

Как свидетельствует статистика, в Москве за последние десять лет восстановлено более тысячи памятников архитектуры, истории и культуры. Причем одновременно ведется строительство городской инфраструктуры в пределах исторических зон. И потому трудно понять тех, кто считает, будто за последнее десятилетие историческому облику столицы России нанесен непоправимый ущерб, утрачено множество зданий, являющихся памятниками архитектуры.

Все мы помним, как кипели споры о том, возродить или нет Царицыно. Этот архитектурный ансамбль XVIII века представлял собой смешение стилей. И казалось, восстановить их невозможно. Но все понимали: если срочно не отреставрировать постройки минувших столетий, они окончательно разрушатся. Понимали, но... ничего не предпринимали.

Реальные дела начались лишь в 2004 году, когда Царицыно после долгих споров перешло из федерального подчинения в московское. В сентябре 2005 решение о реставрации памятника одобрил Общественный градостроительный совет при мэре Москвы. Тогда только «вечный вопрос» о судьбе руин сдвинулся с мертвой точки. Теперь на месте безнадежно запущенной усадьбы создаются полноценный уникальный культурно-рекреационный комплекс и туристический центр.

В основе проекта восстановления лежит новаторский принцип, который ранее применен в Манеже. Он предполагает сочетание и гармонию различных исторических и архитектурных интерактивных технологий, позволяющих возродить на новой строительной базе первозданные внешние контуры памятника. Такой подход, который является данью памяти и уважения к истории города и к предкам, веками возводившим наш город, стал основой градостроительной политики московских властей.

Сегодня появилось некое политическое движение страдальцев за старые и ветхие постройки. О чем они жалеют? О потере гостиницы «Россия» или о проросших травой руинах в Царицыне?

Та же гостиница «Россия» никогда не пользовалась уважением в среде архитектурной общественности. И в известной мере заслуженно. Ее автор Дмитрий

Сегодня трудно представить, что на месте храма Христа Спасителя раньше зияла пустота, впоследствии заполненная открытым бассейном, от испарений которого гнили картины в расположенном по соседству музее. Так же трудно представить свалку там, где сегодня расположен Гостиный Двор. А культурно-исторический центр «Царицыно» и вовсе

представлял собой руины, не подлежащие восстановлению. Наконец, многие родители боялись отпустить детей на пустырь с рытвинами, на месте которого сегодня развернут монументальный архитектурно-исторический комплекс «Поклонная гора». А сколько было споров о том, восстановят ли после пожара в 2004 году Манеж!

К ЧЕМУ ПОМИНКИ ПО ЖИВОМУ ГОРОДУ?

Чечулин принципиально отрицал само понятие архитектурного ансамбля. «Россия» явно не гармонировала с ее окружением. Как показывает практика, архитектура вновь возводимых зданий более гармонично вписывается в панораму города.

Как и заново построенная гостиница «Интурист» на месте прежней, которую называли не иначе, как «гнилой зуб Тверской улицы», удачно вписывается в общий стиль и тон главной улицы Москвы.

Да и с гостиницей «Москва» все гораздо сложнее, чем в возмущенных статьях по поводу ее сноса. Щусевские интерьеры и декор, стилизованные под классику, плохо гармонируют с конструктивистской основой Савельева и Стапрана. Вторая очередь гостиницы, построенная в 1976-1978 годах, вообще лишь в самых общих чертах согласуется с первой.

Можно говорить объективно, что московская архитектурная эклектика - история вечного «подстраивания» и «притирки» одного к другому. Слияние старого и нового. В архитектурной истории Москвы постоянно шла борьба плана и стихии жизни, столкновение человеческой воли и хода истории. В конце XV века со строительством Кремля и Китай-города начал воплощаться в жизнь первый «генеральный план» развития Москвы. Как свидетельствуют археологи, многие процессы, которые происходили тогда и в самом строительстве, и в массовом сознании, очень напоминают день сегодняшний. «Строительный бум», приглашение лучших архитекторов из-за границы, вывод «промышленно-



ФОТО АЛЕКСАНДРА МАТЮШКИНА

сти» из центра города, протесты общественности (тогда прежде всего духовенства) - это все про Москву XVI века.

У нынешней проблемы необходимо выделить экономический аспект. Поднять здание из руин - это стоит очень много. У государства таких денег нет. Значит, нужно не увлекаться лозунгами, а смотреть в суть. Искать какой-то разумный способ и компромисс.

Еще более важным и практическим вопросом является инженерная реконструкция. Особую значимость имеет обеспечение

гарантированной несущей способности основных элементов здания. Не секрет, что фундамент, перекрытия этажей и стропильные конструкции множества памятников находятся в плачевном состоянии, а без решения этой проблемы, как правило, требующей значительного вмешательства в архитектуру здания, зачастую невозможно сохранить памятники.

