

ПОЛУЧИ ПАСПОРТ, КВАРТИРА...

В то время как кампания по обмену паспортов заканчивается, разворачивается новая, тоже имеющая отношение к паспортам, но на сей раз – жилищным. Они будут у каждой квартиры.

НЕ СВЕРЛИ - УБЬЕТ!

Пока речь идет только о новых. Но в дальнейшем паспорта должны появиться буквально у всех московских жилищ. Однако до сих пор далеко не все москвичи знают, зачем они.

Покупая любой бытовой прибор, человек вместе с ним получает паспорт. А вот у квартир таких паспортов пока нет. Но квартира по сути такой же потребительский товар, как все другие, разве что намного сложнее: в ней больше изделий, конструктивных элементов, чем в самолете. Все ли мы знаем о них? Были проведены социологические исследования, и выяснилось, что не более 9 процентов населения Москвы осведомлены, как правильно эксплуатировать свое жилище.

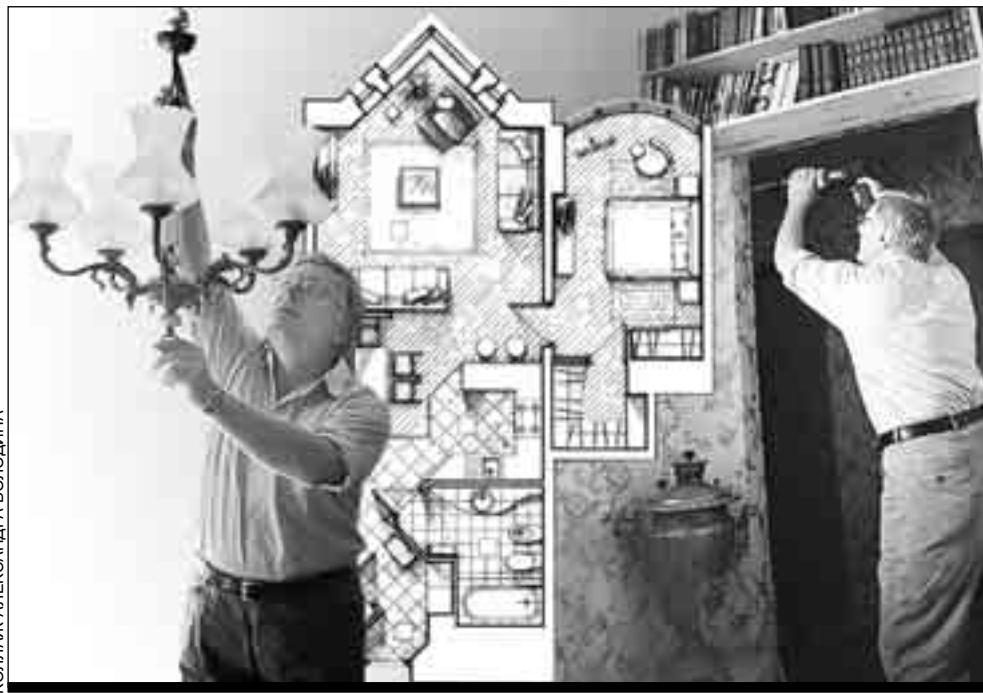
Точная, документальная информация обо всех особенностях квартиры – важнейшая составляющая жилищно-коммунальной реформы, которая должна обеспечить достойное проживание людей в своих домах. Вот лишь некоторые аргументы, показывающие, сколь необходим жилищный паспорт.

Безопасность нахождения людей в квартире. Она во многом зависит от того, насколько хорошо ее хозяин знает, где и какие проложены коммуникации. Часто они скрыты от глаз. Схема внутренней проводки и будет представлена в паспорте.

...Вам надо просверлить в стене отверстие. Как это сделать, чтобы не попасть дрелью на провод? Проведите мысленно вертикаль по оси розетки и по обе ее стороны (тоже мысленно!) отступите на 20 см. Вот вам и запретная полоса – внутри ее все работы опасны.

