

**Акт 26-2019**  
**государственной историко-культурной экспертизы**  
**документации, обосновывающей меры по обеспечению сохранности объектов**  
**культурного наследия при проведении земляных, строительных и иных работ в границах**  
**территории объекта культурного наследия либо на земельном участке, непосредственно**  
**связанном с земельным участком в границах территории объекта культурного наследия,**  
**при реализации проекта: «Инфраструктура железнодорожного транспорта общего**  
**пользования «Обская – Салехард – Надым» по участку «Строительство железнодорожной**  
**инфраструктуры на участке Салехард (искл.) – Надым (искл.)».**

Настоящий Акт государственной историко-культурной экспертизы составлен в соответствии с Федеральным законом от 25.06.2002 г. № 73-ФЗ «Об объектах культурного наследия (памятниках истории и культуры) народов Российской Федерации», Положением о государственной историко-культурной экспертизе, утвержденным постановлением Правительства Российской Федерации от 15.07.2009 г. № 569.

<b>Дата начала проведения экспертизы</b>	01.05.2019 г.
<b>Дата окончания проведения экспертизы</b>	05.06.2019 г.
<b>Место проведения экспертизы</b>	г. Омск
<b>Заказчик экспертизы</b>	<b>ООО «НИПИИ ЭТ «ЭНЕРГОТРАНСПРОЕКТ», г. Москва, Саввинская наб. дом 15</b>

**Сведения об эксперте:**

Фамилия, имя и отчество	Грачев Максим Александрович
Образование	высшее
Специальность	историк
Ученая степень (звание)	нет
Стаж работы	17 лет
Место работы и должность	Директор Музея археологии и этнографии ФГБОУ ВПО «Омский государственный педагогический университет»
Реквизиты аттестации эксперта	Приказ Министерства культуры РФ от 17.09.2018 г. № 1627 «Об утверждении статуса аттестованного эксперта по проведению государственной историко- культурной экспертизы»
Объекты экспертизы, на которые был аттестован эксперт	- выявленные объекты культурного наследия в целях обоснования целесообразности включения данных объектов в реестр; - земли, подлежащие воздействию земляных, строительных, мелиоративных, хозяйственных работ, предусмотренных статьей 25 Лесного кодекса Российской Федерации работ по использованию лесов (за исключением работ, указанных в пунктах 3, 4 и 7 части 1 статьи 25 Лесного кодекса Российской Федерации) и иных работ, в случае, если указанные земли расположены в

Эксперт Грачев Максим Александрович  
Файл подписан цифровой электронной подписью

	<p>границах территорий, утверждённых в соответствии с пунктом 34.2 пункта 1 статьи 9 настоящего Федерального закона;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- документы, обосновывающие включение объектов культурного наследия в реестр;</li> <li>- документация, за исключением научных отчётов о выполненных археологических полевых работах, содержащая результаты исследований, в соответствии с которыми определяется наличие или отсутствие объектов, обладающих признаками объекта культурного наследия, на земельных участках, подлежащих воздействию земляных, строительных, мелиоративных, хозяйственных работ, работ по использованию лесов и иных работ;</li> <li>- документация или разделы документации, обосновывающие меры по обеспечению сохранности объекта культурного наследия, включённого в реестр, выявленного объекта культурного наследия либо объекта, обладающего признаками объекта культурного наследия, при проведении земляных, мелиоративных, хозяйственных работ, указанных в настоящей статье работ по использованию лесов и иных работ в границах территории объекта культурного наследия либо на земельном участке, непосредственно связанном с земельным участком в границах территории объекта культурного наследия.</li> </ul>
--	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

**Эксперт признаёт свою ответственность за соблюдение принципов проведения государственной историко-культурной экспертизы, установленных статьёй 29 Федерального закона от 25.06.2002г. № 73-ФЗ «Об объектах культурного наследия (памятниках истории и культуры) народов Российской Федерации», Положением о государственной историко-культурной экспертизе, утвержденным постановлением Правительства Российской Федерации от 15.07.2009 г. № 569 и отвечает за достоверность и обоснованность сведений и выводов, изложенных в настоящем заключении экспертизы.**

**Настоящим подтверждаю, что я предупреждён об уголовной ответственности за дачу заведомо ложного заключения по статье 307 Уголовного кодекса Российской Федерации, содержание которой мне известно и понятно.**

### **Нормативные правовые акты:**

- *Федеральный закон от 25.06.2002 г. № 73-ФЗ «Об объектах культурного наследия (памятниках истории и культуры) народов Российской Федерации»;*
- *Положение о государственной историко-культурной экспертизе (Утверждено постановлением Правительства Российской Федерации от 15 июля 2009 г. № 569)*
- *ГОСТ Р 55528-2013 Состав и содержание научно-проектной документации по сохранению объектов культурного наследия. Памятники истории и культуры. Общие требования;*
- *ГОСТ Р 55567-2013 Порядок организации и ведения инженерно-технических исследований на объектах культурного наследия. Памятники истории и культуры. Общие требования.*

### **Цели и объект экспертизы:**

#### **Объект экспертизы:**

– документация, обосновывающая меры по обеспечению сохранности объекта культурного наследия, включенного в реестр, выявленного объекта культурного наследия либо объекта, обладающего признаками объекта культурного наследия, при проведении земляных, мелиоративных, хозяйственных работ, указанных в настоящей статье работ по использованию лесов и иных работ в границах территории объекта культурного наследия либо на земельном участке, непосредственно связанном с земельным участком в границах территории объекта культурного наследия по проекту: **«Инфраструктура железнодорожного транспорта общего пользования «Обская – Салехард – Надым», Перечень мероприятий по сохранению обеспечения сохранности объектов культурного наследия по участку «Строительство железнодорожной инфраструктуры на участке Салехард (искл.) – Надым (искл.)», Книга 11. Текстовая часть, СШХ-Р1/2018-04-АИ11.**

Разработчик – **ООО «Научно-исследовательский и проектно-изыскательный институт энергетики и транспорта «ЭНЕРГОТРАНСПРОЕКТ», г. Москва.**

#### **Цель экспертизы:**

– обеспечение сохранности объектов культурного наследия, включённых в реестр, выявленных объектов культурного наследия либо объектов, обладающих признаками объекта культурного наследия, 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.

### **Перечень документов, представленных на экспертизу:**

– документация по проекту: **«Инфраструктура железнодорожного транспорта общего пользования «Обская – Салехард – Надым», Перечень мероприятий по сохранению обеспечения сохранности объектов культурного наследия по участку «Строительство железнодорожной инфраструктуры на участке Салехард (искл.) – Надым (искл.)», Книга 11. Текстовая часть, СШХ-Р1/2018-04-АИ11.**

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

- рассмотрены представленные Заявителем (Заказчиком) документы, подлежащие экспертизе;
  - проведён сравнительный анализ всего комплекса данных (документов, материалов, информации) по Объекту экспертизы, включая документы, принятые от Заявителя (Заказчика);
- При изучении предоставленной документации эксперт счёл материалы достаточными для подготовки Акта государственной историко-культурной экспертизы.

**Дополнительных сведений, которые могли бы повлиять на процесс проведения и результатов экспертизы** – не поступало.

**Факты и сведения, выявленные и установленные в результате исследования материалов, представленных на рассмотрение эксперта.**

Установлено, что Приказом Службы государственной охраны объектов культурного наследия Ямало-Ненецкого автономного округа (СГООКН ЯНАО) №12 от 11 февраля 2019 г. выявленный объект культурного наследия **«Железнодорожный мост 501-й стройки через реку Пензер-Яха»**, расположенный по адресу: Ямало-Ненецкий автономный округ, Надымский район, 1028 км автодороги Сургут-Салехард, включён в единый государственный реестр объектов культурного наследия (памятников истории и культуры) народов Российской Федерации в качестве объекта культурного наследия регионального значения (памятник). Так же приказом СГООКН ЯНАО №13 от 11 февраля 2019 г. для этого памятника установлен предмет охраны.

Установлено, что Приказом Службы государственной охраны объектов культурного наследия Ямало-Ненецкого автономного округа (СГООКН ЯНАО) №14 от 11 февраля 2019 г. выявленный объект культурного наследия **«Железнодорожный мост 501-й стройки через реку Ид-Яха»**, расположенный по адресу: Ямало-Ненецкий автономный округ, Надымский район, 1099 км автодороги Сургут-Салехард, в единый государственный реестр объектов культурного наследия (памятников истории и культуры) народов Российской Федерации в качестве объекта культурного наследия регионального значения (памятник). Так же приказом СГООКН ЯНАО №13 от 11 февраля 2019 г. для этого памятника установлен предмет охраны.

Установлено, что Приказом Службы государственной охраны объектов культурного наследия Ямало-Ненецкого автономного округа (СГООКН ЯНАО) №58 от 30 мая 2019 г. для объекта культурного наследия регионального значения достопримечательное место **«Лагпункт 501-й стройки № 76 у разъезда «Глухариный»**, 1950г., расположенного по адресу: Ямало-Ненецкий автономный округ, Надымский район, 217 км железнодорожной линии Салехард-Надым у р. Лимбя-Яха, в 134,0 км от г. Надым установлены границы зон охраны.

В представленной документации: **«Инфраструктура железнодорожного транспорта общего пользования «Обская – Салехард – Надым», Перечень мероприятий по сохранению обеспечения сохранности объектов культурного наследия по участку «Строительство железнодорожной инфраструктуры на участке Салехард (искл.) – Надым (искл.)», Книга 11. Текстовая часть, СШХ-Р1/2018-04-АИ11** (далее – Проект), состоящем из 56 страниц, в том числе 7 иллюстраций; приведены подготовленные меры по обеспечению сохранности достопримечательного места регионального значения **«Лагпункт 501-й стройки № 76 у разъезда «Глухариный»** и объектов культурного наследия – памятников регионального значения **«Железнодорожный мост 501-й стройки через реку Ид-Яха»**, **«Железнодорожный мост 501-й стройки через реку Пензер-Яха»** при проведении работ по проекту: **«Инфраструктура железнодорожного транспорта общего пользования «Обская – Салехард – Надым» по участку «Строительство железнодорожной инфраструктуры на участке Салехард (искл.) – Надым (искл.)»**.

Установлено, что перечень мер подготовлен по результатам историко-культурных изысканий, проведённых по достопримечательному месту регионального значения **«Лагпункт 501-й стройки № 76 у разъезда «Глухариный»** и объектам культурного наследия – памятникам регионального значения **«Железнодорожный мост 501-й стройки через реку Ид-Яха», «Железнодорожный мост 501-й стройки через реку Пензер-Яха»**, находящимся в зоне строительства объекта: **«Инфраструктура железнодорожного транспорта общего пользования «Обская – Салехард – Надым» по участку «Строительство железнодорожной инфраструктуры на участке Салехард (искл.) – Надым (искл.)»**. Достопримечательное места регионального значения **«Лагпункт 501-й стройки № 76 у разъезда «Глухариный»** и объекты культурного наследия – памятники регионального значения **«Железнодорожный мост 501-й стройки через реку Ид-Яха», «Железнодорожный мост 501-й стройки через реку Пензер-Яха»** расположены на территории Надымского района Ямало-Ненецкого автономного округа.

В процессе разработки перечня мер решались следующие задачи:

- оценка хозяйственного воздействия на достопримечательное место регионального значения **«Лагпункт 501-й стройки № 76 у разъезда «Глухариный»** и объекты культурного наследия – памятники регионального значения **«Железнодорожный мост 501-й стройки через реку Ид-Яха», «Железнодорожный мост 501-й стройки через реку Пензер-Яха»**, расположенные на территории Надымского района Ямало-Ненецкого автономного округа;

- определение мер для предотвращения причинения ущерба достопримечательному месту регионального значения **«Лагпункт 501-й стройки № 76 у разъезда «Глухариный»** и объектам культурного наследия – памятникам регионального значения **«Железнодорожный мост 501-й стройки через реку Ид-Яха», «Железнодорожный мост 501-й стройки через реку Пензер-Яха»** в ходе реализации проекта: **«Инфраструктура железнодорожного транспорта общего пользования «Обская – Салехард – Надым» по участку «Строительство железнодорожной инфраструктуры на участке Салехард (искл.) – Надым (искл.)»**, расположенного на территории Приуральского и Надымского районов Ямало-Ненецкого автономного округа.

В ходе разработки перечня мероприятий выполнены нижеследующие виды работы:

- сбор, обработка и анализ фондовых и архивных материалов, опубликованных работ, отчётов о научно-исследовательских работах и литературных данных об объектах культурного наследия на территории Приуральского и Надымского районов Ямало-Ненецкого автономного округа;

- сбор, обработка и анализ фондовых и архивных материалов, опубликованных работ, отчётов о научно-исследовательских работах и литературных данных о проведённых ранее историко-культурных изысканиях по изучению достопримечательного места регионального значения **«Лагпункт 501-й стройки № 76 у разъезда «Глухариный»** и объектов культурного наследия **«Железнодорожный мост 501-й стройки через реку Ид-Яха», «Железнодорожный мост 501-й стройки через реку Пензер-Яха»**, находящихся в зоне работ по проекту: **«Инфраструктура железнодорожного транспорта общего пользования «Обская – Салехард – Надым» по участку «Строительство железнодорожной инфраструктуры на участке Салехард (искл.) – Надым (искл.)»**. Объекты культурного наследия: **«Лагпункт 501-й стройки № 76 у разъезда «Глухариный», «Железнодорожный мост 501-й стройки через реку Ид-Яха», «Железнодорожный мост 501-й стройки через реку Пензер-Яха»** расположены на территории Надымского района Ямало-Ненецкого автономного округа;

- определение местоположения, границ и состояния достопримечательного места регионального значения **«Лагпункт 501-й стройки № 76 у разъезда «Глухариный»** и объектов культурного наследия – памятников регионального значения **«Железнодорожный мост 501-й стройки через реку Ид-Яха», «Железнодорожный мост 501-й стройки через реку Пензер-Яха»**; границы достопримечательного места регионального значения **«Лагпункт 501-й стройки № 76 у разъезда «Глухариный»** и объектов культурного наследия – памятников регионального значения **«Железнодорожный мост 501-й стройки через реку Ид-Яха», «Железнодорожный мост 501-й стройки через реку Пензер-Яха»** приведены в тексте

Проекта в двух системах координат (WGS 84 и МСК), а так же в соответствующих приказах СГООКН ЯНАО, что позволяет соотнести их с различными картматериалами и расположением запроектированных под освоение земельных участков. Так же координаты поворотных точек границ объектов культурного наследия приведены в приложениях к Приказам СГООКН ЯНАО №12 и 14 от 11 февраля 2019 г и 58 от 30 мая 2019 г (приложены к настоящему Акту);

– определение взаиморасположения земельных участков, где будут проводиться работы по объекту: **«Инфраструктура железнодорожного транспорта общего пользования «Обская – Салехард – Надым» по участку «Строительство железнодорожной инфраструктуры на участке Салехард (искл.) – Надым (искл.)»**, расположенного на территории Приуральского и Надымского районов Ямало-Ненецкого автономного округа, и территории достопримечательного места регионального значения **«Лагпункт 501-й стройки № 76 у разъезда «Глухариный»** и объектов культурного наследия – памятников регионального значения **«Железнодорожный мост 501-й стройки через реку Ид-Яха»**, **«Железнодорожный мост 501-й стройки через реку Пензер-Яха»**, находящихся в Надымском районе Ямало-Ненецкого автономного округа;

– исходя из факта непосредственной близости территорий объекта: **«Инфраструктура железнодорожного транспорта общего пользования «Обская – Салехард – Надым» по участку «Строительство железнодорожной инфраструктуры на участке Салехард (искл.) – Надым (искл.)»**, расположенного на землях Приуральского и Надымского районов Ямало-Ненецкого автономного округа и достопримечательного места регионального значения **«Лагпункт 501-й стройки № 76 у разъезда «Глухариный»** и объектов культурного наследия – памятников регионального значения **«Железнодорожный мост 501-й стройки через реку Ид-Яха»**, **«Железнодорожный мост 501-й стройки через реку Пензер-Яха»**, находящихся в Надымском районе Ямало-Ненецкого автономного округа, определение общих мероприятий по обеспечению сохранности достопримечательного места регионального значения **«Лагпункт 501-й стройки № 76 у разъезда «Глухариный»** и объектов культурного наследия – памятников регионального значения **«Железнодорожный мост 501-й стройки через реку Ид-Яха»**, **«Железнодорожный мост 501-й стройки через реку Пензер-Яха»**, не предусматривающих проведение спасательных полевых работ (раскопок) на территориях объектов культурного наследия, но в виде сокращения вибрации в непосредственной близости от объектов культурного наследия (при необходимости смещение оси проектируемой железнодорожной линии, удаление мест парковок спецтехники и складирования строительных материалов, запрет на движение транспортных средств по территории памятников). При реализации проекта: **«Инфраструктура железнодорожного транспорта общего пользования «Обская – Салехард – Надым» по участку «Строительство железнодорожной инфраструктуры на участке Салехард (искл.) – Надым (искл.)»**, по предварительной оценке, прокладка оси возведения новой железнодорожной трассы от границ территорий объектов культурного наследия допустима не менее чем за 50 м от границ объектов культурного наследия.

Установлено, что при разработке перечня мер привлекался достаточный объём архивных и литературных материалов по историко-культурному изучению территории Приуральского и Надымского районов Ямало-Ненецкого автономного округа.

Установлено, что по итогам полевых работ информация об объектах культурного наследия была передана в СГООКН ЯНАО и послужила основой для подготовки Приказов СГООКН ЯНАО №№12, 13, 14, 15 от 11 февраля 2019 г и №58 от 30 мая 2019 г.

В результате изучения архивных и литературных материалов установлено, что в непосредственной близости к землям, испрашиваемым под реализацию проекта: **«Инфраструктура железнодорожного транспорта общего пользования «Обская – Салехард – Надым» по участку «Строительство железнодорожной инфраструктуры на участке Салехард (искл.) – Надым (искл.)»**, расположены территории достопримечательного места регионального значения **«Лагпункт 501-й стройки № 76 у разъезда «Глухариный»** и объектов культурного наследия – памятников регионального значения **«Железнодорожный**

**мост 501-й стройки через реку Ид-Яха», «Железнодорожный мост 501-й стройки через реку Пензер-Яха».**

Выяснено, что в ходе проведенных работ разработан режим использования земельных участков в границах территорий объектов культурного наследия регионального значения: **«Лагпункт 501-й стройки № 76 у разъезда «Глухариный», «Железнодорожный мост 501-й стройки через реку Ид-Яха», «Железнодорожный мост 501-й стройки через реку Пензер-Яха».**

Указанные объекты находятся в удовлетворительном состоянии, вместе с тем они попадают в зону возможного воздействия хозяйственной деятельности, связанной со строительством железной дороги и дальнейшей её эксплуатации.

В соответствии со статьёй 5.1 Федерального закона № 73-ФЗ в границах территории объекта культурного наследия запрещаются строительство объектов капитального строительства, проведение земляных, строительных, мелиоративных и иных работ, за исключением работ по сохранению объекта культурного наследия или его отдельных элементов.

В соответствии с пунктом 7 статьи 36 Федерального закона № 73-ФЗ изыскательские, земляные, строительные, мелиоративные, хозяйственные работы, указанные в статье 30 настоящего Федерального закона работы по использованию лесов и иные работы, проведение которых может ухудшить состояние объекта культурного наследия, включённого в реестр выявленного объекта культурного наследия (в том числе объекта культурного наследия, включённого в реестр выявленного объекта культурного наследия, расположенных за пределами земельного участка (земельных участков), в границах которого (которых) проводятся указанные работы), нарушить их целостность и сохранность, должны быть немедленно приостановлены заказчиком указанных работ, техническим заказчиком (застройщиком) объекта капитального строительства, лицом, проводящим указанные работы, после получения предписания соответствующего органа охраны объектов культурного наследия о приостановлении указанных работ.

Во избежание опасности повреждения или разрушения достопримечательного места регионального значения **«Лагпункт 501-й стройки № 76 у разъезда «Глухариный»** и объектов культурного наследия – памятников регионального значения **«Железнодорожный мост 501-й стройки через реку Ид-Яха», «Железнодорожный мост 501-й стройки через реку Пензер-Яха»,** а также угрозы нарушения их целостности и сохранности, рекомендовано провести корректировку проекта: **«Инфраструктура железнодорожного транспорта общего пользования «Обская – Салехард – Надым» по участку «Строительство железнодорожной инфраструктуры на участке Салехард (искл.) – Надым (искл.)»** в части удаления на земельных участках с кадастровыми номерами № 89:04:020503:2217, № 89:04:000000:3109, № 89:04:020501:1 оси будущей железнодорожной трассы на расстояние не менее 50 метров от границ территорий вышеуказанных объектов культурного наследия.

\*\*\*

Кроме того, разработаны и предложены дополнительные меры для сохранения объекта культурного наследия каждого в отдельности.

**Достопримечательное место регионального значения «Лагпункт 501-й стройки № 76 у разъезда «Глухариный».**

Памятник расположен в Надымском районе Ямало-Ненецкого автономного округа, в 134,0 км от г. Надым, 217 км железнодорожной линии у р. Лимбя-Яха, между разъездами «Орлиный» и «Глухариный», на территории Западно-Ярудейского лицензионного участка.

Территория объекта находится с юго-восточной стороны вдоль заброшенной железной дороги 501-й стройки и частично расположена в границах земельного участка с кадастровым номером № 89:04:020501:1, характер землеотвода – строительство, реконструкция, эксплуатация линий электропередачи, линий связи, дорог, трубопроводов и других линейных объектов.

Общее состояние объекта культурного наследия оценивается как удовлетворительное. Состояние некоторых сооружений требует консервационных работ, из-за

*Эксперт Грачев Максим Александрович*

*Файл подписан цифровой электронной подписью*

неудовлетворительной сохранности жилых бараков возможна только их реконструкция.

Приказом №58 СГООКН ЯНАО для объекта культурного наследия - достопримечательное место регионального значения «Лагпункт 501-й стройки № 76 у разъезда «Глухаринный» установлено нескольких зон охраны объекта культурного наследия при использовании территории, сопряжённой с границами вышеназванного объекта культурного наследия:

- охранный зона (ОЗ);
- зона регулирования застройки и хозяйственной деятельности (ЗРЗ);
- зоны охраняемого природного ландшафта (ЗОЛ).

Так же этим приказом определены их границы.

Согласно приказа:

В границах зоны регулирования застройки и хозяйственной (ЗРЗ):

2.1. разрешается:

- проведение работ по сохранению гидрогеологических и экологических условий, необходимых для обеспечения сохранности объектов культурного наследия;
- возведение объектов капитального строительства высотой не более 7 м от поверхности земли до конька крыши, площадью не более 60 кв. м, с архитектурными решениями, отвечающими характеристике историкоградостроительной среды, с допустимой плотностью застройки не более 20 % от площади данной зоны;
- снос (демонтаж) объектов капитального и некапитального строительства и элементов среды, не представляющих историко-культурной ценности;
- **капитальный ремонт и реконструкция существующих объектов транспортной инфраструктуры (автомобильных дорог, железнодорожных путей), при необходимости прокладка новых;**
- капитальный ремонт и реконструкция существующих объектов инженерной инфраструктуры (линий электропередач, связи и т.п.), прокладка новых подземным способом;
- установка светопрозрачных (решетчатых) ограждений высотой не более 2 м;
- проведение работ по благоустройству территории, включая: озеленение с максимальным сохранением травяного покрова, а также кустарниковой и древесной растительности аутентичных пород; установка отдельно стоящего осветительного оборудования, отвечающего характеристикам элементов исторической среды; установка прозрачных (решетчатых) ограждений высотой не более 2 м; обустройство открытых автостоянок на специально отведенных площадках;
- установка произведений монументально-декоративного искусства и малых архитектурных форм, увековечивающих память об исторических событиях места и региона;
- обеспечение пожарной безопасности объекта культурного наследия и его окружения, защита от динамических воздействий;

2.2. запрещается:

- использование строительных технологий, оказывающих негативное воздействие на объект культурного наследия и его окружение;
- размещение всех видов рекламных конструкций;
- изменение существующего рельефа;
- вырубка деревьев, за исключением санитарных рубок;
- замусоривание территории;
- хранение всех видов материалов, создающих угрозу возникновения.

Участок заброшенного железнодорожного полотна 501-й стройки входит в зону регулирования застройки и хозяйственной деятельности, в границах которой разрешается строительство, капитальный ремонт и реконструкция объектов инженерной и транспортной инфраструктуры, в том числе прокладка и обустройство путей сообщения (автомобильных дорог, железнодорожных путей).

Во избежание причинения вреда объекту культурного значения рекомендуется провести следующие мероприятия:

*Эксперт Грачев Максим Александрович*

*Файл подписан цифровой электронной подписью*

– прокладка оси возведения новой железнодорожной трассы допустима на месте расположения заброшенного железнодорожного полотна 501-й стройки, но не ближе 50 метров от утверждённых границ территории вышеназванного объекта культурного наследия (до границы охранной зоны вдоль заброшенной телеграфной линии 501-й стройки);

– установление до начала строительства железнодорожной линии Салехард-Надым вдоль всей юго-восточной границы территории достопримечательного места временной полосы ограждения длиной 500 метров. Вдоль ограждения следует установить информационные предупреждающие аншлаги в количестве не менее 3 штук (на расстоянии примерно 150 метров друг от друга), содержащие информацию о наличии объекта культурного наследия, а также указания на ограничение (запрет) передвижения техники и проведения хозяйственных работ в границах территории объекта культурного наследия;

– запрет установок всех временных строительных сооружений, в том числе хозяйственного назначения, как в границах территории самого объекта культурного наследия, так и в непосредственной близости от неё (не менее чем на 50 метров);

– обеспечение гидрогеологических условий во избежание риска угрозы повреждения (подтопления) объекта культурного наследия;

– запрет размещения зон временного складирования строительных материалов на расстоянии не менее 50 метров от границ территории объекта культурного наследия;

– осуществление регулярного инструктажа строительного персонала подрядных организаций о наличии на данном участке строительства объекта культурного наследия, о действующем законодательстве в сфере государственной охраны объектов культурного наследия и об ответственности за его нарушение.

**Объект культурного наследия – памятник регионального значения «Железнодорожный мост 501-й стройки через реку Ид-Яха».**

Памятник находится в Надымском районе Ямало-Ненецкого автономного округа, на 1099 км автодороги Сургут-Салехард, на территории Западно-Ярудейского лицензионного участка.

Территория памятника расположена в границах земельного участка с кадастровым номером № 89:04:020501:1, характер землеотвода – строительство, реконструкция, эксплуатация линий электропередачи, линий связи, дорог, трубопроводов и других линейных объектов.

Объект культурного наследия находится на расстоянии 20 метров от автодорожного моста автодороги Салехард-Надым с кадастровым номером земельного участка № 89:04:000000:3556.

Состояние памятника оценивается как удовлетворительное.

