

Первое весеннее тепло, когда температура блуждает вокруг нуля, приводит к образованию опасных «украшений» над фасадами домов - сосулек, снежных и ледяных свесов. Именно в эту пору инспектора Объединения административно-технических инспекций (ОАТИ) города проявляют пристальное внимание к очистке кровель. В одном из рейдов побывали и корреспонденты нашей газеты.

БЕСХОЗНЫЕ СОСУЛЬКИ НА НАШИ ГОЛОВЫ?

Наиболее опасны сейчас металлические скатные крыши, которых по Москве насчитывается 9 тысяч. Состояние кровель в жилищном фонде отслеживает Мосжилинспекция, а сфера внимания ОАТИ - предприятия, организации и учреждения. Наибольшее число нарушений фиксируется в ЦАО: здесь преобладает старая застройка, больше скатных кровель и фасадов, выходящих на тротуары.

В рейд мы отправились вместе с начальником отдела по контролю за состоянием фасадов Николаем Кулаковским и инспектором того же отдела Валерием Мамоновым. Вторая половина дня. Снегопад прекратился, но порывистый ветер еще силен. На одной из крыш трехэтажного здания замечаем одинокую фигуру рабочего, который подбирается к ограждению с явным намерением сбить сосульки. Признаков страховки снизу не видно.

При порывах ветра свыше 15 метров в секунду на кровлях работать запрещено, - поясняет Валерий Мамонов. - Поэтому в такую погоду мы просто фиксируем адреса, где возникают свесы и сосульки, берем их на контроль и требуем выставить ленточное ограждение.

Своевременность и качество очистки кровель проверяются в первую очередь ведомственными контрольными службами, будь то ДЕЗ или соответствующее подразделение любой другой организации. Таким образом, ОАТИ отслеживает не только состояние самих кровель, но и работу служб, которые должны ими заниматься. Что грозит нарушителям?

- Если нарушение явное, - говорит Валерий Мамонов, - штрафуют на 30 тыс. рублей плюс выдают предписание устранить его к назначенному сроку. Если предписание не выполнено, нарушитель может быть оштрафован еще на 10 тыс. рублей.

- Но надо понимать, - добавляет Николай Кулаковский, - что штраф для нас - не самоцель. Наша задача - предотвратить травмирование людей.

Наша машина протормаживает у дома 13, строение

11 по ул. Садовнической. Здание старой постройки, четырехэтажное. Крышу обрамляют сосульки внушительного размера. Увиденное не радует инспекторов: сосульки здесь висят не первый день. Валерий Мамонов излагает грустную историю вопроса:

- Собственником здания является Мосэнерго, которое сдает помещения в аренду нескольким организациям, тоже имеющим отношение к энергетике. Арендаторы так и не смогли решить, кто будет заниматься очисткой кровли. В этом случае мы вынуждены обращаться к балансодержателю здания. Отправили ему телефонограмму, но никто так и не явился. Ограждение, правда, поставили, но этого мало: сосулек быть не должно.

Наш джип берет курс на Раушскую набережную, в штаб-квартиру ОАО «Мосэнерго». По пути Николай Кулаковский поясняет, что подобные ситуации - не редкость.

- Подчас руководство организации затевает волокиту, отказывается от подписи в оформленных протоколах, - говорит он. - В таких случаях приходится привлекать свидетелей. Действуем также через арбитражный суд, у нас есть своя юридическая служба, которая занимается такими проблемами.

В офисе на Раушской разыгрывается весьма интересный сюжет. Собственно говоря, не в самом даже офисе, а в холле, дальше которого инспекторы ОАТИ попросту не пустили. Потребовалось время и несколько телефонных звонков, чтобы к нам спустился начальник административно-хозяйственного отдела Николай Борзов. Он тоже не проявил радушия, в кабинет инспекторов не пригласил, предпочел объясняться с ними στα.