В толще стены проходит трубопровод. Можно ли сверлить в этом месте дыру? Конечно, нет. А где, в каком месте проходят трубы – это тоже видно из паспорта.

В документе, который получит хозяин квартиры, будут указаны все характеристики именно его жилища, и никакого другого. Ибо прежде чем его выдать, специалисты – еще во время монтажа! – тщательно проверят соответствие факта и проекта: где и какие коммуникации проложены, есть ли в квартире все предусмотренные конструктивные элементы, соответствует ли их материал намеченному и т.д., и только после этого внесут все данные в паспорт. Каждый паспорт – как и положено такому документу – строго индивидуален.



КОЛЛАЖ АЛЕКСАНДРА ВОЛОДИНА

Там будут и другие данные, которые необходимо знать жильцу. Например, совокупная допустимая мощность присоединенных приборов, а также необходимая, но и достаточная температура воздуха в различных комнатах. Осведомят его о законах вентиляции – чтобы предотвратить такие, например, варварские случаи, когда в кухне вырубается вентиляционный блок, а вместо него ставится холодильник. Расскажут о путях эвакуации во время пожара. Сообщат о гарантийных сроках, в течение которых должны быть устранены неисправности в квартире, куда и кому предъявить претензии, если обнаружатся дефекты. В паспорте, кроме всего прочего, собраны воедино все существующие стандарты и нормативы, которые, собственно, больше всего интересуют жильцов, но ведомы лишь специалистам.

УПРАВА НА БРАКОДЕЛОВ

Уж коли мы провели аналогию между жилищными и техническими паспортами, то естественно было бы видеть в первых нечто вроде гарантийных талонов, дающих право владельцу жилья в течение определенного срока требовать устранения дефектов. Тем более что эти сроки в нем указаны. Иными словами, хотелось, чтобы паспорт был не только информацион-

но-техническим, но и правоустанавливающим документом. Сейчас, когда вопросы качества строительства вышли на первый план, а претензий у новоселов немало, как известно, строительный департамент открыл даже «горячую линию», по которой можно сообщать о всех замеченных дефектах, после чего их обязуются устранить.

Но зачем нужны звонки? Зачем чувствовать себя в роли просителя? Тем более что такая привилегия – позвонить, пожаловаться на качество – распространяется только на владельцев муниципального жилья. К коммерческому не относится. Получается, человек заплатил немалые деньги, а ему вручили брак. Что ему остается делать? Въехал в новую квартиру – принимайся за капитальный ремонт? Это за свои-то немалые деньги. Так быть не должно. Но, к сожалению, гарантии качества, дающей право в течение определенного срока требовать бесплатного исправления дефектов, в паспорте пока нет. Программа паспортизации обходит стороной вопросы обязательств строителей по отношению к жильцам, она, по сути, отвечает лишь за соответствие проекта существующей постройке. А в первых образцах паспорта гарантийные талоны, между прочим, были. Но необходимость сдвинуть программу с мертвой точки заставила обойти некоторые острые углы, а потому был принят компромиссный вариант.

В настоящее время разрабатывается новый проект «Закона о паспортизации» (это будет второй его вариант – первый, в котором был ряд недоработок, принят не был). С его принятием без паспорта будет считаться недействительной любая сделка с жильем – идет ли речь о его покупке, обмене, дарении, завещании. Это, по сути, будет главный документ квартиры. Такая мера поможет избежать многих афер и махинаций, которые, к сожалению, до сих пор случаются на рынке недвижимости.

КАЧЕСТВУ – ГАРАНТИЮ!