Во избежание причинения вреда объекту культурного значения рекомендовано провести следующие мероприятия:

– защита конструктивных элементов железнодорожного моста 501-й стройки через реку Ид-Яха от динамических (вибрационных) строительных и, в дальнейшем, эксплуатационных воздействий путём удаления (при необходимости) на предпроектном этапе оси прокладки железнодорожной трассы Салехард-Надым на расстояние не менее 50 метров от границы объекта культурного наследия;

– защита от осыпания участков железнодорожной насыпи 501-й стройки расстоянием не менее 10 метров с каждой из примыкающих к железнодорожному мосту сторон, путём удаления от них на предпроектном этапе места возведения проектируемых мостовых сооружений через реки Ид-Яха (Идьяха) на расстоянии не менее 40 метров;

– мониторинг состояния конструкций железнодорожного моста 501-й стройки в процессе ведения производственных работ (визуальное наблюдение, фотофиксация). При обнаружении процесса разрушения как самих конструктивных элементов железнодорожного моста 501-й стройки, так и фиксации проседания грунта и участков железнодорожной насыпи 501-й стройки расстоянием не менее 10 метров с каждой из примыкающих к железнодорожному мосту сторон и поддерживающих устойчивое положение его конструкций,

вызвать представителя регионального органа охраны объектов культурного наследия для составления акта технического состояния объекта культурного наследия;

- запрет установок всех временных строительных сооружений, в том числе хозяйственного назначения, как в границах территории самого объекта культурного наследия, так и в непосредственной близости от неё (не менее чем на 50 метров);

- обеспечение гидрогеологических условий во избежание риска угрозы повреждения (подтопления) объекта культурного наследия;

- запрет размещения зон временного складирования строительных материалов на расстоянии не менее 50 метров от границ территории объекта культурного наследия;

- осуществление регулярного инструктажа строительного персонала подрядных организаций о наличии на данном участке строительства объекта культурного наследия, о действующем законодательстве в сфере государственной охраны объектов культурного наследия и об ответственности за его нарушение.

Объект культурного наследия – памятник регионального значения **«Железнодорожный мост 501-й стройки через реку Пензер-Яха».**

Памятник расположен в Надымском районе Ямало-Ненецкого автономного округа, 1028 км автодороги Сургут-Салехард, на территории Новоярудейского лицензионного участка.

Территория памятника расположена в границах земельных участков с кадастровыми номерами № 89:04:020503:2217, № 89:04:000000:3109, характер землеотвода – строительство, реконструкция, эксплуатация линий электропередачи, линий связи, дорог, трубопроводов и других линейных объектов.

Состояние объекта культурного наследия оценивается как удовлетворительное.

Во избежание причинения вреда объекту культурного значения рекомендуем провести следующие мероприятия:

- защита конструктивных элементов железнодорожного моста 501-й стройки через реку Пензер-Яха от динамических (вибрационных) строительных и, в дальнейшем, эксплуатационных воздействий путём удаления (при необходимости) на предпроектном этапе оси прокладки железнодорожной трассы Салехард-Надым на расстояние не менее 50 метров от границы объекта культурного наследия;

- защита от осыпания участков железнодорожной насыпи 501-й стройки расстоянием не менее 10 метров с каждой из примыкающих к железнодорожному мосту сторон, путём удаления от них на предпроектном этапе места возведения проектируемых мостовых сооружений через реку Пензер-Яха (Пензерьяху) на расстоянии не менее 40 метров;

- мониторинг состояния конструкций железнодорожного моста 501-й стройки в процессе ведения производственных работ (визуальное наблюдение, фотофиксация). При обнаружении под воздействием строительных работ процесса разрушения как самих конструктивных элементов железнодорожного моста 501-й стройки, так и фиксации проседания грунта и участков железнодорожной насыпи 501-й стройки расстоянием не менее 10 метров с каждой из примыкающих к железнодорожному мосту сторон и поддерживающих его устойчивое положение конструкций, вызвать представителя регионального органа охраны объектов культурного наследия для составления соответствующего акта технического состояния объекта культурного наследия;

- установление на железнодорожной насыпи периода 501-й стройки информационных предупреждающих аншлагов, содержащих информацию о наличии объекта культурного наследия, а также указания на ограничение (запрет) передвижения техники и проведения хозяйственных работ в границах его территории;

- сохранение характерных видовых панорамных точек обзора объекта культурного наследия;

- запрет установок всех временных строительных сооружений, в том числе хозяйственного назначения, как в границах территории самого объекта культурного наследия, так и на расстоянии 20 метров от них;

- обеспечение гидрогеологических условий во избежание риска угрозы повреждения (подтопления) объекта культурного наследия;

*Эксперт Грачев Максим Александрович*

*Файл подписан цифровой электронной подписью*

- запрет размещения зон временного складирования строительных материалов на расстоянии не менее 20 метров от границ территории объекта культурного наследия;
- осуществление регулярного инструктажа строительного персонала подрядных организаций о наличии на данном участке строительства объекта культурного наследия, о действующем законодательстве в сфере государственной охраны объектов культурного наследия и об ответственности за его нарушение.

**Кроме мер для обеспечения сохранности объектов культурного значения, представленных выше, также необходимо на этапе строительства:**

1. Заказчику на строительство обеспечить письменное ознакомление подрядных строительных организаций с информацией о наличии объектов культурного наследия регионального значения: **«Лагпункт 501-й стройки № 76 у разъезда «Глухариный», «Железнодорожный мост 501-й стройки через реку Ид-Яха», «Железнодорожный мост 501-й стройки через реку Пензер-Яха» с ограничениями и требованиями по использованию территории в их границах;**

2. В случае возникновения чрезвычайных ситуаций, создающих угрозу существованию объекта историко-культурного значения организовать экстренное проведение дополнительных спасательных работ.

В случае обнаружения в ходе строительства не указанного в мероприятиях объекта, обладающего признаками объекта археологического наследия (древние захоронения или предметы) земляные, строительные, хозяйственные и иные работы должны быть немедленно приостановлены исполнителем работ. Исполнитель работ обязан проинформировать Службу государственной охраны культурного наследия Ямало-Ненецкого автономного округа об обнаруженном объекте.

В целях сохранения объектов историко-культурного наследия народов Российской Федерации, в соответствии с Федеральным законом от 25.06.2002 № 73 -ФЗ «Об объектах культурного наследия (памятниках истории и культуры) народов Российской Федерации» строительные работы на участках, отводимых для работ под объект: **«Инфраструктура железнодорожного транспорта общего пользования «Обская – Салехард – Надым» по участку «Строительство железнодорожной инфраструктуры на участке Салехард (искл.) – Надым (искл.)»**, возможны при соблюдении следующих условий:

1. В случае дополнительных земельных отводов под строительство необходимо предусматривать археологическое обследование новых земельных участков и своевременно информировать об этом орган исполнительной власти субъекта Российской Федерации, уполномоченный в области охраны объектов культурного наследия – Службу государственной охраны культурного наследия Ямало-Ненецкого автономного округа.

2. При ведении строительства в случае обнаружения не указанного в данном разделе объекта, обладающего признаками объекта культурного наследия, в соответствии со ст. 36 Федерального закона от 25.06.2002 № 73-ФЗ «Об объектах культурного наследия (памятниках истории и культуры) народов Российской Федерации» земляные, строительные, хозяйственные и иные работы должны быть немедленно приостановлены исполнителем работ. Исполнитель работ обязан проинформировать Службу государственной охраны культурного наследия Ямало-Ненецкого автономного округа об обнаруженном объекте. Заказчик работ обязан обеспечить сохранность объектов археологического наследия – не производить земляных и строительных работ в их границах.

В соответствии со статьей 61 Федерального закона от 25.06.02 № 73-ФЗ за нарушение Федерального закона должностные, физические и юридические лица несут уголовную, административную и иную юридическую ответственность в соответствии с законодательством Российской Федерации. Лица, причинившие вред объекту культурного наследия, обязаны возместить стоимость восстановительных работ, а лица, причинившие вред объекту археологического наследия, - стоимость мероприятий, необходимых для его сохранения, что не освобождает данных лиц от административной и уголовной ответственности, предусмотренной за совершение таких действий

Предложенные мероприятия по обеспечению сохранности объектов культурного наследия не вызывают у эксперта возражений.

**Нормативные документы и архивные сведения:**

1. Федеральный закон от 25.06.2002 № 73-ФЗ «Об объектах культурного наследия (памятниках истории и культуры) народов Российской Федерации».
2. Постановление Правительства РФ от 12.09.2015 № 972 «Об утверждении Положения о зонах охраны объектов культурного наследия (памятников истории и культуры) народов Российской Федерации».
3. Закон Ямало-Ненецкого автономного округа от 26.05.2015 № 52-ЗАО «Об объектах культурного наследия (памятниках истории и культуры) народов Российской Федерации, расположенных на территории Ямало-Ненецкого автономного округа».
4. Приказ Министерства культуры РФ от 04.06.2015 №1745 «Об утверждении требований к составлению проектов границ территорий объектов культурного наследия».
5. Приказ Министерства культуры РФ от 02.07.2015 № 1905 «Об утверждении порядка проведения работ по выявлению объектов, обладающих признаками объекта культурного наследия, и государственному учёту объектов, обладающих признаками объекта культурного наследия».
6. Приказ Министерства культуры РФ от 27.11.2015 № 2877 «О порядке передачи государству археологических предметов, обнаруженных физическими и (или) юридическими лицами в результате проведения изыскательских, проектных, 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».
7. Распоряжение Правительства Ямало-Ненецкого автономного округа от 13.06.2012 № 361-РП «О включении объектов культурного наследия регионального значения в единый государственный реестр объектов культурного наследия (памятников истории и культуры) народов Российской Федерации».
8. Приказ службы государственной охраны объектов культурного наследия Ямало-Ненецкого автономного округа от 23.08.2018 № 73 «О включении объектов, обладающих признаками объекта культурного наследия в перечень выявленных объектов культурного наследия, расположенных в Ямало-Ненецком автономном округе».
9. Приказ Службы государственной охраны объектов культурного наследия Ямало-Ненецкого автономного округа (СГООКН ЯНАО) №12 от 11 февраля 2019 г.
10. Приказ Службы государственной охраны объектов культурного наследия Ямало-Ненецкого автономного округа (СГООКН ЯНАО) №13 от 11 февраля 2019 г.
11. Приказ Службы государственной охраны объектов культурного наследия Ямало-Ненецкого автономного округа (СГООКН ЯНАО) №14 от 11 февраля 2019 г.
12. Приказ Службы государственной охраны объектов культурного наследия Ямало-Ненецкого автономного округа (СГООКН ЯНАО) №15 от 11 февраля 2019 г.
13. Приказ Службы государственной охраны объектов культурного наследия Ямало-Ненецкого автономного округа (СГООКН ЯНАО) №58 от 30 мая 2019 г.
14. Госархив ЯНАО, Фонд 501.

**Обоснование вывода экспертизы.**

**Перечень мероприятий по сохранению обеспечения сохранности объектов культурного наследия по участку «Строительство железнодорожной инфраструктуры на участке Салехард (искл.) – Надым (искл.)», Книга 11. Текстовая часть, СШХ-Р1/2018-04-АИ11, разработанная ООО «Научно-исследовательский и проектно-изыскательный институт энергетики и транспорта «ЭНЕРГОТРАНСПРОЕКТ», г. Москва, содержит исчерпывающие и полноценные мероприятия, реализация которых позволит обеспечить сохранность достопримечательного места регионального значения «Лагпункт 501-й стройки № 76 у разъезда «Глухариный» и объектов культурного наследия – памятников регионального значения «Железнодорожный мост 501-й стройки через реку Ид-Яха», «Железнодорожный мост 501-й стройки через реку Пензер-Яха», соответствующие требованиям Федерального закона от 25.06.2002 г. № 73-ФЗ «Об объектах культурного наследия (памятниках истории и культуры) народов Российской Федерации», и позволит принять государственному органу охраны объектов культурного наследия необходимые решения о возможности проведения земляных, строительных, мелиоративных, хозяйственных работ, работ по использованию лесов (за исключением работ, указанных в пунктах 3, 4 и 7 части 1 статьи 25 Лесного кодекса Российской Федерации) и иных работ.**

### **ЗАКЛЮЧЕНИЕ ЭКСПЕРТИЗЫ**

**На основании рассмотренных документов, привлечённых литературных и архивных данных, а также иных источников, эксперт пришёл к следующему выводу: возможно (положительное заключение) обеспечение сохранности достопримечательного места регионального значения «Лагпункт 501-й стройки № 76 у разъезда «Глухариный» и объектов культурного наследия – памятников регионального значения «Железнодорожный мост 501-й стройки через реку Ид-Яха», «Железнодорожный мост 501-й стройки через реку Пензер-Яха» при проведении земляных, строительных и иных работ в рамках реализации проекта: «Инфраструктура железнодорожного транспорта общего пользования «Обская – Салехард – Надым» по участку «Строительство железнодорожной инфраструктуры на участке Салехард (искл.) – Надым (искл.)» при обязательном выполнении всех мероприятий, предусмотренных Перечнем мероприятий по сохранению обеспечения сохранности объектов культурного наследия по участку «Строительство железнодорожной инфраструктуры на участке Салехард (искл.) – Надым (искл.)», Книга 11. Текстовая часть, СШХ-Р1/2018-04-АИ11.**

В соответствии с п. 4 статьи 36 Закона РФ от 25.06.2002 г. № 73-ФЗ «Об объектах культурного наследия (памятниках истории и культуры) народов Российской Федерации», в случае обнаружения в ходе проведения изыскательских, проектных, земляных, строительных, мелиоративных, хозяйственных работ, указанных в статье 30 настоящего Федерального закона работ по использованию лесов и иных работ объекта, обладающего признаками объекта культурного наследия, в том числе объекта археологического наследия, заказчик указанных работ, технический заказчик (застройщик) объекта капитального строительства, лицо, проводящее указанные работы, обязаны незамедлительно приостановить указанные работы и в течение трех дней со дня обнаружения такого объекта направить в региональный орган охраны объектов культурного наследия письменное заявление об обнаруженном объекте культурного наследия.

Региональный орган охраны объектов культурного наследия, которым получено такое заявление, организует работу по определению историко-культурной ценности такого объекта в порядке, установленном законами или иными нормативными правовыми актами субъектов Российской Федерации, на территории которых находится обнаруженный объект культурного наследия.

Перечень приложений к Акту 26-2018 государственной историко-культурной экспертизы документации, обосновывающей меры по обеспечению сохранности объектов культурного

*Эксперт Грачев Максим Александрович*

*Файл подписан цифровой электронной подписью*

наследия при проведении земляных, строительных и иных работ в границах территории объекта культурного наследия либо на земельном участке, непосредственно связанном с земельным участком в границах территории объекта культурного наследия, при реализации проекта: **«Инфраструктура железнодорожного транспорта общего пользования «Обская – Салехард – Надым» по участку «Строительство железнодорожной инфраструктуры на участке Салехард (искл.) – Надым (искл.)»:**

– «Инфраструктура железнодорожного транспорта общего пользования «Обская – Салехард – Надым», Перечень мероприятий по сохранению обеспечения сохранности объектов культурного наследия по участку «Строительство железнодорожной инфраструктуры на участке Салехард (искл.) – Надым (искл.)», Книга 11. Текстовая часть, СШХ-Р1/2018-04-АИ11.

– Приказ Службы государственной охраны объектов культурного наследия Ямало-Ненецкого автономного округа (СГООКН ЯНАО) №12 от 11 февраля 2019 г.

– Приказ Службы государственной охраны объектов культурного наследия Ямало-Ненецкого автономного округа (СГООКН ЯНАО) №13 от 11 февраля 2019 г.

– Приказ Службы государственной охраны объектов культурного наследия Ямало-Ненецкого автономного округа (СГООКН ЯНАО) №14 от 11 февраля 2019 г.

– Приказ Службы государственной охраны объектов культурного наследия Ямало-Ненецкого автономного округа (СГООКН ЯНАО) №15 от 11 февраля 2019 г.

– Приказ Службы государственной охраны объектов культурного наследия Ямало-Ненецкого автономного округа (СГООКН ЯНАО) №58 от 30 мая 2019 г.

**Эксперт**

**М. А. Грачев**

*Дата оформления Акта государственной  
историко-культурной экспертизы – 05 июня 2019 г.*



# СЛУЖБА ГОСУДАРСТВЕННОЙ ОХРАНЫ ОБЪЕКТОВ КУЛЬТУРНОГО НАСЛЕДИЯ ЯМАЛО-НЕНЕЦКОГО АВТОНОМНОГО ОКРУГА

## ПРИКАЗ

11 февраля 2019 г.

№ 14

г. Салехард

Включён в регистр нормативных правовых актов  
Ямало-Ненецкого автономного округа 12 февраля 2019 г.  
Регистрационный № 102

**О включении выявленного объекта культурного наследия  
«Железнодорожный мост 501-й стройки через реку Ид-Яха»  
в единый государственный реестр объектов культурного наследия  
(памятников истории и культуры) народов Российской Федерации  
в качестве объекта культурного наследия регионального значения  
(памятник) и утверждении границ его территории**

В соответствии с пунктами 5, 7 статьи 3.1, пунктом 12 статьи 9.2 Федерального закона от 25 июня 2002 года № 73-ФЗ «Об объектах культурного наследия (памятниках истории и культуры) народов Российской Федерации», статьей 7 Закона Ямало-Ненецкого автономного округа от 26 мая 2015 года № 52-ЗАО «Об объектах культурного наследия (памятниках истории и культуры) народов Российской Федерации, расположенных на территории Ямало-Ненецкого автономного округа», подпунктами 2.1.4, 2.1.26 пункта 2.1 Положения о службе государственной охраны объектов культурного наследия Ямало-Ненецкого автономного округа, утвержденного постановлением Правительства Ямало-Ненецкого автономного округа от 14 октября 2016 года № 969-П **п р и к а з ы в а ю:**

1. Включить выявленный объект культурного наследия «Железнодорожный мост 501-й стройки через реку Ид-Яха», расположенный по адресу: Ямало-Ненецкий автономный округ, Надымский район, 1099 км автодороги Сургут-Салехард, в единый государственный реестр объектов культурного наследия (памятников истории и культуры) народов Российской Федерации в качестве объекта культурного наследия регионального значения (памятник).

2. Утвердить границы территории объекта культурного наследия регионального значения памятник «Железнодорожный мост 501-й стройки через реку Ид-Яха» согласно приложению.

3. Контроль за исполнением настоящего приказа оставляю за собой.

Руководитель службы

A handwritten signature in blue ink, consisting of stylized, overlapping loops and strokes, positioned between the title and the name.

Е.В. Дубкова

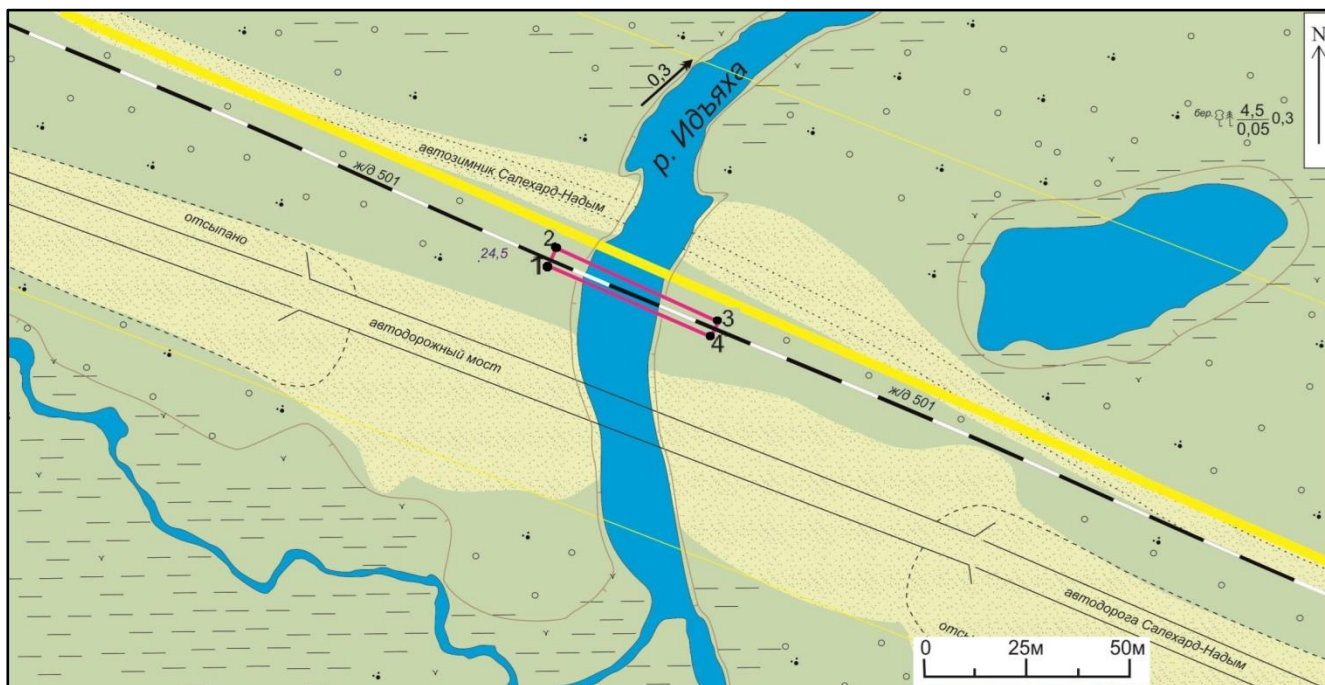
## ГРАНИЦЫ

### территории объекта культурного наследия регионального значения памятник «Железнодорожный мост 501-й стройки через реку Ид-Яха»

1. Координаты характерных (поворотных) точек границ территории объекта культурного наследия:

Обозначение (номер) характерной точки	Координаты характерных точек во Всемирной геодезической системе координат (WGS-84)		Координаты характерных точек в местной системе координат (МСК)	
	северной широты	восточной долготы	X	Y
1	2	3	4	5
1	65°49'48.51"	70°42'44.76"	7293538.01	3438933.50
2	65°49'48.64"	70°42'44.90"	7293542.00	3438935.36
3	65°49'48.08"	70°42'47.93"	7293523.84	3438973.46
4	65°49'47.96"	70°42'47.80"	7293520.16	3438971.73

2. Схема расположения границ территории объекта культурного наследия:



#### Условные обозначения:

- - граница объекта культурного наследия
- 1 - характерная точка объекта культурного наследия
- — — - железнодорожная трасса 501-й стройки (сер. XX в.)



# СЛУЖБА ГОСУДАРСТВЕННОЙ ОХРАНЫ ОБЪЕКТОВ КУЛЬТУРНОГО НАСЛЕДИЯ ЯМАЛО-НЕНЕЦКОГО АВТОНОМНОГО ОКРУГА

## ПРИКАЗ

11 февраля 2019 г.

№ 12

г. Салехард

Включён в регистр нормативных правовых актов  
Ямало-Ненецкого автономного округа 12 февраля 2019 г.  
Регистрационный № 103

**О включении выявленного объекта культурного наследия  
«Железнодорожный мост 501-й стройки через реку Пензер-Яха»  
в единый государственный реестр объектов культурного наследия  
(памятников истории и культуры) народов Российской Федерации  
в качестве объекта культурного наследия регионального значения  
(памятник) и утверждении границ его территории**

В соответствии с пунктами 5, 7 статьи 3.1, пунктом 12 статьи 9.2 Федерального закона от 25 июня 2002 года № 73-ФЗ «Об объектах культурного наследия (памятниках истории и культуры) народов Российской Федерации», статьей 7 Закона Ямало-Ненецкого автономного округа от 26 мая 2015 года № 52-ЗАО «Об объектах культурного наследия (памятниках истории и культуры) народов Российской Федерации, расположенных на территории Ямало-Ненецкого автономного округа», подпунктами 2.1.4, 2.1.26 пункта 2.1 Положения о службе государственной охраны объектов культурного наследия Ямало-Ненецкого автономного округа, утвержденного постановлением Правительства Ямало-Ненецкого автономного округа от 14 октября 2016 года № 969-П  
**п р и к а з ы в а ю:**

1. Включить выявленный объект культурного наследия «Железнодорожный мост 501-й стройки через реку Пензер-Яха», расположенный по адресу: Ямало-Ненецкий автономный округ, Надымский район, 1028 км автодороги Сургут-Салехард, в единый государственный реестр объектов культурного наследия (памятников истории и культуры) народов Российской Федерации в качестве объекта культурного наследия регионального значения (памятник).

2. Утвердить границы территории объекта культурного наследия регионального значения памятник «Железнодорожный мост 501-й стройки через реку Пензер-Яха» согласно приложению.

3. Контроль за исполнением настоящего приказа оставляю за собой.

Руководитель службы



Е.В. Дубкова

## ГРАНИЦЫ

### территории объекта культурного наследия регионального значения памятник «Железнодорожный мост 501-й стройки через реку Пензер-Яха»

1. Координаты характерных (поворотных) точек границ территории объекта культурного наследия:

Обозначение (номер) характерной точки	Координаты характерных точек во Всемирной геодезической системе координат (WGS-84)		Координаты характерных точек в местной системе координат (МСК)	
	северной широты	восточной долготы	X	Y
1	2	3	4	5
1	65°36'33.73"	71°58'50.86"	7268271.71	3496874.85
2	65°36'33.79"	71°58'51.14"	7268273.56	3496878.43
3	65°36'31.97"	71°58'53.79"	7268217.15	3496912.30
4	65°36'31.92"	71°58'53.53"	7268215.61	3496908.97

2. Схема расположения границ территории объекта культурного наследия:



**Условные обозначения:**

- - граница объекта культурного наследия
- 1 - характерная точка объекта культурного наследия
- — — - железнодорожная трасса 501-й стройки (сер. XX в.)



# СЛУЖБА ГОСУДАРСТВЕННОЙ ОХРАНЫ ОБЪЕКТОВ КУЛЬТУРНОГО НАСЛЕДИЯ ЯМАЛО-НЕНЕЦКОГО АВТОНОМНОГО ОКРУГА

## ПРИКАЗ

11 февраля 2019 г.

№ 13

г. Салехард

### **Об утверждении предмета охраны объекта культурного наследия регионального значения памятник «Железнодорожный мост 501-й стройки через реку Пензер-Яха»**

Руководствуясь Федеральным законом от 25 июня 2002 года № 73-ФЗ «Об объектах культурного наследия (памятниках истории и культуры) народов Российской Федерации», пунктом 7 статьи 4 Закона Ямало-Ненецкого автономного округа от 26 мая 2015 года № 52-ЗАО «Об объектах культурного наследия (памятниках истории и культуры) народов Российской Федерации, расположенных на территории Ямало-Ненецкого автономного округа», пунктом 2.1.25 Положения о службе государственной охраны объектов культурного наследия Ямало-Ненецкого автономного округа, утверждённого постановлением Правительства Ямало-Ненецкого автономного округа от 14 октября 2016 года № 969-П, **приказываю:**

1. Утвердить прилагаемый предмет охраны объекта культурного наследия регионального значения памятник «Железнодорожный мост 501-й стройки через реку Пензер-Яха», расположенного по адресу: Ямало-Ненецкий автономный округ, Надымский район, 1028 км автодороги Сургут-Салехард.