- Шесть месяцев назад Мосэнерго разделилось на 22 самостоятельные компании, - заявил он представителю ОАТИ. - Теперь дом на Садовнической принадлежит другой компании, которая к нам никакого отношения не имеет.

- Стоп! - прерывает гладкую речь Валерий Мамонов. - Я собственными глазами видел документы, из которых следует, что Мосэнерго все еще является собственником здания.

Завязывается дискуссия, и начальник АХО отправляется на поиски документов, которые могли бы подтвердить его слова. Наконец Николай Борзов приносит копии нескольких документов, но из них следует лишь тот факт, что передача помещений в собственность другим компаниям не завершена, она находится еще в стадии оформления. Валерий Мамонов здесь же, в холле, начинает заполнять бланк протокола. Представитель Мосэнерго заявляет, что ничего подписывать не намерен. Инспекторам это уже и так понятно, они просят лишь предоставить им банковские реквизиты Мосэнерго. Листок с реквизитами приносит из секретариата.

- Сейчас мы штрафует владельца здания на 30 тыс. рублей, - дает пояснения по ходу заполнения протокола Валерий Мамонов. - Крайний срок устранения нарушения - завтра до трех часов дня. Если сосульки будут и после этого времени, мы вправе опять наложить штрафные санкции с выдчей нового предписания. И так до тех пор, пока нарушение не устранят.

Процедура заполнения протокола шла своим чередом, однако в какой-то момент представитель Мосэнерго решил удалиться, но перед тем попытался вырвать из рук инспектора листок с банковскими реквизитами. Попытка удалась отчасти - он унес лишь верхнюю треть листа.

Очевидно, опыт предыдущих встреч с инспекторами ОАТИ подсказал, что угроза штрафа - не пустые слова. Хотя попытка решения проблемы таким нецивилизованным способом вызывает как минимум удивление.

Оформленный протокол инспектора попытались отнести в секретариат и соответствующим образом зарегистрировать, но их остановила охрана. Мотивация: пропускать не велено, документы доставляются только через экспедицию. От парадного подъезда Мосэнерго отправляемся дальше. Выходит, инспектора ничего не добились и уходят несолоно хлебавши?

- Почему же? - улыбаясь, говорит Николай Кулаковский. - Ситуация очень скоро разрешится. Сам по себе приход инспектора ОАТИ - уже довольно действенная мера. Работы они сейчас быстро организуют, чтобы не напороться на штраф. Вы же видели, как представитель Мосэнерго разволновался, увидев, что на организацию выписывают постановление об административном правонарушении. Кстати, мы име-



ФОТО АНДРЕЯ НИКЕРИЧЕВА

ем право составить протокол на должностное лицо, ответственное за очистку кровель, и передать его на рассмотрение в административную комиссию при правительстве Москвы. По решению этой комиссии такие горе-хозяйственники платят штраф уже из собственного кармана.

Не случайно так подробно описываю все происшедшее. Обратите внимание, что пока идут все эти препирательства, сосульки остаются на месте. Нежелание выполнить законные требования ОАТИ демонстрирует открытое неуважение по отношению к москвичам.

Рейд окончен. Перед тем как попрощаться с представителями ОАТИ, интересуюсь статистикой несчастий, связанных с падением сосулек и снега с крыш. По данным Центра экстренной медицинской помощи, в феврале зарегистрировано 24 обращения по такому поводу, но только в трех случаях факты травмирования именно в результате падения сосулек подтвердились...

Петр ПОЛЫНОВ

«НАРОДНЫЕ» БОКСЫ ЗА НЕРОДНЫЕ БАКСЫ



ФОТО ИГОРЯ КОЗЛОВА

О необходимости строительства в Москве народных (то есть доступных) гаражей говорят давно. Только построенных объектов почему-то все нет. Почему? С таким вопросом мы обратились к начальнику отдела гаражного строительства Управления

освоения резервных территорий города и гаражного строительства Департамента градостроительной политики, развития и реконструкции города Москвы Юрию ПРИПАНЬКОВСКОМУ.