Итак, реализация городской программы паспортизации жилища, а соответствующее постановление правительства Москвы вышло еще в 1998 году, началась. В прошлом году москвичам уже были вручены первые жилищные паспорта. На сегодня такие паспорта выданы уже семи тысячам новоселов. Естественно было ожидать, что темпы будут расти, и скоро счет пойдет не на тысячи, а на десятки тысяч. Но, к сожалению, программа застопорилась. И те восемьсот паспортов, которые вручили владельцам квартир с начала года – всего лишь долг строителям по инвестиционным контрактам прошлых лет. Что же касается новых контрактов, то договор о паспортизации коснулся менее 40 домов. А должно быть построено 400!

Между тем в начале прошлого года была утверждена новая форма инвестиционного контракта, а в нем – впервые в отношениях с инвесторами – было сказано, что те «обязуются обеспечить финансирование работ по паспортизации здания и квартир». Иными словами, стоимость паспорта должна быть включена в себестоимость жилья, а это значит, что человек должен получить его вместе с ключами от квартиры.

Итак, главный вопрос – с финансированием – казался, был решен. Но, как выяснилось, не до конца. Источники такого финансирования указаны не были. Незвестной оказалась и сумма затрат, которые необходимо было заложить инвесторам в расходы. Отсутствовали нормативные документы – расценки на паспорт, которые в свою очередь складываются из привязки чертежей к факту, изысканий на местности, типографских расходов и т.д. Все эти суммы, конечно, можно было определить опытным путем – в ходе реализации программы. Но, осуществляя ее даже в виде эксперимента, надо было знать, на какую статью отнести расходы. Неизвестно. Круг замкнулся.

Впрочем, ситуация все же не тупикивая. Ясно, что мы столкнулись с болезнями роста. В Департаменте жилищной политики недавно создано новое государственное унитарное предприятие – «Центр содействия деятельности кондоминиумов и паспортизации жилищного фонда г. Москвы». И сделан уже первый шаг – разработана методика ценообразования паспортов. Подготовлен соответствующий сборник цен, проходящий сейчас экспертизу. Корректируется и сама программа. Новая концепция должна появиться к концу года.

Илья ГЛЕБОВ



ФОТО АЛЕКСАНДРА ВОЛОДИНА

Автор идеи внедрения одностороннего движения на Садовом – кандидат технических наук, полковник милиции в отставке Евгений Кошкин – начал службу в милиции с работы в Управлении ГАИ г. Москвы. Пять лет был секретарем технического совета УГАИ г. Москвы, имеет более 300 публикаций по проблемам безопасности дорожного движения, изобретатель, награжден медалями ВДНХ СССР.

30 ЛЕТ СПУСТЯ: ПО САДОВОМУ КОЛЬЦУ - В ОДНУ СТОРОНУ

Евгений Александрович, вашей идее, которая в скором будущем, видимо, будет реализована, немало лет...

– Впервые идею об одностороннем движении на Садовом кольце я предложил для рассмотрения на техническом совете Управления ГАИ Москвы 30 лет назад. Я был молодым инженером отдела организации движения. А в совет тогда помимо работников ГАИ входили профессор МАДИ, МИСИ, сотрудники НИИПИ Генерального плана Москвы, Института градостроительства, Мосинжпроекта, Управления пассажирского транспорта и других организаций.

– И как отнеслись к идее ввода одностороннего движения на Садовом кольце ваши коллеги?

– Сначала никто ее серьезно не воспринял. Журналы «За безопасность движения» и «За рулем» отказали в публикации. Журнал «Наука и жизнь» принял у меня материал, но так и не опубликовал. Зато журнал «Городское хозяйство

Москвы» на своих страницах открыл полемике по этой проблеме.