2. Контроль за исполнением настоящего приказа оставляю за собой.

Руководитель службы

Е.В. Дубкова

## УТВЕРЖДЁН

приказом службы государственной  
охраны объектов культурного  
наследия Ямало-Ненецкого  
автономного округа  
от 11 февраля 2019 года № 13

### ПРЕДМЕТ ОХРАНЫ

объекта культурного наследия регионального значения памятник  
«Железнодорожный мост 501-й стройки через реку Пензер-Яха»

1. Местоположение Объекта: расположение на территории кадастровых кварталов 89:04:000000:3109, 89:04:020503:2217;
2. Внешний облик Объекта (по стоянию на момент фотофиксации);
3. Конструктивные металлические элементы моста:
  - 3.1. Металлическая ферма пролетного строения над руслом реки;
  - 3.2. Эксплуатационные устройства: горизонтальные и вертикальные смотровые ходы, предназначенные для технического обслуживания пролетного строения моста;
  - 3.3. Рельсы в пределах проезжей части моста (включая разрушенную часть);
  - 3.4. Система крепления рельс с проезжей частью моста;
4. Внешний облик, материал, параметры, форма сечения деревянных конструкций моста:
  - 4.1. Деревянные береговые устои на правом и левом берегах;
  - 4.2. Деревянные пролетные строения, выполненные на левом и правом берегах для сопряжения центрального пролетного строения с подходными насыпями;
  - 4.3. Проезжая часть моста-деревянное основание;
  - 4.4. Деревянные элементы ограждения;
  - 4.5. Характер узловых соединений деревянных конструкций.



# СЛУЖБА ГОСУДАРСТВЕННОЙ ОХРАНЫ ОБЪЕКТОВ КУЛЬТУРНОГО НАСЛЕДИЯ ЯМАЛО-НЕНЕЦКОГО АВТОНОМНОГО ОКРУГА

## ПРИКАЗ

11 февраля 2019 г.

№ 15

г. Салехард

### **Об утверждении предмета охраны объекта культурного наследия регионального значения памятник «Железнодорожный мост 501-й стройки через реку Ид-Яха»**

Руководствуясь Федеральным законом от 25 июня 2002 года № 73-ФЗ «Об объектах культурного наследия (памятниках истории и культуры) народов Российской Федерации», пунктом 7 статьи 4 Закона Ямало-Ненецкого автономного округа от 26 мая 2015 года № 52-ЗАО «Об объектах культурного наследия (памятниках истории и культуры) народов Российской Федерации, расположенных на территории Ямало-Ненецкого автономного округа», пунктом 2.1.25 Положения о службе государственной охраны объектов культурного наследия Ямало-Ненецкого автономного округа, утверждённого постановлением Правительства Ямало-Ненецкого автономного округа от 14 октября 2016 года № 969-П, **приказываю:**

1. Утвердить прилагаемый предмет охраны объекта культурного наследия регионального значения памятник «Железнодорожный мост 501-й стройки через реку Ид-Яха», расположенного по адресу: Ямало-Ненецкий автономный округ, Надымский район, 1099 км автодороги Сургут-Салехард.

2. Контроль за исполнением настоящего приказа оставляю за собой.

Руководитель службы

Е.В. Дубкова

## УТВЕРЖДЁН

приказом службы государственной  
охраны объектов культурного  
наследия Ямало-Ненецкого  
автономного округа  
от 11 февраля 2019 года № 15

### **ПРЕДМЕТ ОХРАНЫ**

объекта культурного наследия регионального значения памятник  
«Железнодорожный мост 501-й стройки через реку Ид-Яха»

1. Местоположение Объекта: расположение на территории кадастрового квартала 89:04:020501:58;
2. Внешний облик Объекта (по стоянию на момент фотофиксации);
3. Конструктивные металлические элементы моста:
  - 3.1. Металлическое пролетное строение над руслом реки;
  - 3.2. Рельсы в пределах проезжей части моста (включая разрушенную часть);
  - 3.3. Система крепления рельс с проезжей частью моста;
4. Внешний облик, материал, параметры, форма сечения деревянных конструкций моста:
  - 4.1. Деревянные береговые устои на правом и левом берегах;
  - 4.2. Деревянные пролетные строения, выполненные на левом и правом берегах для сопряжения центрального пролетного строения с подходными насыпями;
  - 4.3. Проезжая часть моста-деревянное основание;
  - 4.4. Характер узловых соединений деревянных конструкций;



# СЛУЖБА ГОСУДАРСТВЕННОЙ ОХРАНЫ ОБЪЕКТОВ КУЛЬТУРНОГО НАСЛЕДИЯ ЯМАЛО-НЕНЕЦКОГО АВТОНОМНОГО ОКРУГА

## ПРИКАЗ

30 мая 2019 г.

№ 58

г. Салехард

Включён в регистр нормативных правовых актов  
Ямало-Ненецкого автономного округа 31 мая 2019г.  
Регистрационный № 236

**Об установлении границ зон охраны и утверждении требований к градостроительным регламентам в границах данных зон объекта культурного наследия регионального значения достопримечательное место «Лагпункт 501-й стройки № 76 у разъезда «Глухариный», 1950г.**

В соответствии с пунктом 4 статьи 99 Земельного кодекса Российской Федерации; статьей 5, пунктом 4 статьи 9.2, пунктом 3 статьи 34 Федерального закона от 25 июня 2002 года № 73-ФЗ «Об объектах культурного наследия (памятниках истории и культуры) народов Российской Федерации»; постановлением Правительства Российской Федерации от 12 сентября 2015 года № 972 «Об утверждении Положения о зонах охраны объектов культурного наследия (памятников истории и культуры) народов Российской Федерации и о признании утратившими силу отдельных положений нормативных правовых актов Правительства Российской Федерации»; пунктом 1 статьи 10 Закона Ямало-Ненецкого автономного округа от 26 мая 2015 года № 52-ЗАО «Об объектах культурного наследия (памятниках истории и культуры) народов Российской Федерации, расположенных на территории Ямало-Ненецкого автономного округа»; подпунктом 2.1.30 пункта 2.1 Положения о службе государственной охраны объектов культурного наследия Ямало-Ненецкого автономного округа, утвержденного постановлением Правительства Ямало-Ненецкого автономного округа от 14 октября 2016 года № 969-П **п р и к а з ы в а ю:**

1. Установить границы зон охраны объекта культурного наследия регионального значения достопримечательное место «Лагпункт 501-й стройки № 76 у разъезда «Глухариный», 1950г., расположенного по адресу: Ямало-Ненецкий автономный округ, Надымский район, 217 км железнодорожной линии

Салехард-Надым у р. Лимбя-Яха, в 134,0 км от г. Надым (далее – объект культурного наследия) согласно приложению № 1;

2. Утвердить требования к градостроительным регламентам в границах зон охраны объекта культурного наследия согласно приложению № 2.

3. Начальнику отдела государственной охраны объектов культурного наследия обеспечить внесение сведений об установленных границах зон охраны объекта культурного наследия в государственный кадастр недвижимости.

4. Начальнику отдела государственного надзора и правового регулирования обеспечить контроль за соблюдением утвержденных требований к градостроительным регламентам в установленных границах зон охраны объекта культурного наследия.

5. Контроль за исполнением настоящего приказа оставляю за собой.

Первый заместитель  
руководителя службы



В.Н. Гулятьев

## Приложение № 1

к приказу службы государственной охраны  
объектов культурного наследия  
Ямало-Ненецкого автономного округа  
от 30 мая 2019 года № 58

### ГРАНИЦЫ

зон охраны объекта культурного наследия  
регионального значения достопримечательное место  
«Лагпункт 501-й стройки № 76 у разъезда «Глухариный», 1950г.

Объект культурного наследия регионального значения достопримечательное место «Лагпункт 501-й стройки № 76 у разъезда «Глухариный», 1950г., расположен: Ямало-Ненецкий автономный округ, Надымский район, 217 км железнодорожной линии Салехард-Надым у р. Лимбя-Яха, в 134,0 км от г. Надым

#### 1. Координаты характерных точек границы охранной зоны (ОЗ):

Обозначение характерных точек границ	Координаты, м (Система координат – МО Надымский район)		Координаты, град. (Система координат – WGS-84)		Средняя квадратическая погрешность положения характерной точки (M <sub>t</sub> ), м	Описание закрепления точки
	X	Y	СШ	ВД		
1	2	3	4	5	6	7
1	7286845,57	3415279,72	65°45'52,67"	70°11'58,90"	0,1	не закреплялась
2	7286936,57	3415415,08	65°45'55,74"	70°12'09,32"	0,1	не закреплялась
3	7286933,77	3415428,93	65°45'55,66"	70°12'10,41"	0,1	не закреплялась
4	7286925,06	3415434,06	65°45'55,38"	70°12'10,84"	0,1	не закреплялась
5	7286826,98	3415290,88	65°45'52,08"	70°11'59,82"	0,1	не закреплялась
6	7286696,94	3415267,41	65°45'47,87"	70°11'58,28"	0,1	не закреплялась
7	7286617,34	3415311,74	65°45'45,3"	70°12'01,9"	0,1	не закреплялась
8	7286867,79	3415722,51	65°45'53,81"	70°12'33,62"	0,1	не закреплялась
9	7286920,44	3415798,79	65°45'55,58"	70°12'39,48"	0,1	не закреплялась
10	7286873,18	3415830,47	65°45'54,09"	70°12'42,08"	0,1	не закреплялась
11	7286562,05	3415292,01	65°45'43,53"	70°12'00,52"	0,1	не закреплялась
12	7286646,27	3415242,61	65°45'46,21"	70°11'56,45"	0,1	не закреплялась

2. Координаты характерных точек границы зоны регулирования застройки и хозяйственной деятельности (ЗРЗ):

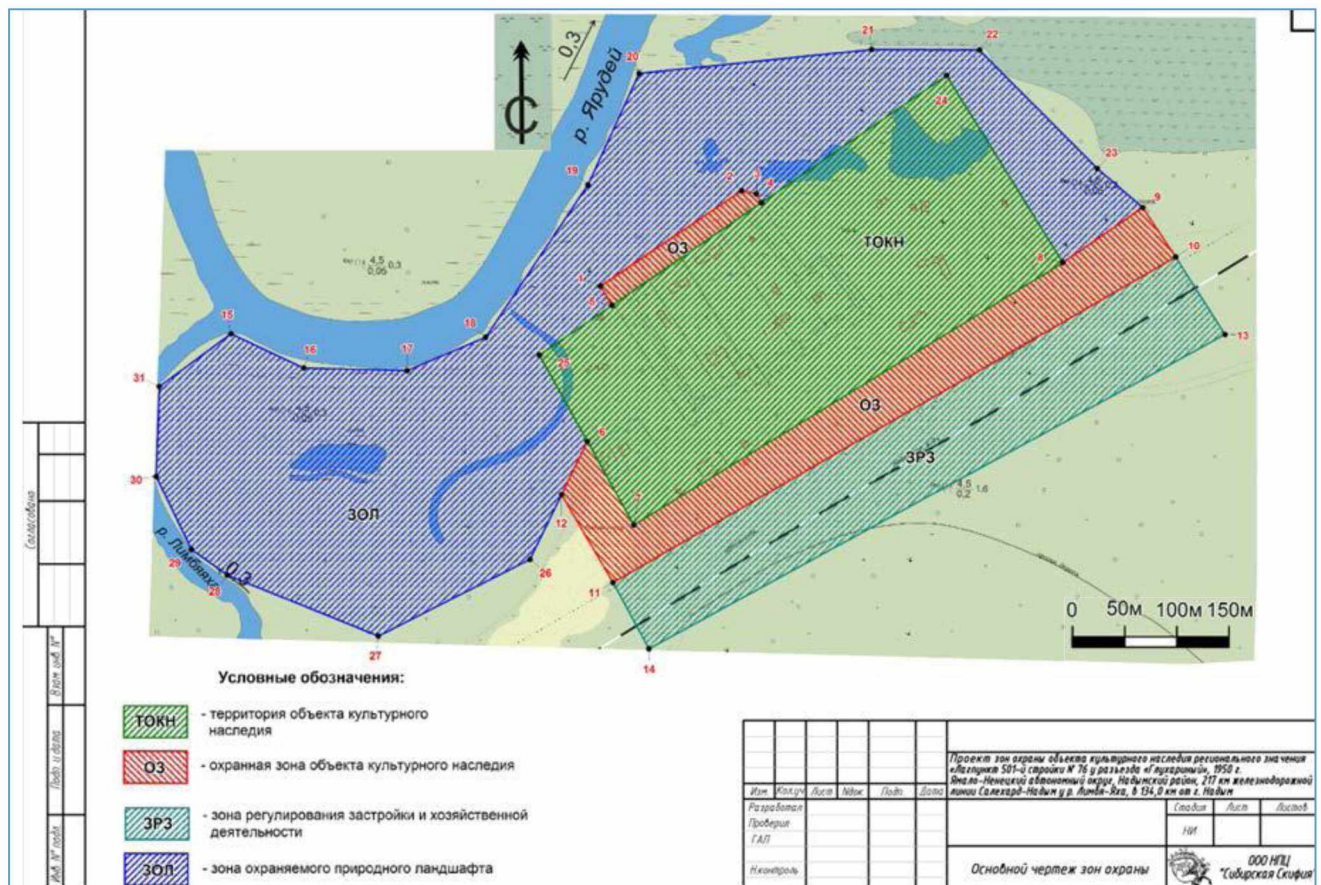
Обозначение характерных точек границ	Координаты, м (Система координат – МО Надымский район)		Координаты, град. (Система координат – WGS-84)		Средняя квадратическая погрешность положения характерной точки (M <sub>t</sub> ), м	Описание закрепления точки
	X	Y	СШ	ВД		
1	2	3	4	5	6	7
11	7286562,05	3415292,01	65°45'43,53"	70°12'00,52"	0,1	не закреплялась
10	7286873,18	3415830,47	65°45'54,09"	70°12'42,08"	0,1	не закреплялась
13	7286799,19	3415877,56	65°45'51,74"	70°12'45,95"	0,1	не закреплялась
14	7286498,92	3415326,16	65°45'41,53"	70°12'03,35"	0,1	не закреплялась

3. Координаты характерных точек границы зоны охраняемого природного ландшафта (ЗОЛ):

Обозначение характерных точек границ	Координаты, м (Система координат – МО Надымский район)		Координаты, град. (Система координат – WGS-84)		Средняя квадратическая погрешность положения характерной точки (M <sub>t</sub> ), м	Описание закрепления точки
	X	Y	СШ	ВД		
1	2	3	4	5	6	7
15	7286799,80	3414926,33	65°45'50,86"	70°11'31,26"	0,1	не закреплялась
16	7286767,30	3414995,97	65°45'49,88"	70°11'36,80"	0,1	не закреплялась
17	7286764,65	3415094,78	65°45'49,89"	70°11'44,56"	0,1	не закреплялась
18	7286796,33	3415169,97	65°45'50,98"	70°11'50,40"	0,1	не закреплялась
19	7286942,10	3415267,78	65°45'55,77"	70°11'57,74"	0,1	не закреплялась
20	7287048,56	3415316,96	65°45'59,26"	70°12'01,35"	0,1	не закреплялась
21	7287071,50	3415539,36	65°46'00,21"	70°12'18,77"	0,1	не закреплялась
22	7287070,97	3415642,63	65°46'00,29"	70°12'26,88"	0,1	не закреплялась
23	7286957,88	3415755,55	65°45'56,75"	70°12'36,00"	0,1	не закреплялась
9	7286920,44	3415798,79	65°45'55,58"	70°12'39,48"	0,1	не закреплялась
8	7286867,79	3415722,51	65°45'53,8"	70°12'33,6"	0,1	не закреплялась
24	7287046,42	3415611,21	65°45'59,5"	70°12'24,5"	0,1	не закреплялась

4	7286925,06	3415434,06	65°45'55,38"	70°12'10,84"	0,1	не закреплялась
3	7286933,77	3415428,93	65°45'55,66"	70°12'10,41"	0,1	не закреплялась
2	7286936,57	3415415,08	65°45'55,74"	70°12'09,32"	0,1	не закреплялась
1	7286845,57	3415279,72	65°45'52,67"	70°11'58,90"	0,1	не закреплялась
5	7286826,98	3415290,88	65°45'52,08"	70°11'59,82"	0,1	не закреплялась
25	7286779,43	3415221,47	65°45'50,5"	70°11'54,5"	0,1	не закреплялась
6	7286696,94	3415267,41	65°45'47,87"	70°11'58,28"	0,1	не закреплялась
12	7286646,27	3415242,61	65°45'46,21"	70°11'56,45"	0,1	не закреплялась
26	7286584,23	3415212,46	65°45'44,18"	70°11'54,22"	0,1	не закреплялась
27	7286510,93	3415067,28	65°45'41,67"	70°11'42,99"	0,1	не закреплялась
28	7286569,30	3414922,67	65°45'43,42"	70°11'31,50"	0,1	не закреплялась
29	7286593,50	3414888,53	65°45'44,16"	70°11'28,77"	0,1	не закреплялась
30	7286663,49	3414854,70	65°45'46,39"	70°11'25,95"	0,1	не закреплялась
31	7286749,39	3414857,69	65°45'49,17"	70°11'25,98"	0,1	не закреплялась

#### 4. Схема расположения зон охраны:



## **ТРЕБОВАНИЯ**

к градостроительным регламентам в границах территорий зон охраны объекта культурного наследия регионального значения достопримечательное место «Лагпункт 501-й стройки № 76 у разъезда «Глухариный», 1950г.

В границах зон охраны любая деятельность должна быть согласована с региональным органом охраны объектов культурного наследия.

Физические и юридические лица, осуществляющие хозяйственную и иную деятельность, обязаны соблюдать требования к градостроительным регламентам в установленных границах зон охраны.

### **1. В границах охранной зоны (ОЗ):**

#### **1.1. разрешается:**

- осуществление мер, направленных на сохранение объекта культурного наследия;
- регенерация (восстановление) исторической застройки и ее элементов на основе материалов историко-архивных изысканий, необходимых и достаточных для их восстановления;
- снос (демонтаж) объектов капитального и некапитального строительства и элементов среды, не представляющих историко-культурной ценности;
- проведение работ по благоустройству территории, включает: озеленение (сохранение растущих деревьев, санитарная рубка сухостойных стволов, посадка новых деревьев, максимальное сохранение почвенного покрова); применение отдельно стоящего оборудования освещения, отвечающего характеристикам среды; мощение пешеходных дорожек и смотровых площадок с использованием натуральных материалов (дерево, камень, гравийная смесь);
- установка произведений монументально-декоративного искусства и малых архитектурных форм, увековечивающих память об исторических событиях места и региона;
- установка отдельно стоящих средств ориентирующей информации, содержащей сведения об объекте культурного наследия, высотой не более 2 метров, информационные таблички с площадью информационного поля не более 0,6 кв. м;
- прокладка новых инженерных сетей подземным способом;
- обеспечение пожарной безопасности объекта культурного наследия и его защита от динамических воздействий;
- допускается размещение объектов капитального строительства и временных сооружений, необходимых для функционирования

музеефицированной части объекта культурного наследия, направленное на сохранение и восстановление (регенерацию) историко-градостроительной и природной среды объекта культурного наследия, с архитектурными и объемно-планировочными решениями, отвечающими характеристике историко-градостроительной среды;

### **1.2. запрещается:**

- возведение объектов капитального строительства;
- прокладка всех видов инженерных коммуникаций надземным способом, в том числе высоковольтных линий передач (ЛЭП), а также трубопроводов (нефтяных, газовых и т.д.);
- использование строительных технологий, оказывающих негативное воздействие на объект культурного наследия и его окружение;
- размещение всех видов рекламных конструкций;
- изменение существующего рельефа;
- вырубка деревьев, за исключением санитарных рубок;
- установка глухих ограждений;
- размещение всех видов автостоянок;
- замусоривание территории;
- хранение всех видов материалов, создающих угрозу возникновения пожара.

## **2. В границах зоны регулирования застройки и хозяйственной (ЗРЗ):**

### **2.1. разрешается:**

- проведение работ по сохранению гидрогеологических и экологических условий, необходимых для обеспечения сохранности объектов культурного наследия;
- возведение объектов капитального строительства высотой не более 7 м от поверхности земли до конька крыши, площадью не более 60 кв. м, с архитектурными решениями, отвечающими характеристике историко-градостроительной среды, с допустимой плотностью застройки не более 20 % от площади данной зоны;
- снос (демонтаж) объектов капитального и некапитального строительства и элементов среды, не представляющих историко-культурной ценности;
- капитальный ремонт и реконструкция существующих объектов транспортной инфраструктуры (автомобильных дорог, железнодорожных путей), при необходимости прокладка новых;
- капитальный ремонт и реконструкция существующих объектов инженерной инфраструктуры (линий электропередач, связи и т.п.), прокладка новых подземным способом;
- установка светопрозрачных (решетчатых) ограждений высотой не более 2 м;
- проведение работ по благоустройству территории, включая: озеленение с максимальным сохранением травяного покрова, а также кустарниковой и древесной растительности аутентичных пород; установка отдельно стоящего осветительного оборудования, отвечающего характеристикам элементов

исторической среды; установка прозрачных (решетчатых) ограждений высотой не более 2 м; обустройство открытых автостоянок на специально отведенных площадках;

- установка произведений монументально-декоративного искусства и малых архитектурных форм, увековечивающих память об исторических событиях места и региона;

- обеспечение пожарной безопасности объекта культурного наследия и его окружения, защита от динамических воздействий;

## **2.2. запрещается:**

- использование строительных технологий, оказывающих негативное воздействие на объект культурного наследия и его окружение;

- размещение всех видов рекламных конструкций;

- изменение существующего рельефа;

- вырубка деревьев, за исключением санитарных рубок;

- замусоривание территории;

- хранение всех видов материалов, создающих угрозу возникновения пожара.

## **3. В границах зоны охраняемого природного ландшафта (ЗОЛ)**

### **3.1. разрешается:**

- проведение научно-исследовательских (инженерно-геологических и археологических) работ с обязательным восстановлением почвенного покрова;

- проведение работ по сохранению гидрогеологических и экологических условий, необходимых для обеспечения сохранности объекта культурного наследия с максимальным сохранением естественного ландшафта;

- прокладка линейных объектов инженерной инфраструктуры, необходимой для сохранения объекта культурного наследия и (или) приспособления его для современного использования, подземным способом с обязательным восстановлением почвенного покрова;

- проведение мероприятий, направленных на предотвращение возникновения пожаров;

### **3.2. запрещается:**

- возведение объектов капитального и некапитального строительства;

- проведение всех видов работ, за исключением: научно-исследовательских; берегоукрепительных работ в случаях угрозы подтопления, или обрушения береговой кромки, а также работ, обеспечивающих сохранение лесного фонда;

- использование строительных технологий, оказывающих негативное воздействие на объект культурного наследия и его природное окружение;

- прокладка всех видов инженерных коммуникаций надземным способом;

- размещение всех видов рекламных конструкций;

- установка всех видов ограждений;

- изменение существующего рельефа;

- замусоривание и захламление территории, в том числе отходами лесоустроительных и лесовосстановительных работ.



# ЭНЕРГОТРАНСПРОЕКТ

ИНЖИНИРИНГОВАЯ КОМПАНИЯ

Общество с ограниченной ответственностью  
«Научно-исследовательский и проектно-изыскательский институт энергетики и транспорта  
«ЭНЕРГОТРАНСПРОЕКТ»  
Россия, 117105, г. Москва, Саввинская наб. дом 15; Тел./факс: +7 (495) 269-87-66; Email: etp@nenergy.ru  
ОГРН 1107746419098, ОКПО 66463902; ИНН/КПП 7726653806/770401001

СРО-П-107-2512209 №248 ОТ 17.06.2016

Заказчик: ООО «ТрансПроект»

## «Инфраструктура железнодорожного транспорта общего пользования «Обская – Салехард – Надым»

Перечень мероприятий по сохранению обеспечения сохранности  
объектов культурного наследия по участку  
«Строительство железнодорожной инфраструктуры на участке  
Салехард (искл.) – Надым (искл.)»

Книга 11. Текстовая часть.

СШХ-Р1/2018-04-АИ11

Начальник отдела археологии

Главный инженер проекта



В.В. Новиков

О.П. Доброва

Москва


2019

## Оглавление

Введение.....	2
1. Историческая справка о строительстве 501 .....	5
2. Мероприятия по обеспечению сохранности объектов культурного наследия: «Лагпункт 501-й стройки № 76 у разъезда «Глухариный», «Железнодорожный мост 501-й стройки через реку Ид-Яха», «Железнодорожный мост 501-й стройки через реку Пензер-Яха».....	20
5.1. Краткие исторические сведения. Объекты культурного наследия 501-й стройки.....	22
2.1.1. Историческая справка о Строительстве № 501 середины XX века.....	22
2.1.2 Объекты культурного наследия 501-й стройки.....	25
«Лагпункт 501-й стройки № 76 у разъезда «Глухариный» .....	26
«Железнодорожный мост 501-й стройки через реку Ид-Яха».....	29
«Железнодорожный мост 501-й стройки через реку Пензер-Яха» .....	31
2.2. Риски воздействия планируемой хозяйственной деятельности на объекты культурного наследия «Лагпункт 501-й стройки № 76 у разъезда «Глухариный», «Железнодорожный мост 501-й стройки через реку Ид-Яха», «Железнодорожный мост 501-й стройки через реку Пензер-Яха».....	33
2.3. Меры по обеспечению сохранности объектов культурного наследия «Лагпункт 501-й стройки № 76 у разъезда «Глухариный», «Железнодорожный мост 501- й стройки через реку Ид-Яха», «Железнодорожный мост 501-й стройки через реку Пензер-Яха».....	34
2.3.1. Меры по обеспечению сохранности объекта культурного наследия регионального значения достопримечательное место «Лагпункт 501-й стройки № 76 у разъезда «Глухариный».....	35
2.3.2. Меры по обеспечению сохранности выявленного объекта культурного наследия «Железнодорожный мост 501-й стройки через реку Ид-Яха».....	36
2.3.3. Меры по обеспечению сохранности выявленного объекта культурного наследия «Железнодорожный мост 501-й стройки через реку Пензер-Яха» .....	37
2.3.4. Технические условия по устройству временных ограждений и информационных предупреждающих аншлагов, обеспечивающих сохранность объектов культурного наследия 501-й стройки .....	38
Заключение .....	41
Список использованной литературы и источников.....	45
Перечень иллюстраций.....	47

Взам. инв. №	Подп. и дата	2.3.4. Технические условия по устройству временных ограждений и информационных предупреждающих аншлагов, обеспечивающих сохранность объектов культурного наследия 501-й стройки .....38	
		Закключение .....41	
Инв. № подл.	Подп. и дата	Список использованной литературы и источников .....45	
		Перечень иллюстраций .....47	

Изм.	Кол. уч.	Лист	№ док.	Подп.	Дата	СШХ-Р1/2018-04-АИ11	Стадия	Лист	Листов
Разработал	Доброва				04.19		П	1	56
Проверил	Дородных				04.19				
Н.контроль	Новиков				04.19				


**ЭНЕРГОТРАНСПРОЕКТ**  
ООО «ЭНЕРГОТРАНСПРОЕКТ»

## Введение

В 2018 г. Общество с ограниченной ответственностью «Научно-исследовательский и проектно-изыскательский институт энергетики и транспорта «ЭНЕРГОТРАНСПРОЕКТ» (ООО «НИПИИ ЭТ «ЭНЕРГОТРАНСПРОЕКТ») в соответствии с Федеральным законом от 25 июля 2002 г. № 73-ФЗ «Об объектах культурного наследия (памятниках истории и культуры) народов Российской Федерации» провело комплексные археологические научно-исследовательские работы, по договору с ООО «ТрансПроект» №18-01-017/18 от 15.05.2018 г., на предмет определения наличия (отсутствия) объектов культурного (археологического) наследия, целостность которых может быть нарушена при строительстве проектируемого объекта: «Инфраструктура железнодорожного транспорта общего пользования «Обская – Салехард - Надым» по участку «Строительство железнодорожной инфраструктуры на участке Салехард (искл.) – Надым (искл.)» в Приуральском и Надымском и районах.