Юрий Борисович, программа «Народный гараж» идет уже не первый год. Можно сказать о каких-то итогах?

- Впервые это словосочетание появилось в постановлении 791-ПП от 23 сентября 2003 года. Почему родилась эта программа? Потому что до этого гаражи строили ГСК. После них оставались незавершенные объекты. Иногда их работа заканчивалась на стадии котлована. Кроме того, инвесторы, потратившись на подготовку документации, часто встречали сопротивление жителей и терпели немалые убытки. Мы устали от бесконечных конфликтов и жалоб. Тогда и решили: желание строить гаражи должно исходить от жителей. Заказчиком всех работ станет ГУП «Управление гаражного строительства». Оно будет и конкурс объявлять, и подрядную организацию выбирать, и

отвечать за строительство. Но инициатива - за жителями!

Процесс выглядит примерно так. Сначала жители создают инициативную группу, она обращается в районную управу, которая подыскивает земельный участок. Потом проходит обсуждение на муниципальном собрании, и предложение отправляют в префектуру. Она дает поручения архитектурно-планировочному управлению, территориальному отделу регулирования землепользования. Если выяснится, что земля не обременена и на ней можно разместить гараж, префектура выносит этот участок на суд Координационного совета по вопросам гаражного строительства. Его включают в базовый адресный перечень участков программы «Народный гараж» для разработки проектной градостроительной документации. На этом этапе свои заключения дают отдел подзем-

ных сооружений, Департамент природопользования и все заинтересованные городские службы.

- Сколько таких предложений Координационный совет уже рассмотрел?

- Около 130. На каждом заседании что-то исключаем, добавляем новые участки. Например, сегодня шесть площадок по различным причинам исключили из списков, но по предложениям префектур добавили 10 новых участков.

- А сами жители предлагают место для гаражей?

- Бывает и так. Иногда даже предлагают площадки, которые раньше сами же отвергали. Хотя конфликты и в таких случаях бывают: у кого есть машины - те за гараж, у кого нет - все равно против. Как и в ситуациях с наращиванием этажей на уже существующие плоскостные гаражи: те, кто уже имеет там места, - против надстройки.

- Сколько же в итоге площадок прошло все инстанции?

- В 2005 году 42 объекта получили акт разрешительного использования (АРИ). Еще по 40 адресам в этом году будет подготовлена документация, а 52 площадки находятся в стадии предварительной проработки. В акте разрешенного использования написано, какой емкости гараж, указаны его границы, тип постройки (подземный, надземный), этажность. Вариантов может быть множество - холодный или теплый, продуваемый, манежный, боксовый, подземный или обвалованный. Все эти характеристики жители определяют на собраниях. Все предварительные расчеты авансом оплачивает городской бюджет. Потом владельцы гаражей платят эти расходы.

- А есть ли финансовые льготы у владельцев гаражей по этой программе?

- По нашим расчетам, народные гаражи должны быть на 30-40 про-

центов дешевле коммерческих. За счет чего? Во-первых, город отказывается от своей гаражной доли. Во-вторых, их будут продавать по себестоимости.

- Но суммы звучат все равно внушительные - 6-7 тысяч долларов! А первоначально говорилось о тысяче... Ведь основная идея была в том, что гаражи будут по стоимости одного порядка с «ракушками» - только тогда народ откажется от пресловутых тендов, заполонивших дворы.

- Тысяча долларов - сумма нереальная. Как может сооружение с фундаментом, стенами стоить дешевле «ракушки», которая стоит сейчас полторы тысячи? Вначале речь шла о трех - трех с половиной тысячах долларов. Это был вариант с металлическим каркасом. Потом металл подорожал. Предпочтительнее оказались гаражи бетонные. Потом и цемент подорожал...