Хочу напомнить, что уже тогда в Москве было чуть больше полумиллиона автомобилей, и нам казалось, что город задыхается от транспорта, особенно большие пробки были на Садовом кольце. В это время сотрудниками нашего отдела было предпринято удачное наступление на них – работу светофоров на Садовом координировали по принципу «зеленая волна». Это блестяще сделали инженеры ГАИ Л. Абрамов и А. Конопленко. Эффект был поразительным, но все равно на кольце было одно место, которое даже «зеленой волне» оказалось не по зубам – Валовая улица напротив метро «Павелецкая», где проезжая часть сужалась до двух полос в одну сторону. (Сейчас это место реконструировано.) Кроме того, эффективность «зеленой волны» заметно снижается, когда приходится координировать работу светофоров в обе стороны, ведь расстояния между перекрестками разные. «Зеленая волна» – безупречное средство при одностороннем движении.

– Какие преимущества могло дать введение одностороннего движения на Садовом кольце?

– При внедрении одностороннего движения пропускная способность на перекрестках увеличивается на 10-15 процентов, а на перекрестках – на 30-40. В Москве к тому времени насчитывалось около 30 улиц, на которых было организовано одностороннее движение. Сегодня таких улиц более 200, а скоро почти весь центр города будет состоять только из односторонних улиц. Без этих мероприятий нельзя запустить Садовое в одну сторону.

– А какие проблемы от нововведения были видны еще 30 лет назад?

– Главная проблема – перепробег транспорта. Мы попытались свести его к минимуму за счет множества организационных мероприятий. Поскольку тогда Валовая улица являлась наиболее узким местом магистрали, целесообразно было в качестве ее дублера использовать набережные Москвы-реки, организовав на них одностороннее движение от Крымского к Краснохолмскому мосту.

Наши оппоненты называли и другие проблемы: ухудшится транспортное обслуживание территорий, расположенных с внутренней стороны кольца, произойдет перегрузка радиальных магистралей, ведущих в центр города, водителям трудно будет производить перестроение и маневрирование.

– В какую же сторону предлагалось закрутить Садовое кольцо? И насколько принципиально направление движения?

– Вопрос этот едва ли не самый важный. В те годы мы работали над проблемой разгрузки центра города, вводили различные ограничения на въезд в центр грузовых автомобилей. В Управление ГАИ г. Москвы за пропусками на въезд в центр стояли километровые очереди. Направить движение на Садовом предлагалось против часовой стрелки, чтобы грузовой транспорт, двигаясь в правых рядах, мог беспрепятственно уходить на радиальные магистрали в сторону области с минимальным маневрированием. 30 лет назад вопрос о закрутке по часовой стрелке даже не рассматри-

вался. Я и сейчас не вижу оснований для этого.

– Сколько времени потребуется на проезд всего Садового кольца при внедрении одностороннего движения? И как быть с общественным транспортом?

– При движении в «зеленой волне» в одну сторону со скоростью 60 км/ч все Садовое кольцо протяженностью 15,6 км можно безостановочно проехать за 16 минут. Движение общественного транспорта предполагалось сохранить двухсторонним с выделением для него отдельной полосы.

Одновременно была потребность строительства порядка 15 подземных переходов. О строительстве наземных переходов тогда не могло быть и речи. Архитекторы были против. Схема с такими обоснованиями и была доложена на техническом совете управления ГАИ и... с треском провалилась! Хотя поиск и инициатива авторов были отмечены почти всеми членами совета.

– Так в чем же причина провала вашего предложения?

– В то время власти надеялись превратить Садовое кольцо в безостановочную магистраль за счет строительства большого количества путепроводов. Но, как показало время, дальше строительства Самотечной эстакады дело не пошло.

– И вот спустя 30 лет правительство столицы намерено осуществить вашу давнюю идею. Готовы ли вы принять участие в ее реализации?

– Вернуться к идее одностороннего движения на Садовом кольце заставила сама жизнь: вы же видите, что сегодня торчит на московских дорогах... Но, думаю, наши предложения 30-летней давности должны быть творчески переосмыслены: появились новые проблемы, есть оригинальные решения транспортных развязок, современные технологии и материалы, которые можно применить. Словом, работа предстоит большая. Если позовут, я готов принять в ней участие...

Беседу вел
Григорий ЛЯМИН