В результате комплексных работ было выяснено, что в зоне проектируемого объекта хозяйственной деятельности по титулу «Инфраструктура железнодорожного транспорта общего пользования «Обская – Салехард - Надым» по участку «Строительство железнодорожной инфраструктуры на участке Салехард (искл.) – Надым (искл.)» в Приуральском и Надымском и районах в непосредственной близости от отводимых земельных на территории Надымского района Ямало-Ненецкого автономного округа находится три объекта культурного наследия, отражающих историю строительства в середине XX века Трансарктической железнодорожной магистрали (период 501-й стройки):

- *достопримечательное место регионального значения «Лагпункт 501-й стройки № 76 у разъезда «Глухариный»;*
- *выявленный объект культурного наследия «Железнодорожный мост 501-й стройки через реку Ид-Яха»;*
- *выявленный объект культурного наследия «Железнодорожный мост 501-й стройки через реку Пензер-Яха».*

Указанные объекты находятся в удовлетворительном состоянии, вместе с тем они попадают в зону прямого воздействия хозяйственной деятельности, связанной со строительством железной дороги и дальнейшей ее эксплуатации.

Согласно действующему законодательству при выявлении наличия в пределах земельных участков, испрашиваемых под хозяйственную деятельность и на сопредельных с ними участках объектов культурного наследия, выявленных объектов культурного наследия, в составе проектной документации необходимо разработать Проект мероприятий по обеспечению сохранности данных объектов культурного наследия, подлежащий в обязательном порядке государственной историко-культурной экспертизе.

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

Изм.	Кол. уч.	Лист	№ док.	Подп.	Дата

СШХ-Р1/2018-04-АИ11

Лист

2

В соответствии со статьей 5.1 Федерального закона № 73-ФЗ в границах территории объекта культурного наследия запрещаются строительство объектов капитального строительства, проведение земляных, строительных, мелиоративных и иных работ, за исключением работ по сохранению объекта культурного наследия или его отдельных элементов.

В соответствии с пунктом 7 статьи 36 Федерального закона № 73-ФЗ изыскательские, земляные, строительные, мелиоративные, хозяйственные работы, указанные в статье 30 настоящего Федерального закона работы по использованию лесов и иные работы, проведение которых может ухудшить состояние объекта культурного наследия, включенного в реестр, выявленного объекта культурного наследия (в том числе объекта культурного наследия, включенного в реестр, выявленного объекта культурного наследия, расположенных за пределами земельного участка (земельных участков), в границах которого (которых) проводятся указанные работы), нарушить их целостность и сохранность, должны быть немедленно приостановлены заказчиком указанных работ, техническим заказчиком (застройщиком) объекта капитального строительства, лицом, проводящим указанные работы, после получения предписания соответствующего органа охраны объектов культурного наследия о приостановлении указанных работ.

Во избежание опасности повреждения или разрушения объектов культурного наследия:

«Лагпункт 501-й стройки № 76 у разъезда «Глухариный», «Железнодорожный мост 501-й стройки через реку Ид-Яха», «Железнодорожный мост 501-й стройки через реку Пензер-Яха», а также угрозы нарушения их целостности и сохранности, рекомендуем при необходимости провести корректировку проекта «Строительство железнодорожной инфраструктуры на участке Салехард (искл.) – Надым (искл.)» в части удаления на земельных участках с кадастровыми номерами № 89:04:020503:2217, № 89:04:000000:3109, № 89:04:020501:1 оси будущей железнодорожной трассы на расстояние не менее 50 метров от границ территорий вышеуказанных объектов культурного наследия.

Иные объекты культурного наследия на землеотводах отсутствуют.

По результатам проведенного в 2018 году археологического натурного обследования земельных участков, испрашиваемых под реализацию проекта «Строительство железнодорожной инфраструктуры на участке Салехард (искл.) – Надым (искл.)» под руководством А.В. Гусева на основании выданного Министерством культуры Российской Федерации открытого листа № 870 от 26 июня 2018 года памятников археологии **не выявлено.**

*Цель разработки Раздела – определение мероприятий по обеспечению сохранности*

Инв. № подл.	Подп. и дата	Взам. инв. №							Лист	
Изм.	Кол. уч.	Лист	№ док.	Подп.	Дата	СШХ-Р1/2018-04-АИ11				3

объектов культурного наследия, отражающих период истории 501-й стройки, находящихся в непосредственной близости к границам земельных участков, подлежащих воздействию хозяйственных работ в ходе строительства объекта «Строительство железнодорожной инфраструктуры на участке Салехард (искл.) – Надым (искл.)» в Надымском районе ЯНАО, включая оценку воздействия планируемых или проводимых работ на вышеуказанные объекты культурного наследия.

Инв. № подл.	<div style="display: flex; justify-content: space-between; align-items: center;"> <div> <table border="1"> <tr><td>Изм.</td><td>Кол. уч.</td><td>Лист</td><td>№ док.</td><td>Подп.</td><td>Дата</td></tr> <tr><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td></tr> <tr><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td></tr> <tr><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td></tr> </table> </div> <div style="text-align: center; flex-grow: 1;"> <p>СШХ-Р1/2018-04-АИ11</p> </div> <div> <div>Лист</div> <div>4</div> </div> </div>						Изм.	Кол. уч.	Лист	№ док.	Подп.	Дата																		
							Изм.	Кол. уч.	Лист	№ док.	Подп.	Дата																		
Взам. инв. №																														
Подп. и дата																														

## 1. Историческая справка о строительстве 501

С конца XIX века в кругах сибирских предпринимателей обсуждалась идея транспортной связи севера Сибири с центром страны. Кроме замыслов освоения северного морского пути, речь шла о необходимости строительства железной дороги от северных берегов Оби на запад. В 1911 году под руководством инженера П. Гетте предпринимались попытки изыскания трассы от Оби через Полярный Урал.<sup>1</sup> Планы эти так и остались не реализованными до начала Великой Отечественной войны.

В ходе Великой Отечественной войны руководству страны стало очевидно, что дорога, доходящая до самого Енисея, и связывающая не только север Западной Сибири, где на это время добывалось огромное количество ценных пород рыб и находили признаки залежей нефти (например, в районе Салехарда), но и Норильский промышленный район с Большой землей совершенно необходима. В 1943-1944 гг. начались изыскания на местах будущей железнодорожной трассы, охватившие и территорию Надымского района.

После войны, когда к прежним соображениям добавилось соображение (возможно, они стали основными) об усилении стратегической обороны страны от проникновения стратегических бомбардировщиков с атомными бомбами из США, руководство СССР приняло окончательное решение построить железную дорогу от Полярного Урала до реки Енисей. Строительство поручалось послевоенному преемнику НКВД – Министерству внутренних дел. Основной рабочей силой должны были стать заключенные.

Эта железная дорога должна была пересечь реки Обь у центра Ямало-Ненецкого автономного округа, города Салехарда, и реку Надым там, где сегодня находится Надымский речной порт. Надымчане называют его «сто седьмым». Дальше на восток железная дорога должна была пересечь весь округ и дойти до города Игарка на Енисее, относящегося уже к Красноярскому краю.

Западный участок дороги от Полярного Урала через города Салехард и Надым до реки Пур назывался «Строительством № 501», а восточный от реки Пур до города Игарки на Енисее – «Строительством № 503».

С 1947-го по 1949-й годы дорога была построена от станции Чум на Полярном Урале до пос. Лабытнанги (сегодня - город). Пос. Лабытнанги располагался на левом, противоположном берегу р. Оби от г. Салехарда. В 1949 г. началось строительство участка железной дороги между гг. Салехардом и Надымом. Железнодорожная связь между Лабытнангами и Салехардом осуществлялась летом с помощью двух паромов, а зимой шпалы с рельсами укладывались поверх льда.

<sup>1</sup> Госархив ЯНАО. Ф.92. Оп.1. Д.1. Л.12.

Взам. инв. №												
Подп. и дата												
Инв. № подл.												
Изм.						Кол. уч.	Лист	№ док.	Подп.	Дата	СШХ-Р1/2018-04-АИ11	Лист
												5

В это время на месте современного г. Надыма, его аэропорта, а также пос. Лесной и Финский были кедровые рощи и богатые ягельники, где ненцы из кочевого колхоза «Красный Надым» пасли оленей. Только на месте Старого Надыма с 1929 г. стоял небольшой поселок из двух десятков деревянных домов.

22 апреля 1949 года из г. Салехарда на берег реки Надым по снегу и льду пришла колонна тракторов с саними, в которых было 40 тонн грузов, в основном – строительный материал и инструменты. Вместе с тракторами сюда были доставлены заключенные и вольнонаёмные – 70 человек. Они и стали первыми строителями станции «Надым», а также железной дороги в обе стороны от неё.<sup>2</sup>

Протокол № 1 закрытого партсобрании парторганизации строительно-монтажной конторы «Надым» от 15 августа 1949 года констатировал, что к этому времени на строящейся станции Надым была «... пущена шпалорезка, которая на четвёртый день по прибытию стала давать пиломатериалы. Выстроена и сдана 5 августа в эксплуатацию электростанция мощностью в 48 киловатт. Заканчивается строительство бани, вахты, дезокамеры, дом вольнонаёмного состава № 2 – 175 кв. метров, казарма военизированной стрелковой охраны – 210 кв. метров, здание стройдвора – 345 кв. метров и другие помещения».<sup>3</sup>

Так основывался нынешний город Надым

Среди заключенных были разные люди. Больше всего было тех, кто был осужден за кражи продовольствия в голодный послевоенный период. В том числе это были не только мужчины, но и женщины, которые пытались спасти от голода своих детей, а оказались в лагере. Средний срок заключения для таких людей был три – пять лет, но мог достигать и десяти. Женщины среди заключенных составляли 23%.<sup>4</sup>

Значительную долю составляли осужденные за политические преступления, каковыми считались, например, анекдоты про руководителей страны. Среди «политических» были и те, кто во время войны с Германией и её союзниками оказался в плену. Освобожденные из немецких концентрационных лагерей они были переправлены в советские трудовые лагеря. Среди них были даже такие, кто после освобождения из плена успел снова повоевать в советской регулярной армии на западном фронте и Дальнем Востоке. Сроки заключения для них были в среднем 10-12 лет. Были и те «политические», кому назначались сроки в 15-20 лет. Например, те, кто боролся против советского государства с оружием в руках – бандеровцы из Западной Украины, «лесные братья» из

<sup>2</sup> Госархив общественно-политических объединений Тюменской области. Ф.1572. Оп.3. Д.23. Л.1.

<sup>3</sup> Там же.

<sup>4</sup> Госархив РФ. Ф.9414. Оп.1. Д.2549. Л.54

Взам. инв. №						
Подп. и дата						
Инв. № подл.						
<div style="display: flex; justify-content: space-between; align-items: center;"> <div> Изм.   Кол. уч.   Лист   № док.   Подп.   Дата </div> <div style="text-align: center; flex-grow: 1;"> СШХ-Р1/2018-04-АИ11 </div> <div> Лист 6 </div> </div>						

Прибалтики и т.п. Осужденные за такой «политический бандитизм», наполняли лагерный пункт № 107 на берегу реки Надым.<sup>5</sup>

Среди заключенных имелось много настоящих уголовников, «блатных», которые попали в лагерь за воровство, грабежи, убийства. Они отказывались работать, трудовые нормы за них выполняли другие. «Блатные» становились на 501-й стройке прямой или косвенной причиной около половины смертей, поскольку периодически организовывали драки с летальным исходом, побеги и напрямую спланированные убийства.

Все эти разные по сути люди должны были валить и распиливать лес, строить железнодорожную насыпь, дома, мосты и другие сооружения, очищать зимой путь от снега, обустраивать автомобильные лежневки через болота летом.

Заключенные ночевали в деревянных бараках или землянках, а в начале строительства даже в палатках, вокруг которых была натянута колючая проволока и стояли вышки с часовыми. Вокруг колючей проволоки бегали сторожевые псы. В центре каждого лагеря, в главном бараке днём находился начальник лагеря, руководивший всей жизнью и работой заключенных.

Вся жизнь заключенных проходила по строгому расписанию; подъем, завтрак, работа, обед, опять работа, ужин и отбой. Работали заключенные чаще всего по восемь часов в сутки. Летом, когда на Севере стоит полярный день, у части заключенных бывали ночные смены. Основная работа на строительстве была ручной. При строительстве железнодорожной насыпи заключенные трудились с помощью лопат, кайл и тачек. При работе в лесу работали ручными пилами и топорами. Поверх насыпи заключенные укладывали шпалы и прибивали к ним рельсы большими железными гвоздями, которые называются «костыли».

При строительстве широко применялись рабочие лошади. Можно отметить, что большое количество лошадей (несколько десятков) содержалось и применялось в женском лесоповальном лагере на правом берегу реки Лонгъюган, примерно в 30 км от современного города. Так же на строительстве имелось небольшое количество автомобилей-грузовиков, тракторов и экскаваторов.<sup>6</sup>

Заключенным выдавалась одежда и обувь. Одежда была очень низкого качества и быстро рвалась, потому что чаще всего была сшита из старых вещей, например, из старых, ношенных военных гимнастеров. В общем, одевали заключенных (впрочем, как и охранников) очень плохо. Это приводило зимой к частым обморожениям. Особенно тяжело и опасно

<sup>5</sup> См. Госархив общественного–политических объединений Тюменской области, Ф.1572. Оп.7. Д.1

<sup>6</sup> См. Гриценко В., Калинин В. История «Мертвой дороги». Екатеринбург. 2010.

Инв. № подл.	Подп. и дата	Взам. инв. №							Лист 7
Изм.	Кол. уч.	Лист	№ док.	Подп.	Дата	СШХ-Р1/2018-04-АИ11			

было во время пеших многокилометровых переходов из лагеря в лагерь, когда заключенных перегоняли на новые места для работы.

Летом против укусов комаров и мошки применяли смазывание дёгтем, который специально гнали из берёзовой коры. У части заключенных были самодельные накомарники, которые делались обычно из женских чулок. Чулки, как и некоторые другие вещи и продукты, заключенные покупали в специально организованных ларьках.

В бараках, землянках и палатках заключенные жили очень тесно, скученно. Нары были двухъярусными. Обычной была обеспеченность жилплощадью всего по 1 кв. м на человека. Не хватало постельного белья, были распространены вши, хотя каждую неделю заключенных водили в баню. Баня имелась почти в каждом лагере.

В каждом бараке были свои кирпичные печи, по две на секцию. В палатках так же ставились переносные железные печи, дрова в которых перегорали очень быстро. Чтобы не замерзнуть, нужно было несколько раз за ночь просыпаться и подбрасывать новые. Подавляющее большинство лагерей освещалось в темное время суток без перерыва электрическими лампами. Но были и не до конца обустроенные лагеря без электрического освещения, где применялись керосиновые лампы.

Кроме работ по строительству и содержанию железной дороги заключенные обязаны были сначала построить, а потом содержать лагерь, в котором сами находились. Ежедневное самообслуживание выполняли в бараках дежурные, которые топили печи, подметали пол, сушили обувь и одежду.

За здоровьем заключенных следили врачи и фельдшеры. На строящейся железной дороге при лагерях имелись оздоровительные пункты (где ослабленные заключенные отдыхали, и было усиленное питание) и больницы, которые называли лазаретами.

Правительство хотело, чтобы железная дорога была построена очень быстро, за шесть лет, поэтому не жалело на это средств. В лагеря на строительство по всей стране отбирались (особенно после 1948 г.) самые здоровые заключенные, прошедшие строгую медицинскую комиссию. В лагере было организовано неплохое по тем временам для нашей страны питание. Почти в каждом лагере в одном из бараков пекли хлеб. Среди продуктов для заключенных было и соленое мясо, из которого время от времени делали котлеты, а также макароны, сахар, чай, крупы, осенью бывали и свежие овощи. Но чаще, всё-таки, заключенные довольствовались жидкой баландой и хлебом, особенно в первые годы строительства. Периодически случалось недоедание, но голода среди заключенных не было.

Можно отметить две детали. Первая – заключенные питались не хуже, чем в это же время граждане на воле. Вторая – питание заключенных и охранников было в принципе одинаковым. Более того, это касается и употребления спиртных напитков, которые эки

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

Изм.	Кол. уч.	Лист	№ док.	Подп.	Дата

СШХ-Р1/2018-04-АИ11

Лист

8

скрытно покупали или выменивали у тех же охранников и зачастую употребляли совместно. Кстати, можно отметить, что в основном отношения между заключенными и охранниками были неплохими, доверительными, хотя это не исключало зверств так называемых «самоохранников» (набранных из числа тех же заключенных) и случаев бунтов против администрации.<sup>7</sup>

Смертность среди заключенных на начальном этапе стройки (в 1947-1948 гг.) была выше, а после 1950-го г. не превышала в среднем 0,5 % в год. Руководству страны заключенные нужны были как эффективные работники. Но бывали и случаи довольно массовой гибели. Такое происходило в основном в результате убийств при ликвидации побегов.<sup>8</sup>

Среди заключенных проводилась регулярная политическая пропаганда в виде чтения газет, лекций, концертов, показа кинофильмов, организации «трудового соревнования». За перевыполнение плановых заданий заключенным сокращали сроки заключения, один рабочий день засчитывали за два или три.

Заключенные, особенно закоренелые преступники, порою отказывались от работы, нарушали установленный режим, устраивали драки. За такие нарушения их помещали на несколько дней в отдельно стоявший штрафной изолятор. В изоляторе были очень тесные и холодные камеры, дверь изолятора была обита железом. Помещенному в изолятор заключенному не давалось ничего, кроме воды и четырехсот граммов хлеба в день. Штрафные изоляторы внутри зоны отдельно огораживались колючей проволокой и отдельно охранялись.

Одежда, обувь и постельное белье назывались «вещевым довольствием». Время от времени одни заключенные отбирали или воровали у других предметы одежды, обувь, шапки. Бывало, что одежда сгорала или терялась. Тот, у кого исчезало что-нибудь из вещей, считался «промотавшим» их. Если утраченное невозможно было найти или восстановить, то составлялся «Акт промота вещдогольствия» на бланке и прежняя вещь списывалась, а заключенному выдавалась новая.

Некоторые заключенные пытались сбежать из лагеря. Чаще всего это были настоящие уголовники. Они убивали охранников, а по пути бегства часто убивали и коренных жителей в их стойбищах, в том числе детей, чтобы не оставалось свидетелей. Иногда жертвами уголовников становились десятки людей одновременно. С другой стороны, тот, кто задержал беглого, доставил в лагерь заключенного, или его уши, либо кисти рук, получал вознаграждение деньгами, мукой, винтовкой для охоты. А недонесение о виденном беглом

<sup>7</sup> См. Там же

<sup>8</sup> Госархив РФ. Ф.9407. Оп.1. Д.1171. Л.109.

Инв. № подл.	Подп. и дата	Взам. инв. №							Лист
Изм.	Кол. уч.	Лист	№ док.	Подп.	Дата	СШХ-Р1/2018-04-АИ11			9

зке каралось тюремным сроком. Для поимки бежавших применялась даже авиация. Чаще всего беглецов удавалось поймать.<sup>9</sup>

В марте 1953 года руководитель страны Сталин умер, а новые руководители – Маленков, Берия и Хрущев приняли решение приостановить, а затем и вообще не заканчивать строительство железной дороги. Вероятно, главной предпосылкой к такому решению стал быстрый прогресс тактико-технических характеристик советских истребителей-перехватчиков, резкое увеличение дальности их полета. В результате отпала необходимость строительства большого количества авиабаз в арктическом регионе.

К этому времени поезда из Москвы ходили уже до станции «Надым», где стояло более пятидесяти домов, имелся вокзал, школа, магазины, столовые, электростанция. Через реку Надым имелся низководный деревянный железнодорожный мост, по которому поезда ходили до Правой Хетты.

Строительство этой дороги и многих других крупных объектов в СССР было остановлено, поскольку руководители страны не считали посильным их закончить.

Дорога осталась недостроенной, часть заключенных была отпущена на свободу по амнистии, остальных отправили в основном на строительство Волго-Донского канала и Омского нефтеперегонного завода. Паровозы и вагоны были отогнаны до станции Лабытнанги, откуда и сегодня поезда ходят до Москвы.

В 1960-е – 1970-е гг. руководство страны во главе с Л.И. Брежневым вопреки мнению Тюменского областного руководства (в том числе – партийного) посчитало восстановление железнодорожной трассы нецелесообразным. В результате освоение нефтегазовых богатств Ямальского Севера прошло очень затратно.

Количество участников Стройки 501 на западе вместе со Стройкой 503 на востоке трассы составило более 100 тысяч человек. Но в итоге труд заключенных и вольнонаёмных, строивших дорогу, затраченные деньги и погибшие люди почти не принесли стране пользу, если не считать сохранившегося и действующего участка «Строительства 501» от станции Чум на Полярном Урале до города Лабытнанги. Впрочем, и основанный в 1949 г., а с 1953 по 1966 гг. полузаброшенный поселок при станции Надым со своими домами и общежитиями стал базой превращения Надыма в город – центр крупнейшего газодобывающего региона.

Что касается основных населённых пунктов и рабочих посёлков строителей по трассе железнодорожной линии Чум-Салехард-Игарка, то до начала строительства там имелось два крупных населённых пункта: город Салехард на 217 км – центр Ямало-Ненецкого национального округа Тюменской области и город Игарка на 1480 километре – районный центр Красноярского края.

<sup>9</sup> Там же. Д.1358. Л.17.

Инв. № подл.	Подп. и дата	Взам. инв. №							Лист 10
Изм.	Кол. уч.	Лист	№ док.	Подп.	Дата	СШХ-Р1/2018-04-АИ11			

На остальном протяжении трассы было расположено несколько мелких населённых пунктов и факторий: Воркута Вом – 21 км, деревня Никита – 27 км, деревня Елецкая – 38 км, фактория Янгиюган – 317 км, фактория Сорротто – 368 км, фактория Надым – 575 км, фактория Уренгой – 892 км, поселок Янов Стан – 1213 км, станок Ермаково – 1350 км и три районных центра: Ныда, Тазовское и Красноселькупск<sup>10</sup>, расположенные в 100-150 км в стороне от трассы.

Строительством было освоено 1000 км трассы, при этом на протяжении 620 км со стороны примыкания к Печорской железной дороге был уложен рельсовый путь, в районе Ермаково и Игарка уложено главного пути «Блудная – Ермаково» 188 км, «Сухариха - Игарка» - 50 км и на переходе р.Таз – 16 км.

На всём этом тысячекилометровом участке было создано свыше двухсот больших и малых жилых посёлков.

Жилые посёлки возникали на больших железнодорожных станциях, при штабах Управлений и отделений строительства, мостовых переходах, долговременных карьерах, головных базах, в местах сосредоточенных объёмов строительных работ и местах сосредоточения лечебных учреждений, хозяйственных и ремонтных предприятий лагеря и строительства.

В подавляющем большинстве посёлков было организовано коммунально-бытовое обслуживание рабочих и служащих, электроснабжение, топливоснабжение, водоснабжение. Работали учреждения торговые, складские, лечебно-санитарные, культурно-просветительные, организации связи, поселковые Советы и другие. В поселках проживало свыше 60 тысяч населения.

Одновременно с ликвидацией всех строительных работ и вывозом материально-технических ресурсов на базы консервации надлежало всё обслуживание населения глубинных пунктов прекратить и само население вывезти на Красноярскую и Печорскую железные дороги.

Вывоз населения городков и посёлков проводился в 1953 году Управлением Строительства № 501, а в 1954 году аппаратом Уполномоченного ГУЖДС по ликвидации Строительства № 501.

В целом размещение станций, разъездов и лагерных пунктов 501-й стройки выглядело следующим образом (с запада на восток):

#### **Станция Чум (км 0)**

4 км – ЦПК

4 км – лагпункт № 2

<sup>10</sup> Этот посёлок располагается в 40 км на юг от трассы железной дороги (от разъезда Долгий)

Взам. инв. №		Вывоз населения городков и посёлков проводился в 1953 году Управлением Строительства № 501, а в 1954 году аппаратом Уполномоченного ГУЖДС по ликвидации Строительства № 501.						
Подп. и дата		В целом размещение станций, разъездов и лагерных пунктов 501-й стройки выглядело следующим образом (с запада на восток):  <b>Станция Чум (км 0)</b>  4 км – ЦПК  4 км – лагпункт № 2						
Инв. № подл.		<sup>10</sup> Этот посёлок располагается в 40 км на юг от трассы железной дороги (от разъезда Долгий)						
							СШХ-Р1/2018-04-АИ11	Лист
								11
		Изм.	Кол. уч.	Лист	№ док.	Подп.	Дата	

8 км – лагпункт № 5

10 км – лагпункт № 9

16 км – лагпункт № 10

20 км – лагпункт № 12

22 км – ДОК

23 км – лагпункт № 21

**Станция Никита (км 25)**

28 км – лагпункт № 23

**Разъезд Усинский (км 37)**

38 км – лагпункт № 26

40 км – ОИК

**Станция Елецкая (км 47)**

47 км – ЛАЗ

47 км – ТРО-1

47 км – лагпункт № 31

52 км – лагпункт № 33

**Разъезд Береговой (км 58)**

57 км – лагпункт № 4

65 км – лагпункт № 45

69 км – лагпункт № 41

**Разъезд Хорото (км 71)**

73 км – ЛАЗ

76 км – лагпункт № ?