- Объективно понятно, но вы же знаете покупательную способность нашего населения! Вряд ли кто решится выложить за гараж такую сумму. Пример тому - масса построенных, но пустующих коммерческих гаражей. Таких, как, например, в Куркине.

- Я бы не сказал, что в Москве простаивают построенные гаражи. Образцовый в этом отношении район - Южное Бутово. Там получились очень удачно: и жилье, и гаражи строились одновременно. Раскуплены все места. Холодные гаражи стоили 6 тысяч долларов, теплые - 8, подземные паркинги - 12. Все машины района - в гаражах. А ведь это район небогатого муниципального жилья!

- А если жители вдруг найдут подрядчика, который предложит меньшую стоимость строительства?

- Это мы уже проходили. Не надо обольщаться на заманчивые предложения фирм-однодневок.

Так и рождается недострой. Только открытый конкурс!

- А если все-таки подрядчик опять попадет недобросовестный и деньги истратит налево? ГУП будет достраивать гараж за счет города?

- Да. Более того, например, кто был в списках, а потом передумал, вышел - за него деньги внесет город. Или было по проекту 120 мест, а желающих нашлось всего 100. Значит, остальные 20 профинансирует город. Деньги возьмут из доходов от гаражного коммерческого строительства. То есть у программы два источника финансирования: люди и бюджет.

- А какой процент участия должен быть «людским»? Вдруг все жители откажутся платить и займут позицию «мы лучше подождем»?

- Но тогда это будет не народный гараж. Потом и цемент подорожал...
- Объективно понятно, но вы же знаете покупательную способность нашего населения! Вряд ли кто решится выложить за гараж такую сумму. Пример тому - масса построенных, но пустующих коммерческих гаражей. Таких, как, например, в Куркине.

- Я бы не сказал, что в Москве простаивают построенные гаражи. Образцовый в этом отношении район - Южное Бутово. Там получились очень удачно: и жилье, и гаражи строились одновременно. Раскуплены все места. Холодные гаражи стоили 6 тысяч долларов, теплые - 8, подземные паркинги - 12. Все машины района - в гаражах. А ведь это район небогатого муниципального жилья!

- А если жители вдруг найдут подрядчика, который предложит меньшую стоимость строительства?

- Это мы уже проходили. Не надо обольщаться на заманчивые предложения фирм-однодневок.

бот оплатят за счет бюджета или вообще построят и подарят?

- Подарить город ничего не может. Есть Бюджетный кодекс, который бы обязаны соблюдать. А по поводу строительства за счет города... Для этого есть другая подпрограмма - строительство муниципальных гаражей. По ней сейчас уже 10 объектов находятся в стадии проектирования. Там действительно все строится за счет города, но места передаются не в собственность жителям, а в аренду.

- Но, кажется, и там плата высокая?

- На 2005 год была назначена пять МРОТ за квадратный метр в год.

- Если бокс площадью 20 метров, то получается 800 рублей в месяц - недешево!

- Дело в том, что существует затратная стоимость, ниже которой город не может сдавать в аренду. Мы и так отказались от доходов. Но хотя бы расходы покрыть должны!

- Кстати, кто просчитывает, сколько автомобилей в состоянии поглотить Москва, чтобы она не стала городом для машин, а не для людей?

- Просчитывает НИИПИ Генплана, они дают нам цифры. Земли уже катастрофически не хватает, особенно в центре. Есть даже проект подводных гаражей под руслом обводного канала.

- А если бы жители решили построить одноэтажный гараж?

- Нет, одноэтажные сейчас запрещены. Но небоскребы-гаражи (6 и более этажей) тоже невыгодны: другие требования к фундаменту, да и лифты там должны быть...

- Когда же ждать воплощения «в железе» хотя бы первых 42 проектов?

- По 16 проектам уже проведены конкурсы и ведется проектирование. Думаю, в начале осени реально выйдем на площадку.

Беседу вела
Ольга МАТВЕЕВА