79 км – лагпункт № 47

**Разъезд Тундровый (км 83)**

85 км – лагпункт № 49

89 км – лагпункт № 53

94 км – строительный поезд № 1

**Станция Полярный Урал (км 94)**

96 км – лагпункт № 56

101 км – лагпункт № 57

**Разъезд Волчок (км 102)**

107 км – лагпункт № 59

111 км – лагпункт № 60

113 км – лагпункт № 61

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

Изм.	Кол. уч.	Лист	№ док.	Подп.	Дата

СШХ-Р1/2018-04-АИ11

Лист

12

**Станция Сось (км 114)****Разъезд Медвежий (км 126)**

127 км – лагпункт № 63

130 км – лагпункт № 64

138 км – ЛАЗ (лазарет)

**Разъезд Красный Камень (км 138)**

139 км – лагпункт № 65

143 км – лагпункт № 67

144 км – ОИК

147 км – лагпункт № 211

**Станция Подгорная (км 149)**

154 км – лагпункт № 208 б

158 км – лагпункт № 208

163 км – лагпункт № 207

**Разъезд Морошка (км 167)**

168 км – лагпункт № 206

168 км – строительный поезд № 3<sup>11</sup>174 км – лагерный пункт ДМР<sup>12</sup>

189 км – лагпункт №

190 км – лагпункт № 101

190 км – лагпункт № 102

190 км – ЦПП

**Станция Лабытнанги (км 191)**

191 км – лагпункт № 103

192 км – лагпункт № 104

192 км – лагпункт № 105

192 км - лагерный пункт судоремонта

198 км – лагпункт № 24

**Разъезд Вырчик (км 199)****Разъезд Ангальский (км 203)**

203 км – лагпункт № 9

215 км – п/р I

216 км – лагпункт № 2 с

<sup>11</sup> Добавлено по «Дислокация лагерных пунктов Обского ИТЛ по состоянию на 1 марта 1952 года»<sup>12</sup> Добавлено по «Дислокация лагерных пунктов Обского ИТЛ по состоянию на 1 марта 1952 года»

Инв. № подл.	Взам. инв. №						Лист	
	Подп. и дата							
Изм.	192 км - лагерный пункт судоремонта						СШХ-Р1/2018-04-АИ11	13
	198 км – лагпункт № 24							
	Разъезд Вырчик (км 199)							
	Разъезд Ангальский (км 203)							
	203 км – лагпункт № 9							
215 км – п/р I								
216 км – лагпункт № 2 с								
<div><div></div><div><div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div></div><div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div></div></div><div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div></div></div> <div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div></div> <div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div></div> <div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div></div> <div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div></div> <div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div></div> <div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div></div> <div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div></div> <div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div></div> <div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div></div> <div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div></div> <div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div></div> <div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div></div> <div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div></div> <div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div></div> <div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div></div> <div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div></div> <div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div></div> <div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div></div> <div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div></div> <div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div></div> <div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div></div> <div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div></div> <div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div></div> <div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div></div> <div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div></div> <div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div></div> <div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div></div> <div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div></div> <div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div></div> <div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div></div> <div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div></div> <div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div></div> <div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div></div> <div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div></div> <div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div></div> <div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div></div> <div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div></div> <div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div></div> <div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div></div> <div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div></div> <div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div></div> <div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div></div> <div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div></div> <div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div></div> <div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div></div> <div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div></div> <div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div></div> <div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div></div> <div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div></div> <div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div></div> <div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div></div> <div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div></div> <div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div></div> <div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div></div> <div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div></div> <div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div></div> <div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div></div> <div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div></div> <div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div></div> <div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div></div> <div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div></div> <div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div></div> <div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div></div> <div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div></div> <div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div></div> <div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div></div> <div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div></div> <div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div></div> <div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div></div> <div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div></div> <div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div></div> <div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div></div> <div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div></div> <div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div></div> <div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div></div> <div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div></div> <div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div></div> <div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div></div> <div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div></div> <div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div></div> <div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div></div> <div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div></div> <div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div></div> <div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div></div> <div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div></div> <div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div></div> <div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div></div> <div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div></div> <div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div></div> <div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div></div> <div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div></div> <div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div></div> <div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div></div> <div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div></div> <div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div></div> <div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div></div> <div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div></div> <div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div></div> <div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div></div> <div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div></div> <div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div></div> <div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div></div> <div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div></div> <div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div></div> <div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div></div> <div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div></div> <div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div></div> <div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div></div> <div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div></div> <div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div></div> <div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div></div> <div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div></div> <div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div></div> <div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div></div> <div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div></div> <div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div></div> <div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div></div> <div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div></div> <div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div></div> <div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div></div> <div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div></div> <div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div></div> <div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div></div> <div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div></div> <div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div></div> <div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div></div> <div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div></div> <div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div></div> <div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div></div> <div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div></div> <div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div></div> <div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div></div> <div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div></div> <div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div></div> <div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div></div> <div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div></div> <div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div></div> <div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div></div>								

217 км – ЦРМ

217 км – Уч.п.

217 км – К.з-1

**Станция Салехард (км 217)**

217 км – лагпункт № 7

217 км – монтажный поезд

218 км – лагпункт № 6

220 км – п/р 3

220 км - ЖКК

221 км – ТРО

223 км – лагпункт № 306

**Разъезд Поляпта (км 228)**

230 км – лагпункт № 311

239 км – лагпункт № 305

**Разъезд Ненецкий (км 242)**

245 км – лагпункт № 310

248 км – лагпункт № 313

**Разъезд Сор (км 254)**

257 км – лагпункт № 401

**Станция Горнополуйская (км 263)**

267 км – лагпункт № 49

271 км – лагпункт № 65

**Разъезд Заячий (км 274)**

276 км – лагпункт № 307

278 км – лагпункт № 204

283 км – лагпункт № 59

**Разъезд Растущий (км 283)**

290 км – строительный поезд № 5

292 км – лагпункт № 61

**Разъезд Ледяной (км 295)**

297 км – лагпункт № 302

303 км – лагпункт № 56

**Станция Овражья (км 308)**

311 км – лагпункт № 56 (б.55)

**Разъезд Юный (км 315)**

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

Изм.	Кол. уч.	Лист	№ док.	Подп.	Дата

СШХ-Р1/2018-04-АИ11

Лист

14

317 км – лагпункт № 5

322 км – лагпункт № 10

326 км – лагпункт № 11

**Разъезд Дятел (км 327)**

331 км – строительный поезд № 4

331 км – лагпункт № 12

332 км – ОИК

339 км – лагпункт № 13

**Разъезд Водяной (км 339)**

345 км – лагпункт № 14

**Станция Полуй (км 348)**

348 км – лагпункт № 15

349 км – лагпункт № 16

349 км – ЛАЗ (лазарет)

356 км – лагпункт № 17

**Разъезд Саррато (км 359)**

359 км – лагпункт лесной

363 км - лагпункт № 18

367 км – СМК

368 км – лагпункт № 19

**Разъезд Танопча (км 369)**

373 км – лагпункт № 20

377 км – лагпункт № 22

**Разъезд Кустарниковый (км 380)**

383 км – лагпункт № 25

388 км – лагпункт № 27

392 км – п/к 27

**Разъезд Мшистый (км 393)**

397 км – лагпункт № 28

402 км – лагпункт № 70

**Разъезд Раздел (км 403)**

406 км – лагпункт № 71

**Станция Лебединая (км 412)**

413 км – лагпункт № 72

414 км – СМК

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

Изм.	Кол. уч.	Лист	№ док.	Подп.	Дата

СШХ-Р1/2018-04-АИ11

Лист

15

418 км – лагпункт № 73

**Разъезд Волчий (км 419)**

424 км – лагпункт № 74

429 км – ЛАЗ (лазарет)

**Разъезд Орлиный (км 429)**

429 км – ЦПРМ

434 км – лагпункт № 76

440 км – лагпункт № 77

**Разъезд Глухариный (км 441)**

446 км – лагпункт № 78

453 км – лагпункт № 80

**Разъезд Комариный (км 454)**

461 км – лагпункт № 81

**Станция Ярудей (км 465)**

465 км – ТРО-2

471 км – лагпункт № 84

**Разъезд Многоводный (км 475)**

477 км – лагпункт № 85

**Разъезд Сырковый (км 484)**

490 км – лагпункт № 87

**Разъезд Карась (км 496)**

499 км – лагпункт № 88

506 км – лагпункт № 6.89

508 км – лагпункт № 89

**Станция Ивлевская (км 509)**

**Разъезд Щучий (км 518)**

519 км – лагпункт № 93

**Разъезд Тальниковый (км 527)**

533 км – лагпункт № 95

**Разъезд Кулик (км 536)**

**Разъезд Ягодный (км 546)**

547 км – лагпункт № 97

**Разъезд Горбатый (км 553)**

555 км – лагпункт № 98

562 км – лагпункт № 100

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

Изм.	Кол. уч.	Лист	№ док.	Подп.	Дата

СШХ-Р1/2018-04-АИ11

Лист

16

**Станция Надым (км 563)**

564 км – ЛАЗ (лазарет)

565 км – строительный поезд № 6

571 км – укладочный городок

573 км – лагпункт № 107

573 км – (Хейги-Яха/Лонг-Юган) лесная женская колонна

576 км – лагпункт № 108

**Разъезд Хорей (км 576)**

576 км – автобазы

583 км – лагпункт № 110

**Разъезд Чирчи (км 592)**

597 км – лагпункт № 111

**Разъезд Пыжик (км 604)**

610 км – лагпункт № 113

**Разъезд Весёлый (км 617)**

624 км – лагпункт № 114

**Станция Хетта (км 625)**

635 км – лагпункт № 115

**Разъезд Заболотный (км 636)****Разъезд Брусничный (км 645)**

656 км – лагпункт № 117

**Разъезд Кочковатый (км 657)****Разъезд Прибрежный (км 664)****Разъезд Староречье (км 675)****Станция Пангоды (км 687)****Станция Ягельная (км 801)**

802 км – лагпункт № 8

**Разъезд Морелово (км 813)****Разъезд Мутный (км 826)**

828 км – лагпункт № 7

839 км – лагпункт № 6

840 км – лагпункт № 5

**Разъезд Нартовый (км 841)****Станция Самово (км 851)**

852 км – лагпункт № 4

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

Изм.	Кол. уч.	Лист	№ док.	Подп.	Дата

СШХ-Р1/2018-04-АИ11

Лист

17

859 км – лагпункт № 3

**Разъезд Пыжьян (км 860)**

**Разъезд Трубный (км 871)**

875 км – лагпункт № 2

**Разъезд Тихий (км 883)**

884 км – лагпункт № 1

После ликвидации стройки подавляющее большинство зданий и сооружений на трассе от Салехарда до Игарки местные организации принимать отказались. Поэтому Главным Управлением железнодорожного строительства через Министерство путей сообщения было возбуждено ходатайство перед Советом Министров Союза ССР о списании с баланса Строительства 501 стоимости всех посёлков временного гражданского строительства, в том числе и прорабских (колонных) городков на трассе от Салехарда до Игарки, не принятых местными организациями, общей стоимостью (балансовой) в 406 миллионов рублей.

К таким поселкам и зданиям со всем обустройством относились в том числе часть поселков в районе ст. Салехард, временные рабочие городки, цеха и сооружения комплекса ЦРМ, цеха и сооружения паровозного депо, подъездные пути устройства паромной и ледовой переправы и прочее, общей балансовой стоимостью 34,4 млн. рублей. Поселок ст. Полуй с оборотным депо 239 км трассы. В поселке располагался штаб 4 строительного отделения, а в 1953 году – дистанция пути и прорабский пункт. Зданий всех видов – 14 т. кубометров балансовой стоимостью 5,1 млн. рублей. Всё население было вывезено к зиме 1953 года, за исключением работников, переданных Министерству связи для обслуживания линии связи Салехард-Игарка. Охрана посёлка снята весной 1954 года. Посёлок станции Ярудей, 464 км, с оборотным депо, штаб Второго эксплуатационного железнодорожного района и прорабского участка. Зданий 17 тыс. кубометров балансовой стоимостью 4,8 млн. рублей. Население вывезено летом 1953 года за исключением линейных механиков связи. Охрана снята летом 1953 года. Посёлок ст. Надым с основным депо 563 км. Штаб 9 строительного отделения и 5 дистанции пути. Зданий 51 тыс. кубометров (вместе с прилегающими стройплощадками на переходах рек Надым и Хетта) балансовой стоимостью 10,9 млн. рублей. Всё население вывезено летом 1953 года за исключением линейных механиков связи. Посёлок охранялся до конца 1953 года. В 1954 году охрана снята.

Кроме того, на участке Салехард – Пур вывезено население 83 линейных городка и лагерных пункта Эти 83 городка общим объемом зданий 428,7 тыс. кубометров балансовой стоимостью 104,4 млн. рублей были оставлены на трассе без использования.

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

Изм.	Кол. уч.	Лист	№ док.	Подп.	Дата

СШХ-Р1/2018-04-АИ11

Лист

18

Министерством связи СССР были организованы Салехардский и Ермаковский линейно-технические узлы связи. Линейный штат монтеров и механиков был расположен в посёлках строителей по всей трассе от Салехарда до Ермаково через каждые 25-30 км.<sup>13</sup>

Заброшенная железная дорога 501-й стройки, проходящая по территории Надымского и – отчасти – Приуральского районов в настоящее время сохранилась в виде насыпи, по большей части – с рельсами и даже шпалами, а также мостами через реки и ручьи. Рельсы этой железной дороги сами по себе очень интересны, так как клейма на них демонстрируют различные источники поступления – от послевоенной Германии до России имперского (дореволюционного) периода. Тем не менее, сохранность большей части железной дороги 501-й стройки довольно плохая, насыпь и шпалы частью разрушены, а рельсы покорежены и лежат не в том порядке, как были положены изначально. Кроме насыпи и мостов, большей частью также сильно разрушенных, местами сохранились строения, связанные с обслуживанием отдельных участков дороги: будки обходчиков, телеграфные столбы, остатки бараков. Хорошо сохранились лишь несколько мостов, лагерьный пункт у разъезда «Глухариный», который объявлен памятником историко-культурного наследия регионального значения и несколько других, которые еще не поставлены на учет.

Заброшенная железная дорога 501-й стройки на местности частично совпадает с трассой проектируемой железной дороги, что, впрочем, не удивительно, так как местность верховой лесотундры, через которую прокладывается проектируемая трасса, часто состоит из заболоченных участков, не оставляющих проектировщикам особого выбора.

Автор-составитель: В.Н. Гриценко.

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

<sup>13</sup> Госархив Ярославской области. Ф.Р-2295. Ф.3 С. Д.164 С. Л. 131.

Изм.	Кол. уч.	Лист	№ док.	Подп.	Дата

СШХ-Р1/2018-04-АИ11

Лист

19

**2. Мероприятия по обеспечению сохранности объектов культурного наследия: «Лагпункт 501-й стройки № 76 у разъезда «Глухариный», «Железнодорожный мост 501-й стройки через реку Ид-Яха», «Железнодорожный мост 501-й стройки через реку Пензер-Яха».**

Согласно действующим нормам Федерального закона от 25.06.2002 № 73-ФЗ «Об объектах культурного наследия (памятниках истории и культуры) народов Российской Федерации» (далее – Федеральный закон № 73-ФЗ) государственная охрана объектов культурного наследия является одной из приоритетных задач органов государственной власти Российской Федерации, субъектов Российской Федерации и органов местного самоуправления. Под государственной охраной объектов культурного наследия в целях Федерального закона № 73-ФЗ понимается система правовых, организационных, финансовых, материально-технических, информационных и иных принимаемых органами государственной власти Российской Федерации и органами государственной власти субъектов Российской Федерации, органами местного самоуправления в соответствии с настоящим Федеральным законом в пределах их компетенции мер, направленных на выявление, учет, изучение объектов культурного наследия, предотвращение их разрушения или причинения им вреда.

Проектируемый объект хозяйственной деятельности «Строительство железнодорожной инфраструктуры на участке Салехард (искл.) – Надым (искл.)» предусматривает:

В непосредственной близости от отводимых земельных участков под реализацию проекта «Строительство железнодорожной инфраструктуры на участке Салехард (искл.) – Надым (искл.)» на территории Надымского района Ямало-Ненецкого автономного округа находится три объекта культурного наследия, отражающих историю строительства в середине XX века Трансарктической железнодорожной магистрали (период 501-й стройки):

- *достопримечательное место регионального значения «Лагпункт 501-й стройки № 76 у разъезда «Глухариный»;*
- *выявленный объект культурного наследия «Железнодорожный мост 501-й стройки через реку Ид-Яха»;*
- *выявленный объект культурного наследия «Железнодорожный мост 501-й стройки через реку Пензер-Яха».*

Указанные объекты находятся в удовлетворительном состоянии, вместе с тем они попадают в зону прямого воздействия хозяйственной деятельности, связанной со строительством железной дороги и дальнейшей ее эксплуатации.

Согласно действующему законодательству при выявлении наличия в пределах земельных участков, испрашиваемых под хозяйственную деятельность и на сопредельных с

Инв. № подл.	Подп. и дата	Взам. инв. №							Лист 20
Изм.	Кол. уч.	Лист	№ док.	Подп.	Дата	СШХ-Р1/2018-04-АИ11			

ними участках объектов культурного наследия, выявленных объектов культурного наследия, необходимо разработать Проект мероприятий по обеспечению сохранности данных объектов культурного наследия, подлежащий в обязательном порядке государственной историко-культурной экспертизе.

В соответствии со статьей 5.1 Федерального закона № 73-ФЗ в границах территории объекта культурного наследия запрещаются строительство объектов капитального строительства, проведение земляных, строительных, мелиоративных и иных работ, за исключением работ по сохранению объекта культурного наследия или его отдельных элементов.

В соответствии с пунктом 7 статьи 36 Федерального закона № 73-ФЗ изыскательские, земляные, строительные, мелиоративные, хозяйственные работы, указанные в статье 30 настоящего Федерального закона работы по использованию лесов и иные работы, проведение которых может ухудшить состояние объекта культурного наследия, включенного в реестр, выявленного объекта культурного наследия (в том числе объекта культурного наследия, включенного в реестр, выявленного объекта культурного наследия, расположенных за пределами земельного участка (земельных участков), в границах которого (которых) проводятся указанные работы), нарушить их целостность и сохранность, должны быть немедленно приостановлены заказчиком указанных работ, техническим заказчиком (застройщиком) объекта капитального строительства, лицом, проводящим указанные работы, после получения предписания соответствующего органа охраны объектов культурного наследия о приостановлении указанных работ.

**Во избежание опасности повреждения или разрушения объектов культурного наследия**

**«Лагпункт 501-й стройки № 76 у разъезда «Глухариный», «Железнодорожный мост 501-й стройки через реку Ид-Яха», «Железнодорожный мост 501-й стройки через реку Пензер-Яха», а также угрозы нарушения их целостности и сохранности, рекомендуем при необходимости провести корректировку проекта «Строительство железнодорожной инфраструктуры на участке Салехард (искл.) – Надым (искл.)» в части удаления на земельных участках с кадастровыми номерами № 89:04:020503:2217, № 89:04:000000:3109, № 89:04:020501:1 оси будущей железнодорожной трассы на расстояние не менее 50 метров от границ территорий вышеуказанных объектов культурного наследия.**

Иные объекты культурного наследия на землеотводах отсутствуют.

По результатам проведенного в 2018 году археологического натурного обследования земельных участков, испрашиваемых под реализацию проекта «Строительство

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

Изм.	Кол. уч.	Лист	№ док.	Подп.	Дата

СШХ-Р1/2018-04-АИ11

Лист

21

железнодорожной инфраструктуры на участке Салехард (искл.) – Надым (искл.)» под руководством А.В. Гусева на основании выданного Министерством культуры Российской Федерации открытого листа № 870 от 26 июня 2018 года памятников археологии **не выявлено.**

*Цель разработки Раздела* – определение мероприятий по обеспечению сохранности объектов культурного наследия, отражающих период истории 501-й стройки, находящихся в непосредственной близости к границам земельных участков, подлежащих воздействию хозяйственных работ в ходе строительства объекта «Строительство железнодорожной инфраструктуры на участке Салехард (искл.) – Надым (искл.)» в Надымском районе ЯНАО, включая оценку воздействия планируемых или проводимых работ на вышеуказанные объекты культурного наследия.

### 5.1. Краткие исторические сведения. Объекты культурного наследия 501-й стройки

### 2.1.1. Историческая справка о Строительстве № 501 середины XX века

«Строительство 501», «сталинка», «мёртвая дорога 501-й стройки» — все это названия, закрепленные за железной дорогой «Чум-Салехард-Игарка» середины XX века.

Начатое в 1947 году строительство было прекращено в 1953 году после смерти Сталина и недостроенная железная дорога осталась заброшенной в глухой тайге Ямала. На долгие годы она и многие сопутствующие ей строения и сооружения, медленно разрушаясь, были забыты, но в последнее время интерес к этому эпизоду истории Советского Союза возрос. Сейчас ведутся серьёзные исторические исследования, архивные работы, вышло несколько научных и популярных изданий об этом проекте.

В условиях сложной международной обстановки после второй мировой войны советское руководство решило предпринять меры к расширению транспортной связи с прибрежными районами Карского моря. В результате 22 апреля 1947 года Совет Министров СССР постановлением № 1258-331 СС обязал МВД спроектировать и построить железную дорогу на участке «Чум - Салехард», впоследствии, постановлением № 384135 СС от 29.01.1949 «продолженную» к Игарке (т.е. ставшей «Чум - Салехард - Игарка»). Главной целью грандиозного и затратного проекта послужило стремление государства индустриально освоить безбрежные просторы советского Севера, богатые природными ресурсами, а также связать между собой низовья двух воднотранспортных магистралей - Оби и Енисея в интересах обороноспособности страны. В итоге железной дорогой соединили бы угольные месторождения Воркуты, газовые месторождения - «Медвежье», «Уренгойское», «Заполярное», «Южно-Русское», «Мессояхинское», а также золотые россыпи до Норильска, и в самом районе Норильска — месторождения цветных металлов. Кроме чисто

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

дорогу на участке «Чум - Салехард», впоследствии, постановлением № 384153 СС СС 29.01.1949 «продолженную» к Игарке (т.е. ставшей «Чум - Салехард - Игарка»). Главной целью грандиозного и затратного проекта послужило стремление государства индустриально освоить безбрежные просторы советского Севера, богатые природными ресурсами, а также связать между собой низовья двух воднотранспортных магистралей - Оби и Енисея в интересах обороноспособности страны. В итоге железной дорогой соединили бы угольные месторождения Воркуты, газовые месторождения - «Медвежье», «Уренгойское», «Заполярное», «Южно-Русское», «Мессояхинское», а также золотые россыпи до Норильска, и в самом районе Норильска — месторождения цветных металлов. Кроме чисто

Изм.	Кол. уч.	Лист	№ док.	Подп.	Дата

СШХ-Р1/2018-04-АИ11

Лист
22

экономических замыслов, правительство, вероятно, руководствовалось и геополитическими соображениями, которые в целом могли сводиться к тому, что обороноспособность страны необходимо было усиливать через освоение и заселение Крайнего Севера, создание здесь не только промышленной, но и транспортной инфраструктуры. Учитывая же, что началась атомная эпоха и потому сменились военно-стратегические представления, стало необходимым создание на побережье Ледовитого океана и прилегающих территориях военно-воздушных и военно-морских баз. Этому, опять же, должна была способствовать железная дорога.

По итогам переписи 1959 года численность населения Ямало-Ненецкого округа составила 62 334 чел. Однако всего за десять лет до этой даты количество его жителей, по некоторым оценкам, превышало указанную цифру почти в два раза. В конце 1940-х – первой половине 1950-х гг. одним из мощнейших источников механического роста населения региона – в основном, правда, принудительного – являлись объекты ГУЛЖДС, осуществлявшие сооружение заполярной железнодорожной магистрали Чум-Салехард-Игарка.

Прокладка трассы осуществлялась Северным управлением лагерей железнодорожного строительства, при котором были сформированы два строительных управления - Обский исправительно-трудовой лагерь и строительство № 501 и Енисейский исправительно-трудовой лагерь и строительство № 503. Этим двум управлениям предстояло до 1955 года проложить навстречу друг другу и пустить в постоянную эксплуатацию путь протяжённостью около 1500 километров. По наименованию управления участок дороги от Салехарда до станции Пур (посёлок Уренгой, Пуровский район) позже стали называть 501-й стройкой.

Со временем проект был изменен и в соответствии с принятым Постановлением Совета Министров СССР № 384-135сс от 29 января 1949 года магистраль от рабочего поселка Лабытнанги должна была идти уже не на север, пересекая полуостров Ямал, а дальше на восток, через Салехард, Надым и Уренгой до Игарки, с 1955 года намеревались эксплуатировать дорогу в полном объеме.

В августе 1952 года было открыто рабочее движение поездов от Салехарда до Надыма. На восточном участке к 1953 году открыли рабочее движение поездов от поселка Ермаково на Енисее до Янова Стана на реке Турухан, через которую строился мост.

После смерти Сталина согласно постановлению Совета Министров СССР № 895-383-сс от 25 марта 1953 года строительство железной дороги Салехард-Игарка было прекращено. Постановлением Совета Министров № 148 от 10 ноября 1953 года стройка была поставлена на консервацию.

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

Изм.	Кол. уч.	Лист	№ док.	Подп.	Дата

СШХ-Р1/2018-04-АИ11

Лист

23

Численность спецконтингента рабочей силы быстро убывала. Лагерная администрация всеми мерами форсировала эвакуацию живой силы. В конце 1955 года с трассы уже «мертвой» дороги ушли последние колонны бывших ее строителей. Но большая часть материальных средств остались в тундре. Бросили все: барачные поселки, склады с имевшимися материалами, 11 паровозов, десятки вагонов, трактора ЧТЗ-С-65, сотни километров рельсового пути, по самым скромным подсчетам, на трассе оставлено не менее 60 тысяч тонн металла.

Порядок строительства трассы выглядел следующим образом: сначала укладывалась бревенчатая дорога – лежневка, затем возводилась насыпь, строились мосты и укладывалось полотно. Приводимый на новое место контингент заключенных – колонна – строил себе лагерьный пункт (лагпункт). Лагпункт начинался с палаток. Натягивался один ряд проволочных заграждений высотой около двух с половиной метров, ставились вышки, натягивалось проволочное заграждение предзонника высотой около метра. Затем строились сортир, вахта, штрафной изолятор, бараки (или первоначально, землянки), рылся пожарный водоем. После этого возводились остальные объекты: барак-клуб (чаще всего совмещенный с библиотекой), барак-штаб (иногда совмещенный с лазаретом), кухня-столовая (часто совмещенная с пекарней), баня (совмещенная с дезокамерой-сушилкой и прачечной). В пределах проволочного заграждения могли также находиться ларек для заключенных, камера хранения личных вещей заключенных, пошивочная и сапожная мастерская, отдельный барак-медпункт.

Бараки были типовыми, размерами около десяти метров по ширине и двадцати по длине, разделенные на две части, в каждой из которой было по кирпичной печи и отдельному входу. Деревянные нары клались в два яруса, чаще всего сколоченными блоками по четыре, как полки в плацкартном железнодорожном вагоне. Лагпункт мог иметь свои, так называемые подкомандировки, то есть два-три места работы. Например, деляны, где заготавливалась древесина, строящийся мост или другие объекты. В этом случае лагпункт являлся базой. В одном лагпункте, как правило, находилось до 600 человек заключенных.

Сегодня мало что осталось от воздвигнутого за период строительства. Разрушали люди и природа. Вечная мерзлота выдавливала опоры мостов, горбатила их, ломала. Весенний лед сносил их мощью заторов. Просыпающиеся весной ручьи подмывали насыпь. Бараки гнили от вечной сырости, падали их крыши. То, что не гнило, разбиралось на дрова и стройматериалы людьми. Геодезисты, оленеводы, охотники растаскивали по бревнышку, по досочке некогда добротные, крепкие строения. Жители окрестных населенных пунктов за десятки километров приезжали и приезжают за материалами для своих избушек. Особенно

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

Изм.	Кол. уч.	Лист	№ док.	Подп.	Дата

СШХ-Р1/2018-04-АИ11

губительными для лагерей и прилегающих к дороге сооружений оказались участвовавшие пожары.

Но судьбы отдельных участков дороги очень различаются. Головной участок Чум - Лабытнанги принят в постоянную эксплуатацию МПС в 1955 году. Полностью готовая линия Салехард-Надым была брошена, и не восстанавливалась. До начала 1990-х годов по нему на самодельной дрезине ездили связисты, обслуживающие телеграфно-телефонную линию. Участок от Пура (ныне станция Коротчаево) до Надыма был восстановлен Министерством нефтяной и газовой промышленности в 1970-х годах, а в начале 1980-х в Коротчаево с юга – из Тюмени – пришла новая магистраль. Состояние пути от Коротчаево до Надыма было неважным, в середине 1990-х годов движение пассажирских поездов с юга укоротили до станции Коротчаево, и лишь в 2003 году участок Коротчаево – Новый Уренгой (бывшая станция Ягельная) был введен в постоянную эксплуатацию. С восточного участка железнодорожной магистрали (Красноярский край) рельсы были сняты в 1964 году для нужд Норильского комбината.

#### 2.1.2 Объекты культурного наследия 501-й стройки.

Историко-культурная ценность сохранившихся объектов состоит в том, что они являются ярким материальным свидетельством самого значительного экономического события на территории Ямальского Севера того периода, а именно строительства силами заключённых в условиях вечной мерзлоты и при отсутствии каких-либо дорог и крупных населённых пунктов Трансарктической железнодорожной магистрали от Полярного Урала до Енисея.

В настоящее время на государственной охране в Ямало-Ненецком автономном округе находится 9 объектов культурного наследия, посвящённых периоду истории 501-й стройки, 7 из них включены в единый государственный реестр объектов культурного наследия народов Российской Федерации, 2 имеют статус выявленных объектов культурного наследия:

№ п/п	Наименование объекта культурного наследия	Статус	Местонахождение (адрес)
1.	Станция Сидельниково, разъезд «Долгий»	достопримечательное место регионального значения	Красноселькупский район, пос. Сидельников
2.	Лагпункт 501-й стройки № 76 разъезда «Глухариный»	достопримечательное место регионального значения	Надымский район, 217 км железной дороги
3.	Лагпункт 501-й стройки на правом берегу реки Хейги-Яха	ансамбль регионального значения	Надымский район, правый берег р. Хейги-Яха, в 3 км от впадения в р. Надым
4.	Участок железнодорожного полотна «Чум-Салехард-Игарка»	достопримечательное место регионального значения	г. Салехард, ул. Игарская, д. 17
5.	Здание архива 501-й стройки	памятник регионального значения	г. Салехард, ул. Комсомольская, д. 37-а
6.	Здание начальной школы 501-	памятник	г. Салехард,

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

Изм.	Кол. уч.	Лист	№ док.	Подп.	Дата

СШХ-Р1/2018-04-АИ11

Лист

25

	стройки, 1950 г.	местного (муниципального) значения	ул. Республики, д. 123
7.	Здание театра 501-й стройки, сер. XX в.	Памятник местного (муниципального) значения	г. Салехард, ул. Республики, д. 98
8.	Железнодорожный мост 501-й стройки через реку Ид-Яха	выявленный объект культурного наследия	Надымский район, 1099 км автодороги Сургут-Салехард
9.	Железнодорожный мост 501-й стройки через реку Пензер-Яха	выявленный объект культурного наследия	Надымский район, 1028 км автодороги Сургут-Салехард

Из них в зоне прямого воздействия хозяйственной деятельности, связанной с реализацией проекта по строительству железнодорожной линии Салехард – Надым и дальнейшей её эксплуатации находится 3 объекта культурного наследия:

- Лагпункт 501-й стройки № 76 у разъезда «Глухариный»;
- Железнодорожный мост 501-й стройки через реку Ид-Яха;
- Железнодорожный мост 501-й стройки через реку Пензер-Яха.

«Лагпункт 501-й стройки № 76 у разъезда «Глухариный»

*Охранный статус объекта*

Достопримечательное место «Лагпункт 501-й стройки № 76 у разъезда «Глухариный» имеет статус объекта культурного наследия регионального значения.

Постановлением Администрации Ямало-Ненецкого автономного округа от 20.11.2007 № 522-А выявленный в 2006 году объект был отнесён к объектам культурного наследия регионального значения, представляющим историческую и культурную ценность.

Распоряжением Правительства Ямало-Ненецкого автономного округа от 13.06.2012 № 361-РП принято решение включить объект культурного наследия регионального значения «Лагпункт 501-й стройки № 76 у разъезда «Глухариный» в единый государственный реестр объектов культурного наследия (памятников истории и культуры) народов Российской Федерации.

Приказом Министерства культуры Российской Федерации от 08.07.2015 № 1092-р зарегистрирован в едином государственном реестре объектов культурного наследия (памятников истории и культуры) народов Российской Федерации с присвоением ему соответствующего регистрационного номера № 891530289190005.

*Месторасположение объекта*

Ямало-Ненецкий автономный округ, Надымский район, в 134,0 км от г. Надым, 217 км железнодорожной линии у р. Лимбя-Яха, между разъездами «Орлиный» и «Глухариный».

Западно-Ярудейский лицензионный участок.

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

Изм.	Кол. уч.	Лист	№ док.	Подп.	Дата

СШХ-Р1/2018-04-АИ11

Лист

26

Территория достопримечательного места «Лагпункт 501-й стройки № 76 у разъезда «Глухариный» с юго-восточной стороны вдоль заброшенной железной дороги 501-й стройки частично расположена в границах земельного участка с кадастровым номером № 89:04:020501:1, характер землеотвода – строительство, реконструкция, эксплуатация линий электропередачи, линий связи, дорог, трубопроводов и других линейных объектов.

#### *Степень сохранности объекта*

Общее состояние объекта культурного наследия оценивается как удовлетворительное. Состояние некоторых сооружений требует консервационных работ, из-за неудовлетворительной сохранности жилых бараков возможна только их реконструкция.

#### *Датировка объекта*

Начало 1950-х гг.

#### *Историческая справка и описание объекта*

Объект культурного наследия «Лагпункт 501-й стройки № 76 у разъезда «Глухариный» был выявлен в 2006 году экспертной группой исследователей под руководством краеведа В.Н. Гриценко в рамках работ по сбору фактического материала, фотофиксации, начального обследования степени сохранности сохранившихся строений 501-й стройки. Исследования проводились посредством полевых экспедиций по трассе заброшенной дороги с привлечением материалов архивных и музейных фондов, личных встреч с участниками событий того периода, проведены натурные обследования наиболее сохранившихся лагерных и железнодорожных сооружений.

Лагпункт «Глухариный» является одним из лагпунктов 9-го лагерного отделения (центр станция Надым) Обского исправительно-трудового лагеря и строительства № 501. Из справки-характеристики лагпункта № 76 Обского исправительно-трудового лагеря (гриф «Совершенно секретно»), датированной 12 мая 1952 года, следует, что данный лагпункт, имевший категорию «усиленного режима», был основан по приказу от 3 марта 1950 года по направлению «земляные работы». В нем содержалось 352 заключенных-мужчин, использовавшихся на земляных работах, это типичный лагерь – своеобразный трудовой городок, обустроенный для проживания заключенных, охранников и персонала. Таких лагпунктов на отрезке в границах современного Надымского района функционировало несколько десятков, обычно в них содержалось от 300 до 1500 заключенных. В настоящее время сохранилось лишь несколько из них, остальные представлены беспорядочными неопределимыми руинами. Среди них Лагпункт № 76 у разъезда «Глухариный» отличается наибольшей сохранностью.

Строения мужского лагпункта находятся на небольшой площадке прямоугольной формы размером примерно 150х300 метров на мысу террасы р. Лимбя-Яха (приток

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

Изм.	Кол. уч.	Лист	№ док.	Подп.	Дата

СШХ-Р1/2018-04-АИ11

Лист

27

р. Большой Ярудей). Как и во многих других лагпунктах здесь были: штрафизолятор на 20 мест, одна столовая, баня и прачечная, одна дезокамера, один стационар на 7 человек, одна сушилка, одна камера хранения при бараке АТН, один ларек на одного продавца, два барака для заключенных - всего 594 кв. м по 1,6 кв. м на одного заключенного. Для личного состава были построены казармы площадью по 4 кв.м. на человека. Ограждение лагпункта деревянное и проволочное протяженностью 540 погонных метра, вышки, вахта, звуковая сигнализация. Все строения рубленые и сборно-щитовые, имелось постоянное водоснабжение из реки и электрическое освещение.

В настоящее время на территории лагпункта №76 сохранились следующие объекты: деревянные ворота, вахта, два жилых барака, штрафной изолятор на 20 мест, туалет, доска показателей, ограждение: предзонник (низкое ограждение колючей проволокой) и зона (высокое ограждение колючей проволокой), сторожевые вышки. Местами из-за сгнивших столбов заграждение вдоль лагпункта упало. На момент обследования в 2018 году некоторые сооружения находятся в достаточно удовлетворительном состоянии, однако на них требуется проведение консервационных работ. Из-за неудовлетворительной сохранности жилых бараков возможна только их реконструкция.

Данный лагпункт, построенный на основании приказа от 3 марта 1950 года, в 1953 году был законсервирован.

#### *Границы территории объекта*

Постановлением Правительства Ямало-Ненецкого автономного округа от 28.02.2013 № 119-П (с изменениями от 12.03.2015 № 195-П) утверждены границы территории объекта культурного наследия и особый правовой режим использования земельных участков в границах его территории. В границе территории объекта культурного наследия любая деятельность должна быть согласована с региональным органом охраны объектов культурного наследия. Также вышеуказанным нормативно-правовым актом запрещается капитальное строительство, за исключением мероприятий по сохранению и восстановлению историко-градостроительной или природной среды объекта культурного наследия.

Граница территории объекта культурного наследия, имеющая в плане вид прямоугольника, определена по краю площадки, которая с юга ограничена железнодорожной линией 501-й стройки, с запада и севера – рекой Лимбя-Яха.

Координаты характерных (поворотных) точек границы территории объекта культурного наследия «Лагпункт 501-й стройки № 76 у разъезда «Глухариный»:

Обозначение (номер) характерной точки	Координаты характерных точек во Всемирной геодезической системе координат (WGS-84)		Координаты характерных точек в местной системе координат (МСК)	
	северной	восточной	Y	X

Изм.	Кол. уч.	Лист	№ док.	Подп.	Дата

СШХ-Р1/2018-04-АИ11

Лист

28

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

	широты	долготы		
1	2	3	4	5
н1	65°45'59.5"	70°12'24.5"	3415611.21	7287046.42
н2	65°45'53.8"	70°12'33.6"	3415722.51	7286867.79
н3	65°45'45.3"	70°12'01.9"	3415311.74	7286617.34
н4	65°45'50.5"	70°11'54.5"	3415221.47	7286779.43
н1	65°45'59.5"	70°12'24.5"	3415611.21	7287046.42

Графическая схема расположения границы территории объекта культурного наследия (Рис. 1).

В 2018 году в целях обеспечения сохранности объекта культурного наследия в его исторической и природной среде службой государственной охраны объектов культурного наследия Ямало-Ненецкого автономного округа заключен государственный контракт на разработку проекта зон охраны объекта культурного наследия регионального значения достопримечательное место «Лагпункт 501-й стройки № 76 у разъезда «Глухариный». Учитывая историко-культурную оценку и ландшафтную характеристику территории проектирования, разработчиком предлагается установить нескольких зон охраны объекта культурного наследия при использовании территории, сопряженной с границами вышеназванного объекта культурного наследия:

- охранный зона (ОЗ);
- зона регулирования застройки и хозяйственной деятельности (ЗРЗХД);
- зоны охраняемого природного ландшафта (ЗОЛ).

Участок заброшенного железнодорожного полотна 501-й стройки входит в зону регулирования застройки и хозяйственной деятельности, в границах которой разрешается строительство, капитальный ремонт и реконструкция объектов инженерной и транспортной инфраструктуры, в том числе прокладка и обустройство путей сообщения (автомобильных дорог, железнодорожных путей).

1) В данной связи при реализации проекта «Строительство железнодорожной инфраструктуры на участке Салехард (искл.) – Надым (искл.)» по предварительной оценке прокладка оси возведения новой железнодорожной трассы допустима на месте расположения заброшенного железнодорожного полотна 501-й стройки, но не ближе 50 метров от утвержденных границ территории вышеназванного объекта культурного наследия (до границы охранной зоны вдоль заброшенной телеграфной линии 501-й стройки).

«Железнодорожный мост 501-й стройки через реку Ид-Яха»

*Охранный статус объекта*

Железнодорожный мост 501-й стройки через реку Ид-Яха имеет статус выявленного объекта культурного наследия.

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

Изм.	Кол. уч.	Лист	№ док.	Подп.	Дата

СШХ-Р1/2018-04-АИ11

Лист

29

Приказом службы государственной охраны объектов культурного наследия Ямало-Ненецкого автономного округа от 23.08.2018 № 73 данный объект включен в Перечень выявленных объектов культурного наследия, расположенных в Ямало-Ненецком автономном округе.

*Месторасположение объекта*

Ямало-Ненецкий автономный округ, Надымский район, 1099 км автодороги Сургут-Салехард.

*Западно-Ярудейский лицензионный участок*

Памятник расположен в границах земельного участка с кадастровым номером № 89:04:020501:1, характер землеотвода – строительство, реконструкция, эксплуатация линий электропередачи, линий связи, дорог, трубопроводов и других линейных объектов.

Памятник находится на расстоянии 20 метров от автодорожного моста автодороги Салехард-Надым с кадастровым номером земельного участка № 89:04:000000:3556.

*Степень сохранности объекта*

Состояние выявленного объекта культурного наследия оценивается как удовлетворительное.

*Датировка объекта*

Начало 1950-х гг.

*Историческая справка и описание объекта*

Объект культурного наследия «Железнодорожный мост 501-й стройки через реку Ид-Яха» был выявлен краеведом В.Н. Гриценко в летний полевой сезон 2018 года в рамках исполнения договорных работ с ООО «НИПИИ ЭТ «Энерготранспроект». В результате проведенных натурных обследований объектов брошенной железной дороги 501-й стройки начала 1950-х годов выявленное железнодорожное сооружение – мост через реку (Ид-Яха) – находится в удовлетворительном состоянии и представляет собой историко-культурную ценность с точки зрения технической истории и истории промышленного освоения территории Крайнего Севера Западной Сибири.

Обследованный железнодорожный мост располагается в прямой видимости со строящейся автодороги Сургут-Салехард, пользуется повышенным интересом у туристов. В настоящее время сооружение демонстрирует высокую степень сохранности, мост имеет стальные пролеты, стоящие на деревянных, сложной конструкции, опорах из лиственницы. Аналогов подобного возведения мостов в середине XX века встречаются единицы. Среди рельс, уложенных на мосту и в непосредственной близости от него, имеются рельсы как отечественного, так и иностранного производства, различного хронологического периода.

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

Изм.	Кол. уч.	Лист	№ док.	Подп.	Дата

СШХ-Р1/2018-04-АИ11

Объект, несомненно, обладают ценностными характеристиками памятников экономической истории тоталитарного государства при масштабных строительствах СССР конца 1940-х – начала 1950 годов, а также памятников инженерной мысли в тяжёлых арктических условиях.

Границы выявленного объекта культурного наследия определены исследователем по визуально фиксируемому периметру сохранившихся сооружений железнодорожного моста 501-й стройки. Граница установлена по 4 характерным точкам, в плане имеет вид удлинненного прямоугольника, пересекающего реку Ид-Яха (Идъяха) с запада на восток.

Обозначение (номер) характерной точки	Координаты характерных точек во Всемирной геодезической системе координат (WGS-84)		Координаты характерных точек в местной системе координат (МСК)	
	северной широты	восточной долготы	X	Y
1	2	3	4	5
1	65°49'48.51"	70°42'44.76	7293538.013	3438933.501
2	65°49'48.64"	70°42'44.90	7293542.001	3438935.364
3	65°49'48.08"	70°42'47.93	7293523.839	3438973.457
4	65°49'47.96"	70°42'47.80	7293520.158	3438971.728

Приказом службы государственной охраны объектов культурного наследия Ямало-Ненецкого автономного округа от 23.08.2018 № 73 данный объект включен в Перечень выявленных объектов культурного наследия, расположенных в Ямало-Ненецком автономном округе.

Ямало-Ненецкий автономный округ, Надымский район, 1028 км автодороги Сургут-Салехард.

						СШХ-Р1/2018-04-АИ11	Лист
Изм.	Кол. уч.	Лист	№ док.	Подп.	Дата		31

Новоярудейский лицензионный участок.

Памятник расположен в границах земельных участков с кадастровыми номерами № 89:04:020503:2217, № 89:04:000000:3109, характер землеотвода – строительство, реконструкция, эксплуатация линий электропередачи, линий связи, дорог, трубопроводов и других линейных объектов.

Степень сохранности объекта

Состояние выявленного объекта культурного наследия оценивается как удовлетворительное.

*Датировка объекта*

Начало 1950-х гг.

*Историческая справка и описание объекта*

Объект культурного наследия «Железнодорожный мост 501-й стройки через реку Пензер-Яха» был выявлен краеведом В.Н. Гриценко в летний полевой сезон 2018 года в рамках исполнения договорных работ с ООО «НИПИИ ЭТ «Энерготранспроект». В результате проведенных натурных обследований объектов брошенной железной дороги 501-й стройки начала 1950-х годов выявленное железнодорожное сооружение – через реку Пензер-Яха (Пензеряха) – находится в удовлетворительном состоянии и представляет собой историко-культурную ценность с точки зрения технической истории и истории промышленного освоения территории Крайнего Севера Западной Сибири.

Обследованный железнодорожный мост располагается в прямой видимости со строящейся автодороги Сургут-Салехард в районе города Надыма и пользуется повышенным интересом у туристов. В настоящее время сооружение демонстрирует высокую степень сохранности, мост имеет стальные пролеты, стоящие на деревянных, сложной конструкции, опорах из лиственницы. Аналогов подобного возведения мостов в середине XX века встречаются единицы. Среди рельс, уложенных на мосту и в непосредственной близости от него, имеются рельсы как отечественного, так и иностранного производства, различного хронологического периода. Мост через реку Пензер-Яха известен среди старожилов населения Ямала под названием «Генеральский» или «Министерский».

Объект, несомненно, обладают ценностными характеристиками памятников экономической истории тоталитарного государства при масштабных строительствах СССР конца 1940-х – начала 1950 годов, а также памятников инженерной мысли в тяжёлых арктических условиях.

*Границы территории объекта*

Границы выявленного объекта культурного наследия определены исследователем по визуально фиксируемому периметру сохранившихся сооружений железнодорожного моста

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

Изм.	Кол. уч.	Лист	№ док.	Подп.	Дата

СШХ-Р1/2018-04-АИ11

Координаты характерных (поворотных) точек границы территории выявленного объекта культурного наследия:

Обозначение (номер) характерной точки	Координаты характерных точек во Всемирной геодезической системе координат (WGS-84)		Координаты характерных точек в местной системе координат (МСК)	
	северной широты	восточной долготы	X	Y
1	2	3	4	5
1	65°36'33.73"	71°58'50.86	7268271.705	3496874.845
2	65°36'33.79"	71°58'51.14	7268273.560	3496878.432
3	65°36'31.97"	71°58'53.79	7268217.153	3496912.304
4	65°36'31.92"	71°58'53.53	7268215.607	3496908.973

**2.2. Риски воздействия планируемой хозяйственной деятельности на объекты культурного наследия «Лагпункт 501-й стройки № 76 у разъезда «Глухариный», «Железнодорожный мост 501-й стройки через реку Ид-Яха», «Железнодорожный мост 501-й стройки через реку Пензер-Яха».**

В отношении объектов культурного наследия, отражающих историю периода 501-й стройки, могут быть выделены факторы:

- 1) природные (абразия (размыв) береговой зоны реки; ветровая эрозия грунта);
- 2) техногенные (повреждение геологической среды в результате хозяйственной деятельности в ходе активного освоения прилегающей территории; физическое нарушение почвенного покрова спецтехникой и движением различных видов транспорта);
- 3) антропогенные (отсутствие собственника, пользователя или иного законного владельца; несоблюдение норм пожарной безопасности; вандализм, проявляющийся в хищении или разрушении элементов объекта культурного наследия).

Принимая во внимание чрезмерную близость возведения линейного объекта капитального строительства «Строительство железнодорожной инфраструктуры на участке

						СШХ-Р1/2018-04-АИ11	Лист
Изм.	Кол. уч.	Лист	№ док.	Подп.	Дата		33

Салехард (искл.) – Надым (искл.)», к объектам культурного наследия «Лагпункт 501-й стройки № 76 у разъезда «Глухариный», «Железнодорожный мост 501-й стройки через реку Ид-Яха», «Железнодорожный мост 501-й стройки через реку Пензер-Яха» существует опасность (риск) повреждения или полного разрушения данных памятников истории и культуры и прилегающие к ним территории в результате:

- заезда и маневрирования тяжелой строительной техники, несанкционированных стоянок технологического транспорта;
- динамического (вибрационного) режима строительных работ, а также эксплуатации железнодорожной линии в дальнейшем;
- работы строительного персонала.

### **2.3. Меры по обеспечению сохранности объектов культурного наследия «Лагпункт 501-й стройки № 76 у разъезда «Глухариный», «Железнодорожный мост 501-й стройки через реку Ид-Яха», «Железнодорожный мост 501-й стройки через реку Пензер-Яха»**

Настоящий Раздел не предусматривает проведение спасательных полевых археологических работ (раскопок) на территориях объектов культурного наследия 501-й стройки.

К общим мерам приостановления процессов разрушения следует отнести сокращение вибрации в непосредственной близости от объектов культурного наследия (при необходимости смещение оси проектируемой железнодорожной линии, удаление мест парковок спецтехники и складирования строительных материалов, запрет на движение транспортных средств по территории памятников);

При реализации проекта «Строительство железнодорожной инфраструктуры на участке Салехард (искл.) – Надым (искл.)» по предварительной оценке прокладка оси возведения новой железнодорожной трассы от границ территорий объектов культурного наследия допустима:

- «Лагпункт 501-й стройки № 76 у разъезда «Глухариный» - не менее чем на 50 метров;
- «Железнодорожный мост 501-й стройки через реку Ид-Яха» - не менее чем на 50 метров;
- «Железнодорожный мост 501-й стройки через реку Пензер-Яха» - не менее чем на 50 метров.

Взам. инв. №						
	Подп. и дата					
Инв. № подл.						
Изм.	Кол. уч.	Лист	№ док.	Подп.	Дата	

СШХ-Р1/2018-04-АИ11

Лист

34

2.3.1. Меры по обеспечению сохранности объекта культурного наследия регионального значения достопримечательное место «Лагпункт 501-й стройки № 76 у разъезда «Глухариный»

Во избежание причинения вреда объекту культурного наследия рекомендуем провести следующие мероприятия:

2) Защита территории и размещенных на ней деревянных сооружений достопримечательного места от динамических (вибрационных) строительных и, в дальнейшем, эксплуатационных воздействий путём прокладки оси железнодорожной трассы Салехард-Надым на расстояние не менее 50 метров от границы территории объекта культурного наследия (до границы охранный зоны вдоль заброшенной телеграфной линии 501-й стройки).

В 2018 году в целях обеспечения сохранности объекта культурного наследия в его исторической и природной среде разработан проект зон охраны объекта культурного наследия регионального значения достопримечательное место «Лагпункт 501-й стройки № 76 у разъезда «Глухариный», согласно которому предлагается утвердить следующие зоны при использовании территории, сопряженной с границами вышеназванного объекта культурного наследия:

- охранный зона (ОЗ);
- зона регулирования застройки и хозяйственной деятельности (ЗРЗХД);
- зоны охраняемого природного ландшафта (ЗОЛ).

Северо-западная сторона границы зоны регулирования застройки и хозяйственной деятельности объекта культурного наследия проходит вдоль телеграфной линии 501-й стройки. В границах данной зоны и за ее пределами на юго-восток разрешается строительство, капитальный ремонт и реконструкция объектов инженерной и транспортной инфраструктуры, в том числе прокладка и обустройство путей сообщения (автомобильных дорог, железнодорожных путей).

3) Установление до начала строительства железнодорожной линии Салехард-Надым вдоль всей юго-восточной границы территории достопримечательного места временной полосы ограждения длиной 500 метров. Вдоль ограждения следует установить информационные предупреждающие аншлаги в количестве не менее 3 штук (на расстоянии примерно 150 метров друг от друга), содержащие информацию о наличии объекта культурного наследия, а также указания на ограничение (запрет) передвижения техники и проведения хозяйственных работ в границах территории объекта культурного наследия.

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

Изм.	Кол. уч.	Лист	№ док.	Подп.	Дата

СШХ-Р1/2018-04-АИ11

Лист

35

4) Запрет установок всех временных строительных сооружений, в том числе хозяйственного назначения, как в границах территории самого объекта культурного наследия, так и в непосредственной близости от нее (не менее чем на 50 метров).

5) Обеспечение гидрогеологических условий во избежание риска угрозы повреждения (подтопления) объекта культурного наследия.

6) Запрет размещения зон временного складирования строительных материалов на расстоянии не менее 50 метров от границ территории объекта культурного наследия.

7) Осуществление регулярного инструктажа строительного персонала подрядных организаций о наличии на данном участке строительства объекта культурного наследия, о действующем законодательстве в сфере государственной охраны объектов культурного наследия и об ответственности за его нарушение.

### 2.3.2. Меры по обеспечению сохранности выявленного объекта культурного наследия «Железнодорожный мост 501-й стройки через реку Ид-Яха»

Во избежание причинения вреда выявленному в 2018 году объекту культурного наследия рекомендуем провести следующие мероприятия:

1) Защита конструктивных элементов железнодорожного моста 501-й стройки через реку Ид-Яха от динамических (вибрационных) строительных и, в дальнейшем, эксплуатационных воздействий путём удаления (при необходимости) на предпроектном этапе оси прокладки железнодорожной трассы Салехард-Надым на расстояние не менее 50 метров от границы выявленного объекта культурного наследия.

2) Защита от осыпания участков железнодорожной насыпи 501-й стройки расстоянием не менее 10 метров с каждой из примыкающих к железнодорожному мосту сторон, путём удаления от них на предпроектном этапе места возведения проектируемых мостовых сооружений через реки Ид-Яха (Идьяха) на расстоянии не менее 40 метров.

3) Мониторинг состояния конструкций железнодорожного моста 501-й стройки в процессе ведения производственных работ (визуальное наблюдение, фотофиксация). При обнаружении процесса разрушения как самих конструктивных элементов железнодорожного моста 501-й стройки, так и фиксации проседания грунта и участков железнодорожной насыпи 501-й стройки расстоянием не менее 10 метров с каждой из примыкающих к железнодорожному мосту сторон и поддерживающих устойчивое положение его конструкций, вызвать представителя регионального органа охраны объектов культурного наследия для составления акта технического состояния выявленного объекта культурного наследия.

Инв. № подл.	Подп. и дата	Взам. инв. №							Лист 36
Изм.	Кол. уч.	Лист	№ док.	Подп.	Дата				

4) Установление до начала производственных работ на обоих берегах реки Ид-Яха (Идъяха) на железнодорожной насыпи периода 501-й стройки информационных предупреждающих аншлагов, содержащих информацию о наличии объекта культурного наследия, а также указания на ограничение (запрет) передвижения техники и проведения хозяйственных работ в границах его территории.

5) Сохранение характерных видовых панорамных точек обзора выявленного объекта культурного наследия.

6) Запрет установок всех временных строительных сооружений, в том числе хозяйственного назначения, как в границах территории самого выявленного объекта культурного наследия, так и на расстоянии 20 метров от них. Обеспечение гидрогеологических условий во избежание риска угрозы повреждения (подтопления) объекта культурного наследия.

7) Запрет размещения зон временного складирования строительных материалов на расстоянии не менее 20 метров от границ территории объекта культурного наследия.

8) Осуществление регулярного инструктажа строительного персонала подрядных организаций о наличии на данном участке строительства объекта культурного наследия, о действующем законодательстве в сфере государственной охраны объектов культурного наследия и об ответственности за его нарушение.

### 2.3.3. Меры по обеспечению сохранности выявленного объекта культурного наследия «Железнодорожный мост 501-й стройки через реку Пензер-Яха»

Во избежание причинения вреда выявленному в 2018 году объекту культурного наследия рекомендуем провести следующие мероприятия:

1) Защита конструктивных элементов железнодорожного моста 501-й стройки через реку Пензер-Яха от динамических (вибрационных) строительных и, в дальнейшем, эксплуатационных воздействий путём удаления (при необходимости) на предпроектном этапе оси прокладки железнодорожной трассы Салехард-Надым на расстояние не менее 50 метров от границы выявленного объекта культурного наследия.

2) Защита от осыпания участков железнодорожной насыпи 501-й стройки расстоянием не менее 10 метров с каждой из примыкающих к железнодорожному мосту сторон, путём удаления от них на предпроектном этапе места возведения проектируемых мостовых сооружений через реку Пензер-Яха (Пензерьяху) на расстоянии не менее 40 метров.

3) Мониторинг состояния конструкций железнодорожного моста 501-й стройки в процессе ведения производственных работ (визуальное наблюдение, фотофиксация). При

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

Изм.	Кол. уч.	Лист	№ док.	Подп.	Дата

СШХ-Р1/2018-04-АИ11

Лист

37

обнаружении под воздействием строительных работ процесса разрушения как самих конструктивных элементов железнодорожного моста 501-й стройки, так и фиксации проседания грунта и участков железнодорожной насыпи 501-й стройки расстоянием не менее 10 метров с каждой из примыкающих к железнодорожному мосту сторон и поддерживающих его устойчивое положение конструкций, вызвать представителя регионального органа охраны объектов культурного наследия для составления соответствующего акта технического состояния выявленного объекта культурного наследия.

4) Установление на железнодорожной насыпи периода 501-й стройки информационных предупреждающих аншлагов, содержащих информацию о наличии объекта культурного наследия, а также указания на ограничение (запрет) передвижения техники и проведения хозяйственных работ в границах его территории.

5) Сохранение характерных видовых панорамных точек обзора выявленного объекта культурного наследия.

6) Запрет установок всех временных строительных сооружений, в том числе хозяйственного назначения, как в границах территории самого выявленного объекта культурного наследия, так и на расстоянии 20 метров от них.

7) Обеспечение гидрогеологических условий во избежание риска угрозы повреждения (подтопления) объекта культурного наследия.

8) Запрет размещения зон временного складирования строительных материалов на расстоянии не менее 20 метров от границ территории объекта культурного наследия.

9) Осуществление регулярного инструктажа строительного персонала подрядных организаций о наличии на данном участке строительства объекта культурного наследия, о действующем законодательстве в сфере государственной охраны объектов культурного наследия и об ответственности за его нарушение.

2.3.4. Технические условия по устройству временных ограждений и информационных предупреждающих аншлагов, обеспечивающих сохранность объектов культурного наследия 501-й стройки

*Временное ограждение* представляет собой вертикальный конструктивный элемент, обеспечивающий препятствие для проезда, передвижения механических транспортных средств и спецтехники (Рис. 4).

*Временные информационные запрещающие аншлаги* содержат информацию о факте наличия объекта культурного наследия, а также указание на ограничение (запрет) передвижения техники и проведения хозяйственных работ в границах территории объекта культурного наследия.

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

Изм.	Кол. уч.	Лист	№ док.	Подп.	Дата

СШХ-Р1/2018-04-АИ11

Сварная конструкция ограждений выполняется из прокатной трубы размером не менее 2-х дюймов в диаметре и состоит из:

- трехметровых стоек, установленных с шагом 6,0 метров и заглубленных в грунт ориентировочно на 1,0 метр;
- шестиметровых горизонтальных перекладин, установленных между стоек на уровне 1 метр от уровня земли.

Ограждение должно быть окрашено в один из привлекающих внимание цветов – красный, оранжевый, желтый, черно-белый «зебра».

Информационные запрещающие аншлаги изготавливаются из листового металла, надежно закрепленного на металлической стойке наподобие дорожных знаков на уровне не менее 1,5 метра от уровня земли.

На лицевой стороне аншлага должна быть выполнена надпись. *«Объект культурного наследия. Охраняется государством. Все виды хозяйственной деятельности запрещены. Проезд транспорта запрещен» (Рис. 5)*

Временные ограждения и аншлаги устанавливаются за счет средств исполнителя производственных работ, в обязанности которого входит направление соответствующего уведомления в адрес регионального органа охраны объектов культурного наследия о факте их установки, подтвержденное фотофиксацией.

Инв. № подл.	Взам. инв. №						Лист 39
	Подп. и дата						
Изм.	Кол. уч.	Лист	№ док.	Подп.	Дата	СШХ-Р1/2018-04-АИ11	

### Нормативные документы и архивные сведения:

1. Федеральный закон от 25.06.2002 № 73-ФЗ «Об объектах культурного наследия (памятниках истории и культуры) народов Российской Федерации».
2. Постановление Правительства РФ от 12.09.2015 № 972 «Об утверждении Положения о зонах охраны объектов культурного наследия (памятников истории и культуры) народов Российской Федерации».
3. Закон Ямало-Ненецкого автономного округа от 26.05.2015 № 52-ЗАО «Об объектах культурного наследия (памятниках истории и культуры) народов Российской Федерации, расположенных на территории Ямало-Ненецкого автономного округа».
4. Приказ Министерства культуры РФ от 04.06.2015 №1745 «Об утверждении требований к составлению проектов границ территорий объектов культурного наследия».
5. Приказ Министерства культуры РФ от 02.07.2015 № 1905 «Об утверждении порядка проведения работ по выявлению объектов, обладающих признаками объекта культурного наследия, и государственному учету объектов обладающих признаками объекта культурного наследия».
6. Приказ Министерства культуры РФ от 27.11.2015 № 2877 «О порядке передаче государству археологических предметов, обнаруженных физическими и (или) юридическими лицами в результате проведения изыскательских, проектных, земляных, строительных, мелиоративных, хозяйственных работ, указанных в статье 30 Федерального закона от 25.06.200 № 73-ФЗ «Об объектах культурного наследия (памятниках истории и культуры) народов Российской Федерации», работ по использованию лесов и иных работ».
7. Распоряжение Правительства Ямало-Ненецкого автономного округа от 13.06.2012 № 361-РП «О включении объектов культурного наследия регионального значения в единый государственный реестр объектов культурного наследия (памятников истории и культуры) народов Российской Федерации».
8. Приказ службы государственной охраны объектов культурного наследия Ямало-Ненецкого автономного округа от 23.08.2018 № 73 «О включении объектов, обладающих признаками объекта культурного наследия в перечень выявленных объектов культурного наследия, расположенных в Ямало-Ненецком автономном округе».
9. Госархив ЯНАО, Фонд 501.

[illegible]

## Заключение

В ходе разработки раздела «Обеспечение сохранности объектов культурного наследия по участку: «Строительство железнодорожной инфраструктуры на участке Салехард (искл.) – Надым (искл.)» было установлено:

1) Объект исторического наследия регионального значения «Железнодорожный мост 501-й стройки через реку Ид-Яха». Расположен в месте пересечения трассы железной дороги р. Ид-Яха и находится в удовлетворительном состоянии. Составлена план-схема объекта, определены границы и координаты поворотных точек, разработаны рекомендации по сохранению объекта на этапе строительных работ.

2) Объект исторического наследия регионального значения «Железнодорожный мост 501-й стройки через реку Пензер-Яха». Расположен в месте пересечения трассы железной дороги р. Пензер-Яха и находится в удовлетворительном состоянии. Составлена план-схема объекта, определены границы и координаты поворотных точек, разработаны рекомендации по сохранению объекта на этапе строительных работ.

3) Выявленный ранее объект культурного наследия «Лагпункт 501-й стройки № 76 у разъезда «Глухариный». Для него разработаны рекомендации по сохранению объекта на этапе строительных работ.

Хозяйственная деятельность в пределах заявленных участков по проекту: «Строительство железнодорожной инфраструктуры на участке Салехард (искл.) – Надым (искл.)» может осуществляться только с учётом проведения дополнительных мероприятий по сохранению объектов культурного наследия\*.

\* В соответствии со статьей 36 «Меры по обеспечению сохранности объекта культурного наследия, включенного в реестр, выявленного объекта культурного наследия, объекта, обладающего признаками объекта культурного наследия, принимаемые при проведении изыскательских, проектных, земляных, строительных, мелиоративных, хозяйственных работ, указанных в статье 30 настоящего Федерального закона работ по использованию лесов и иных работ» Федерального закона от 25.06.2002 № 73-ФЗ (в ред. от 29.12.2017) «Об объектах культурного наследия (памятниках истории и культуры) народов Российской Федерации»:

4. В случае обнаружения в ходе проведения изыскательских, проектных, земляных, строительных, мелиоративных, хозяйственных работ, указанных в статье 30 настоящего Федерального закона работ по использованию лесов и иных работ объекта, обладающего признаками объекта культурного наследия, в том числе объекта археологического наследия, заказчик указанных работ, технический заказчик (застройщик) объекта капитального

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

Изм.	Кол. уч.	Лист	№ док.	Подп.	Дата

СШХ-Р1/2018-04-АИ11

Лист

41

строительства, лицо, проводящее указанные работы, обязаны незамедлительно приостановить указанные работы и в течение трех дней со дня обнаружения такого объекта направить в региональный орган охраны объектов культурного наследия письменное заявление об обнаруженном объекте культурного наследия.

Региональный орган охраны объектов культурного наследия, которым получено такое заявление, организует работу по определению историко-культурной ценности такого объекта в порядке, установленном законами или иными нормативными правовыми актами субъектов Российской Федерации, на территории которых находится обнаруженный объект культурного наследия.

5. В случае обнаружения объекта археологического наследия уведомление о выявленном объекте археологического наследия, содержащее информацию, предусмотренную пунктом 11 статьи 45.1 настоящего Федерального закона, а также сведения о предусмотренном пунктом 5 статьи 5.1 настоящего Федерального закона особом режиме использования земельного участка, в границах которого располагается выявленный объект археологического наследия, направляются региональным органом охраны объектов культурного наследия заказчику указанных работ, техническому заказчику (застройщику) объекта капитального строительства, лицу, проводящему указанные работы.

Указанные лица обязаны соблюдать предусмотренный пунктом 5 статьи 5.1 настоящего Федерального закона особый режим использования земельного участка, в границах которого располагается выявленный объект археологического наследия.

6. В случае отнесения объекта, обнаруженного в ходе указанных в пункте 4 настоящей статьи работ, к выявленным объектам культурного наследия региональный орган охраны объектов культурного наследия уведомляет лиц, указанных в пункте 5 настоящей статьи, о включении такого объекта в перечень выявленных объектов культурного наследия с приложением копии решения о включении объекта в указанный перечень, а также о необходимости выполнять требования к содержанию и использованию выявленного объекта культурного наследия, определенные пунктами 1-3 статьи 47.3 настоящего Федерального закона.

Региональный орган охраны объектов культурного наследия определяет мероприятия по обеспечению сохранности выявленного объекта культурного наследия либо выявленного объекта археологического наследия, включающие в себя обеспечение техническим заказчиком (застройщиком) объекта капитального строительства, заказчиком работ, указанных в пункте 4 настоящей статьи, разработки проекта обеспечения сохранности данного выявленного объекта культурного наследия либо плана проведения спасательных археологических полевых работ.

Инв. № подл.	Подп. и дата	Взам. инв. №							Лист 42
Изм.	Кол. уч.	Лист	№ док.	Подп.	Дата				

СШХ-Р1/2018-04-АИ11

В случае принятия решения об отказе во включении указанного в пункте 4 настоящей статьи объекта в перечень выявленных объектов культурного наследия в течение трех рабочих дней со дня принятия такого решения региональный орган охраны объектов культурного наследия направляет копию указанного решения и разрешение на возобновление работ лицу, указанному в пункте 5 настоящей статьи.

7. Изыскательские, земляные, строительные, мелиоративные, хозяйственные работы, указанные в статье 30 настоящего Федерального закона работы по использованию лесов и иные работы, проведение которых может ухудшить состояние объекта культурного наследия, включенного в реестр, выявленного объекта культурного наследия (в том числе объекта культурного наследия, включенного в реестр, выявленного объекта культурного наследия, расположенных за пределами земельного участка (земельных участков), в границах которого (которых) проводятся указанные работы), нарушить их целостность и сохранность, должны быть немедленно приостановлены заказчиком указанных работ, техническим заказчиком (застройщиком) объекта капитального строительства, лицом, проводящим указанные работы, после получения предписания соответствующего органа охраны объектов культурного наследия о приостановлении указанных работ.

Соответствующий орган охраны объектов культурного наследия определяет меры по обеспечению сохранности указанных в настоящем пункте объектов, включающие в себя разработку проекта обеспечения сохранности объекта культурного наследия, включенного в реестр, выявленного объекта культурного наследия либо плана проведения спасательных археологических полевых работ.

8. В случае ликвидации опасности разрушения объектов, указанных в настоящей статье, либо устранения угрозы нарушения их целостности и сохранности приостановленные работы могут быть возобновлены по письменному разрешению органа охраны объектов культурного наследия, на основании предписания которого работы были приостановлены.

9. Изменение проекта проведения работ, представляющих собой угрозу нарушения целостности и сохранности выявленного объекта культурного наследия, объекта культурного наследия, включенного в реестр, разработка проекта обеспечения их сохранности, проведение историко-культурной экспертизы выявленного объекта культурного наследия, спасательные археологические полевые работы на объекте археологического наследия, обнаруженном в ходе проведения земляных, строительных, мелиоративных, хозяйственных работ, указанных в статье 30 настоящего Федерального закона работ по использованию лесов и иных работ, а также работы по обеспечению сохранности указанных в настоящей статье объектов проводятся за счет средств заказчика указанных работ, технического заказчика (застройщика) объекта капитального строительства.

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

Изм.	Кол. уч.	Лист	№ док.	Подп.	Дата

СШХ-Р1/2018-04-АИ11

10. В случае установления, изменения границ территорий, зон охраны объекта культурного наследия, включенного в реестр, а также в случае принятия решения о включении объекта, обладающего признаками объекта культурного наследия, в перечень выявленных объектов культурного наследия в правила землепользования и застройки вносятся изменения.

11. Археологические предметы, обнаруженные в результате проведения изыскательских, проектных, земляных, строительных, мелиоративных, хозяйственных работ, указанных в статье 30 настоящего Федерального закона работ по использованию лесов и иных работ, подлежат обязательной передаче физическими и (или) юридическими лицами, осуществляющими указанные работы, государству в порядке, установленном федеральным органом охраны объектов культурного наследия.

ГИП ООО «НИПИИ ЭТ  
«ЭНЕРГОТРАНСПРОЕКТ»

Доброва О.П.

Инв. № подл.	Взам. инв. №						Лист 44
	Подп. и дата						
	Изм.	Кол. уч.	Лист	№ док.	Подп.	Дата	

СШХ-Р1/2018-04-АИ11

## Список использованной литературы и источников

### Литература:

Абрамов Н.А. Описание Березовского края // Записки Русского Географического общества. – СПб., Кн. XII. 1857. С. 327-448.

Агропромышленный комплекс Ямало-Ненецкого автономного округа. Тюмень: «Сибирский издательский дом», 2008. 190 с.

Алексеев М.П. Сибирь в известиях западноевропейских путешественников и писателей. Введение, тексты, комментарий. XIII-XVII вв. Второе издание. ОГИЗ, Иркутское областное издательство, Иркутск: 1941. 611 с.

Археологическая карта Ямало-Ненецкого автономного округа. Информационный справочник «Наследие». Служба по охране и использованию объектов культурного наследия Ямало-Ненецкого автономного округа. – Б/и., 2011, 128 с.

Атлас Ямало-Ненецкого автономного округа. ФГУП «Омская картографическая фабрика». 2004. 303 с.

Бакулин В.В., Слодовников А.Ю. Надымский район // Ямал: энциклопедия Ямало-Ненецкого автономного округа в 3-х т. Т. 2. – Салехард; Тюмень: Изд-во Тюм. гос. ун-та, 2004. С. 184-186.

Белавин А.М. Камский торговый путь. Средневековое Предуралье в его экономических и этнокультурных связях. Пермь: изд-во ПермГПУ. 2000. 196 с.

Васильев В.И. О генетической природе этнических компонентов лесных ненцев // Советская этнография. – М., 1973. № 4. С. 106-112.

Визгалов Г.П., Пархимович С. Г. Мангазея – первый русский город в Сибирском Заполярье (по материалам раскопок 2001-2004 гг.). Нефтеюганск-Екатеринбург: изд-во «Баско», 2007. 319 с.

Визгалов Г.П., Кардаш О.В., Косинцев П.А, Лобанова Т.В. Историческая экология населения севера Западной Сибири. - Екатеринбург: из-во АМБ. 2013. 375 с.

Зеленый Яр: археологический комплекс эпохи средневековья в северном Приобье. Колл. мон. ред. Федорова Н.В. Екатеринбург-Салехард: изд-во УрО РАН, 2005. 368 с.

Кардаш О.В. Обдорские городки конца XVI – первой трети XVIII вв. история и материальная культура. Надымский городок князей Большой Карачеи. Екатеринбург-Салехард: изд-во «Магеллан», 2013. 357 с.

Карлаш О.В. Обдорские городки конца XVI – первой трети XVIII вв. история и материальная культура. Полуйский мысовой городок князей Большой Тайшиных. Екатеринбург-Салехард: изд-во «Магеллан», 2013. 379 с.

Инв. № подл.	Зеленый Яр: археологический комплекс эпохи средневековья в северном Приобье. Колл. мон. ред. Федорова Н.В. Екатеринбург-Салехард: изд-во УрО РАН, 2005. 368 с.						Подп. и дата	Взам. инв. №																							
	Кардаш О.В. Обдорские городки конца XVI – первой трети XVIII вв. история и материальная культура. Надымский городок князей Большой Карачеи. Екатеринбург-Салехард: изд-во «Магеллан», 2013. 357 с.																														
	Карлаш О.В. Обдорские городки конца XVI – первой трети XVIII вв. история и материальная культура. Полуйский мысовой городок князей Большой Тайшиных. Екатеринбург-Салехард: изд-во «Магеллан», 2013. 379 с.																														
<table><tr><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>Изм.</td><td>Кол. уч.</td><td>Лист</td><td>№ док.</td><td>Подп.</td><td>Дата</td></tr></table>																								Изм.	Кол. уч.	Лист	№ док.	Подп.	Дата	СШХ-Р1/2018-04-АИ11	Лист
Изм.	Кол. уч.	Лист	№ док.	Подп.	Дата																										
						45																									

Косинская Л.Л. Комплекс неолитических памятников в урочище Увыр-Пай // I Международная конференция «Археология Арктики». Тезисы докладов. 19-22 ноября, г. Салехард. Екатеринбург: изд-во «Деловая Пресса», 2017. С. 148-150.

Косинская Л.Л., Федорова Н.В. Археологическая карта Ямало-Ненецкого автономного округа. Препринт. Екатеринбург: Уральское отделение РАН, 1994. 113 с.

Кушелевский Ю.И. Северный полюс и земля Ямал. – Спб., 1868. 156 с.

Лашук Л.П. Историко-этнографические исследования на крайнем севере Сибири // Вестник МГУ, 1965. Сер. IX. № 5.

Макаров Н.А., Чеснокова Н.Н. Лонгот-Еганский клад XII-XIII вв. (Полярный Урал) // Духовная культура: проблемы и тенденции развития. Всероссийская научная конференция. Тезисы докладов. Сыктывкар: б/и, 1994. С. 24-28.

Мошинская В.И. Археологические памятники севера Западной Сибири. САИ ДЗ-8. М.: изд-во Наука, 1965. 88 с.

Сомье, Стефано. Лето в Сибири среди остяков, самоедов, зырян, татар, киргизов и башкир. Томск: изд-во Том. ун-та, 2012. 615 с.

Старков В.Ф. Мезолит и неолит лесного Зауралья. М.: изд-во Наука, 1980.

Талицкая И.А. Материалы к археологической карте Нижнего и Среднего Приобья // Древняя история Нижнего Приобья. МИА СССР. №35. М.: изд-во АН СССР, 1953. С. 242-245.

Федорова Н.В. Западная Сибирь и мир средневековых цивилизаций: история взаимодействия на торговых путях // Археология, этнография и антропология Евразии. 2002, №4 (12). С. 91-101.

Федорова Н.В. Северный широтный ход в XI-XV вв.: постановка проблемы // Уральский исторический Вестник. 2015, №2 (47). С. 56-66.

### Источники:

Интернет-ресурсы:

Сайт Службы по охране и использованию культурного наследия ЯНАО (Перечень выявленных объектов ИКН): [nasledie89.yanao.ru/wp-content/uploads/2018/08/PERECHEN-vyyavlennyh-OKN-YANAO-1.pdf](http://nasledie89.yanao.ru/wp-content/uploads/2018/08/PERECHEN-vyyavlennyh-OKN-YANAO-1.pdf)

Инв. № подл.							Лист 46
Подп. и дата							Лист 46
Взам. инв. №							Лист 46
	Изм.	Кол. уч.	Лист	№ док.	Подп.	Дата	

СШХ-Р1/2018-04-АИ11

## Перечень иллюстраций

1. Карта-схема «Лагпункт 501-й стройки № 76 у разъезда «Глухариный».
2. Карта-схема «Железнодорожный мост 501-й стройки через реку Ид-Яха».
3. Карта-схема «Железнодорожный мост 501-й стройки через реку Пензер-Яха».
4. Схема устройства временного ограждения.
5. Схема устройства информационного аншлага.

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

Изм.	Кол. уч.	Лист	№ док.	Подп.	Дата

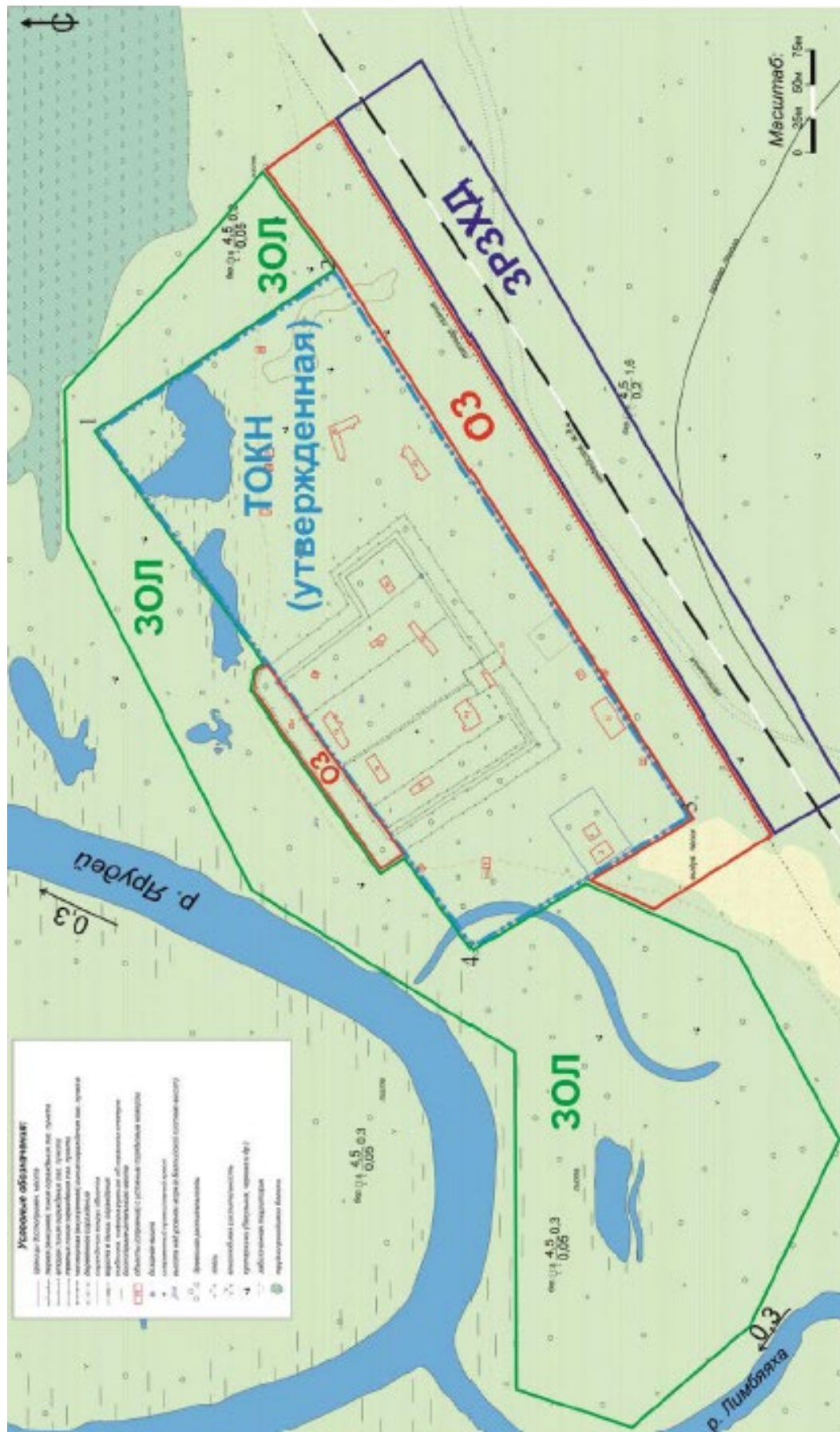
СШХ-Р1/2018-04-АИ11

Лист
47

# АЛЬБОМ ИЛЛЮСТРАЦИИ

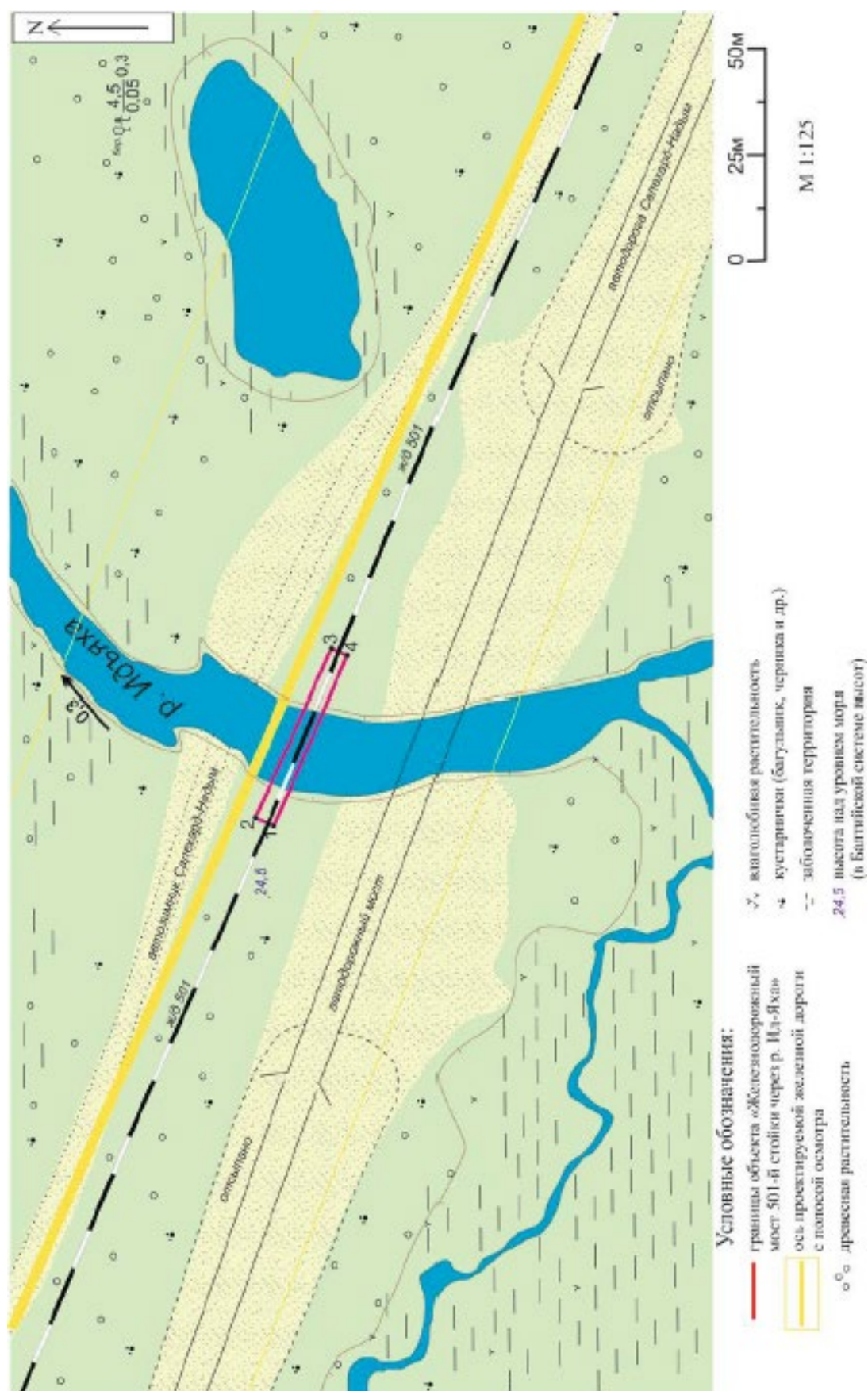
Инв. № подл.	Подп. и дата	Взам. инв. №				
Изм.	Кол. уч.	Лист	№ док.	Подп.	Дата	
СШХ-Р1/2018-04-АИ11						Лист
						48

Рис. 1. Карта-схема «Лагпункт 501-й стройки № 76 у разъезда «Глухариный»



Примечания:  
 ТОКН - территория объекта культурного наследия  
 ЗОН - охранная зона  
 ЗРЗХД - зона регулирования застройки и хозяйственной деятельности  
 ЗОН - зона охраняемого природного ландшафта

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



Инв. № подл.	Подп. и дата	Взам. инв. №
Изм.	Кол. уч.	Лист
№ док.	Подп.	Дата

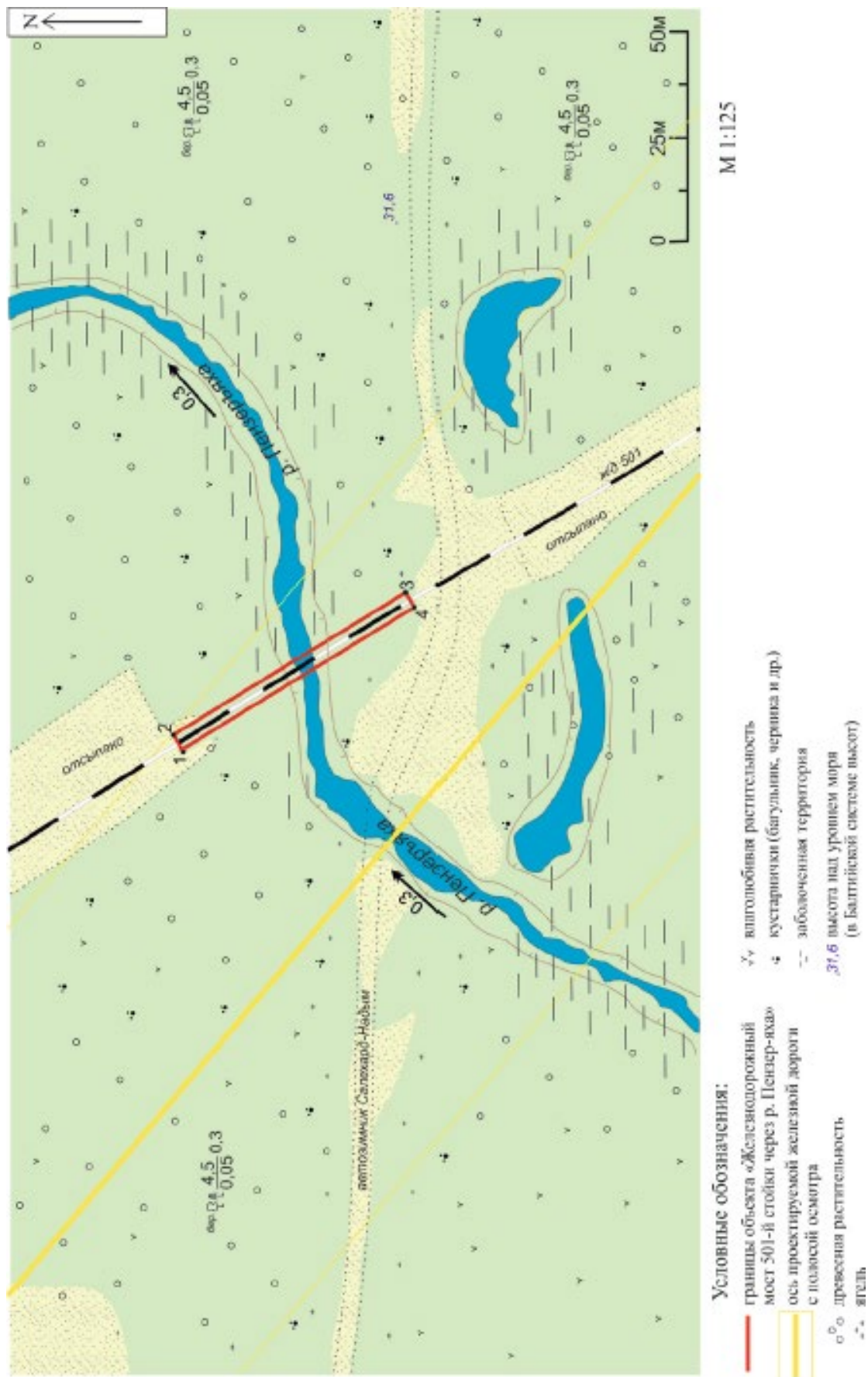


Рис. 3. Карта-схема «Железнодорожный мост 501-йстройки через реку Пенза-Яха»

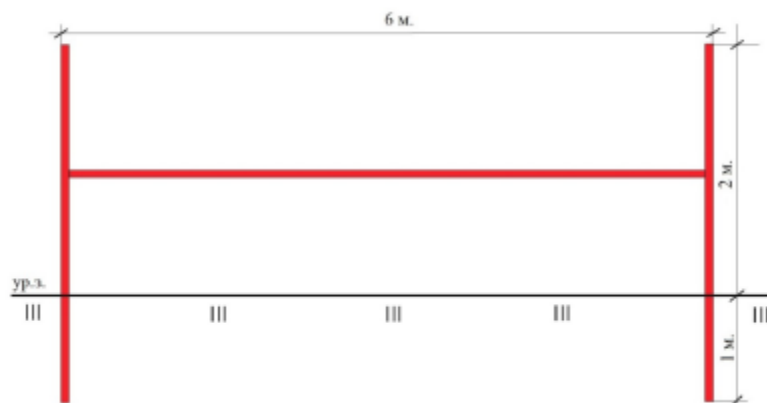


Рис. 4. Схема устройства временного ограждения



Рис. 5. Схема устройства информационного аншлага

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

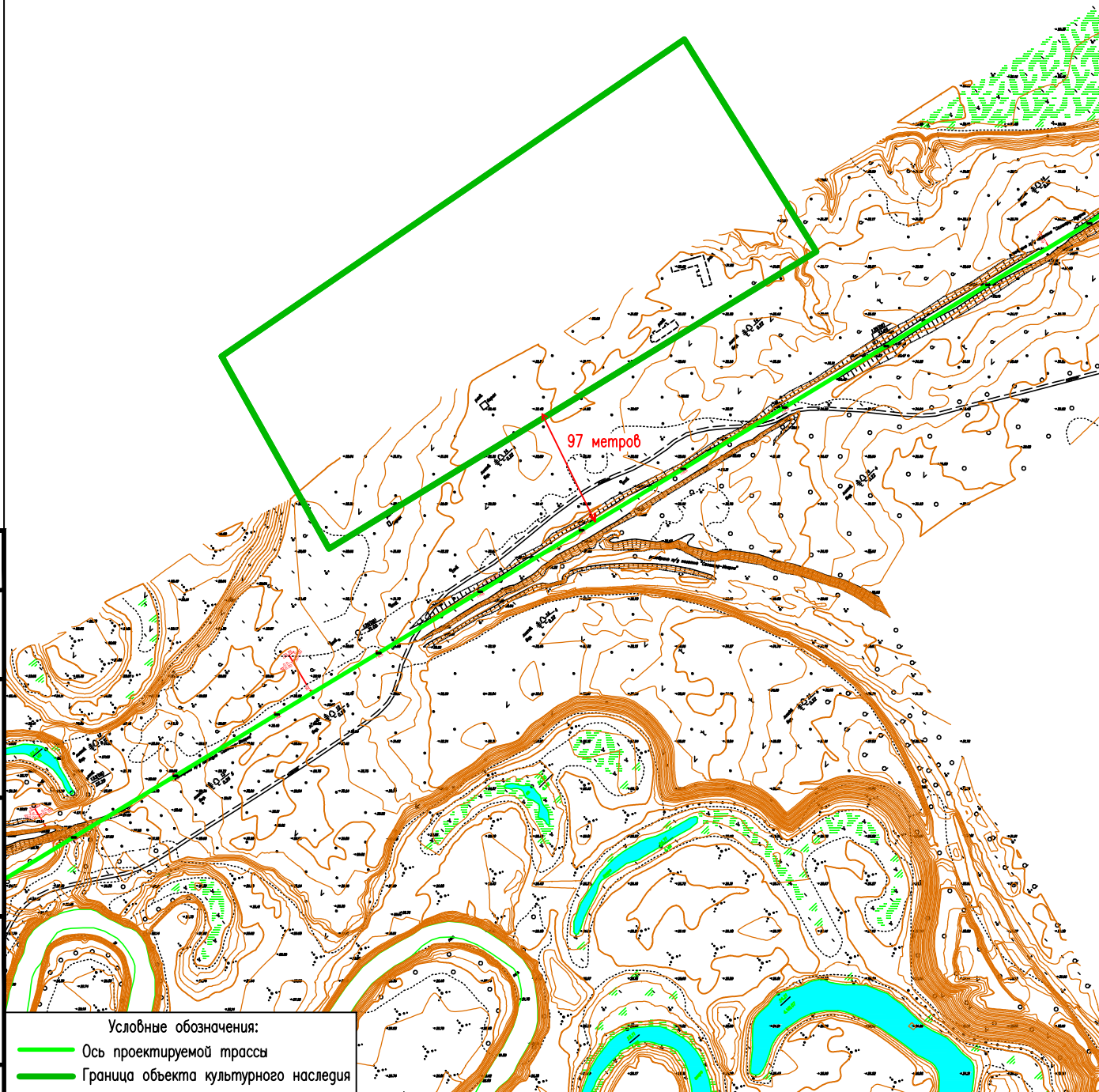
Изм.	Кол. уч.	Лист	№ док.	Подп.	Дата

СШХ-Р1/2018-04-АИ11



Координаты характерных (поворотных) точек границы территории объекта культурного наследия:

Обозначение (номер) характерной точки	Координаты характерных точек во Всемирной геодезической системе координат (WGS-84)		Координаты характерных точек в местной системе координат (МСК)	
	северной широты	восточной долготы	X	Y
1	2	3	4	5
1	65°45'59.5"	70°12'24.5"	3415611.21	7287046.42
2	65°45'53.8"	70°12'33.6"	3415722.51	7286867.79
3	65°45'45.3"	70°12'01.9"	3415311.74	7286617.34
4	65°45'50.5"	70°12'54.5"	3415221.47	7286779.43
5	65°45'59.5"	70°12'24.5"	3415611.21	7287046.42



Условные обозначения:

- Ось проектируемой трассы
- Граница объекта культурного наследия

СШХ-Р1/2018-01-АИ11

«Строительство железнодорожной инфраструктуры на участке Салехард (искл.) – Надым (искл.)»

Изм.	Кол.уч.	Лист	N док.	Подп.	Дата
Разраб.		Доброва		<i>Доброва</i>	29.04.19
Проверил		Теркулова		<i>Теркулова</i>	29.04.19
Н.контр.		Бондарева		<i>Бондарева</i>	29.04.19
Гл. спец.		Власов		<i>Власов</i>	29.04.19

Границы объекта культурного наследия  
«Пункт 501-й стройки N 76 у развезда «Глухариный»

Стадия	Лист	Листов
	1	3

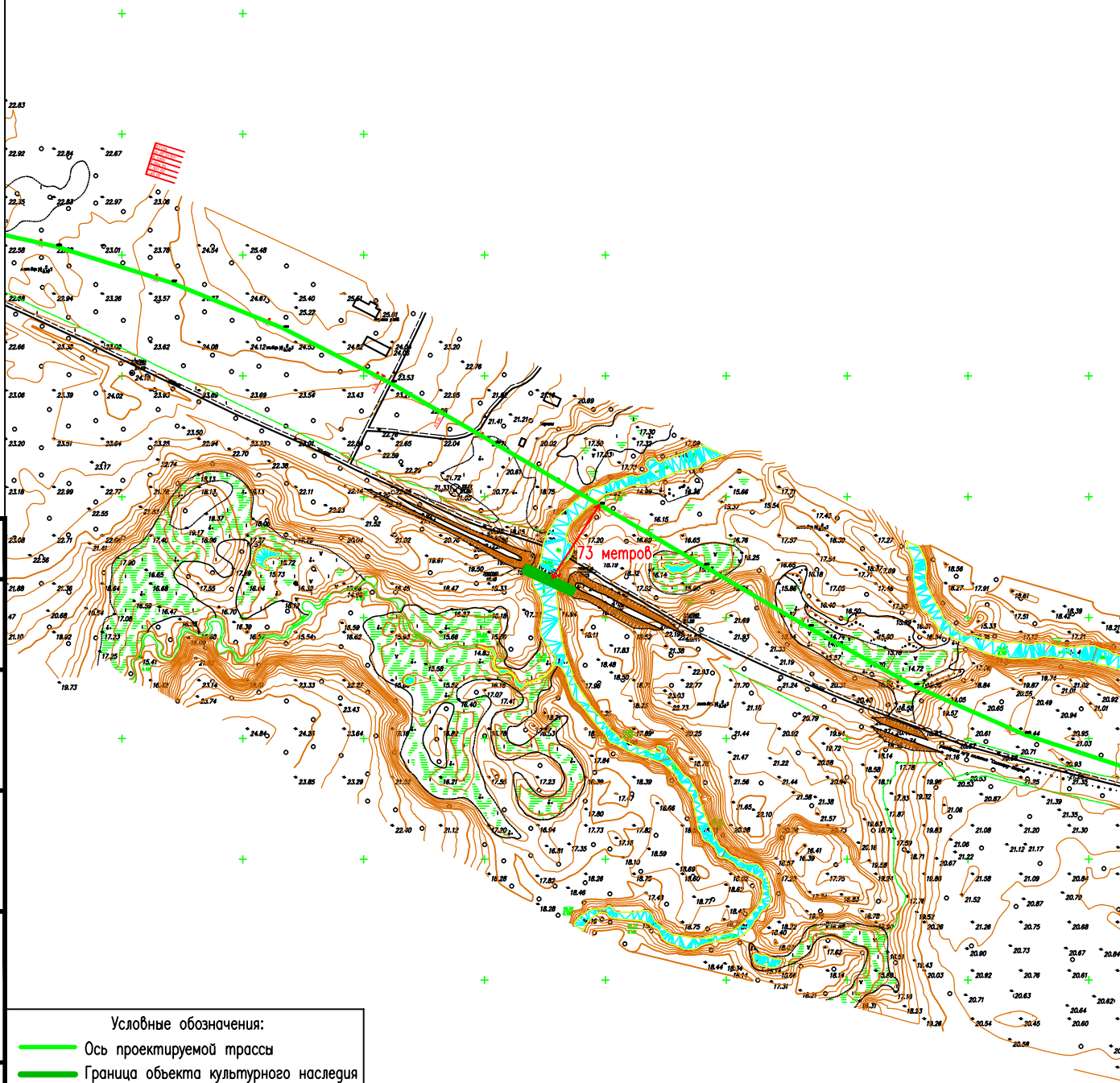
Масштаб 1:5000

ООО "НИПИИ ЭТ  
"ЭНЕРГОТРАСПРОЕКТ"

Формат А4

Координаты характерных (поворотных) точек границы территории объекта культурного наследия:

Обозначение (номер) характерной точки	Координаты характерных точек во Всемирной геодезической системе координат (WGS-84)		Координаты характерных точек в местной системе координат (МСК)	
	северной широты	восточной долготы	X	Y
1	2	3	4	5
1	65°49'48.51"	70°42'44.76"	7293538.013	3438933.501
2	65°49'48.64"	70°42'44.90"	7293542.001	3438935.364
3	65°49'48.08"	70°42'47.93"	7293523.839	3438973.457
4	65°49'47.96"	70°42'47.80"	7293520.158	3438971.728



Условные обозначения:

- Ось проектируемой трассы
- Граница объекта культурного наследия

СШХ-Р1/2018-01-АИ11

«Строительство железнодорожной инфраструктуры на участке Салехард (искл.) – Надым (искл.)»

Изм.	Кол.уч.	Лист	N док.	Подп.	Дата
Разраб.	Доброва	202			29.04.19
Проверил	Теркулова	202			29.04.19
Н.контр.	Бондарева	202			29.04.19
Гл. спец.	Власов	202			29.04.19

Границы объекта культурного наследия  
«Железнодорожный мост 501-й стройки через реку Ид-Яха»

Стадия	Лист	Листов
	2	3

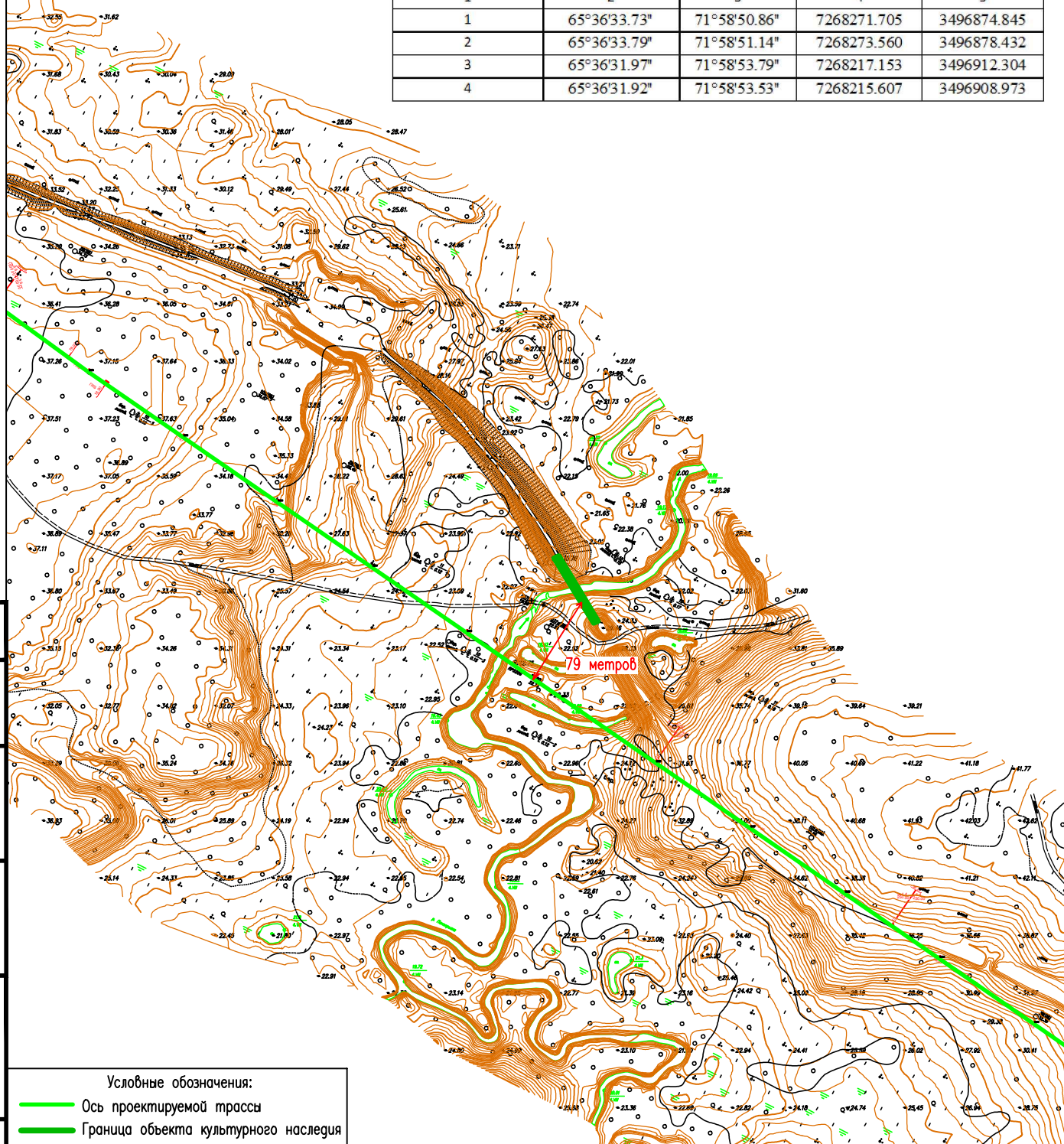
Масштаб 1:5000

ООО "НИПИИ ЭТ  
"ЭНЕРГОТРАСПРОЕКТ"

Формат А4

Координаты характерных (поворотных) точек границы территории выявленного объекта культурного наследия:

Обозначение (номер) характерной точки	Координаты характерных точек во Всемирной геодезической системе координат (WGS-84)		Координаты характерных точек в местной системе координат (МСК)	
	северной широты	восточной долготы	X	Y
1	65°36'33.73"	71°58'50.86"	7268271.705	3496874.845
2	65°36'33.79"	71°58'51.14"	7268273.560	3496878.432
3	65°36'31.97"	71°58'53.79"	7268217.153	3496912.304
4	65°36'31.92"	71°58'53.53"	7268215.607	3496908.973



СШХ-Р1/2018-01-АИ11

«Строительство железнодорожной инфраструктуры на участке Салехард (искл.) – Надым (искл.)»

Изм.	Кол.уч.	Лист	N док.	Подп.	Дата
Разраб.		Доброва		<i>Доброва</i>	29.04.19
Проверил		Теркулова		<i>Теркулова</i>	29.04.19
Н.контр.		Бондарева		<i>Бондарева</i>	29.04.19
Гл. спец.		Власов		<i>Власов</i>	29.04.19

Границы объекта культурного наследия «Железнодорожный мост 501-й стройки через реку Пензер-Яха»

Стадия	Лист	Листов
	3	3

Масштаб 1:5000

ООО "НИПИИ ЭТ  
"ЭНЕРГОТРАСПРОЕКТ"

Формат А4