Естественно, что погоня за функциональностью и экономическим вопросом является инженерная реконструкция. Особую значимость имеет обеспечение

Нынешнее руководство города всегда с большим вниманием относится к мнению представителей общественности и различных ветвей власти, (именно это и происходило, пока пытались урегулировать и отношения собственности вокруг Манежа, и предложения по его реконструкции). Город не мог не учесть множества точек зрения в этом случае, поэтому процесс согласований занял довольно много времени. К огромному сожалению, промедление роковым образом повлияло на судьбу крупнейшего исторического памят-

ника, находившегося в далеко не блестящем инженерно-техническом состоянии. А ведь подобная ситуация складывается со многими архитектурными шедеврами, расположенными в Москве! Пока идут жаркие споры с общественностью, с представителями коммерческих и некоммерческих организаций, здания подвергаются воздействию не только времени, но и техногенных факторов, гораздо более разрушительных.

Столичное правительство ухитряется оплачивать сохранение и восстановление даже тех сооружений, от которых, по сути, остался только внешний контур. Городская политика заключается в том, что нужно сохранять все, что можно сохранить. Реконструировать там, где нельзя не реконструировать. Строить там, где нельзя не строить. А в отдельных случаях лучше не строить совсем, чем портить город. В данном случае характерен поступок мэра, который вышел из попечительского совета по реконструкции Большого театра. Он объяснил это несогласием с теми приемами, которые применяют при реконструкции Большого. У него возникли серьезные опасения относительно гидрологической безопасности подземных сооружений, которые планируется построить под основным зданием Большого театра. Все это говорит об избирательности и просчитанности градостроительной политике.

Трудно согласиться с теми критиками, которые утверждают, что нынешнее руководство Москвы «строит лишь бы строить». Сторонники этой точки зрения ходят в своей логике до полного абсурда и готовы настаивать на том, чтобы оставить все как есть, даже если памятники начнут рушиться. Но нельзя законсервировать, оставить без изменения пространство, в котором протекает действительная жизнь. Нельзя сделать Москву городом одной эпохи, а тем более - одного поколения...

Василий СЕДАКОВ

Таковы строительные будни, о которых недавно шел разговор на пресс-конференции в информационном центре московского правительства.

НАРУШЕНИЙ - ТЫСЯЧИ,

ШТРАФОВ - НА МИЛЛИОНЫ...

Что должен знать бизнесмен, если берется что-то строить в столице или углубляться в землю, в которой чего только нет (как говорят профессионалы - вести земляные работы)? Он прежде всего должен знать, что все эти работы - под неусыпным контролем инспекторов административно-технической инспекции. Значит, нужно не просто действовать добросовестно, но и соблюдать при этом установленные правила.

А что происходит на самом деле? По словам начальника Объединения административно-технических инспекций Москвы Ивана Ищенко, на контроле ОАТИ более 5 тысяч строительных объектов. И нарушений там в нынешнем году - в среднем по шесть штук на каждый. За это инспекторам пришлось выписать 22 тысячи штрафов, что пополнило городскую казну почти на полторы сотни миллионов рублей. Случались меры и жесточе, когда строителям приходилось и штраф заплатить, и прекратить работы.

Стало недоброй традицией начинать стройку, не оформив все необходимые документы. Почему-то многие считают, что разрешения префекта вполне достаточно. ОАТИ именуют такие объекты - а их вывели сотни - несанкционированными, со всеми вытекающими последствиями. Более того, если строители не уложились в отведенные сроки, то их последующая деятельность на стройплощадке тоже считается самовольной. В результате в столичном Департаменте по конкурсной политике пополняется «черный список» недобросовестных подрядчиков. При проведении конкурсов на городской заказ шан-

сы специалистов с такой деловой репутацией невелики.

Одна из основных проблем - повреждение подземных коммуникаций, причем по сравнению с прошлым годом подобных случаев стало гораздо больше. Люди, вооруженные техникой, избегают лишнего хлопота и начинают копать в опасной зоне сами, ни с кем не советуясь.

После таких фактов уже как-то неловко обращать внимание на неуклюжие заборчики, которыми подчас огораживают места трудового процесса. В ход порой идут даже старые кровати... Инспектора замечают и это. Позиция И. Ищенко такова:

- Сегодня на этот счет есть определенные требования. Мы - за прозрачное ограждение, чтобы площадка была видна со стороны. По тому, как хранятся стройматериалы и оборудование, видно, каков хозяин, как он работает и чего ожидать от его трудов.

А чего ожидать от стройплощадки? Мусора и грязи. Это четверть всех нарушений. Хотя все площадки имеют так называемые пункты мойки колес, но инспектора все же уверены, что немалая доля городской грязи - со строек. Пункты-то есть, но кое-кто норовит и мимо проехать, если начальство не видит...

- Мы считаем, что на каждой стройплощадке

должны быть сделаны временные дороги, и не тяп-ляп, а чтобы было приятно посмотреть, - говорит начальник ОАТИ. - В Москве много примеров, где именно так и поступают, где строители выращивают цветы, устраивают клумбы, живут в удобных и красивых бытовках.

Не только грязью досаждают москвичам уличные работы, но и ночным шумом. На этот случай Ищенко дал два полезных телефона: по номеру 912-16-28

На это И. Ищенко ответил:

- Наша цель - не штрафы, а предупреждение нарушений. Например, мы предлагаем установить своеобразный рейтинг качества асфальтобетонных заводов, потому что, как показали лабораторные испытания, только половина предприятий, поставляющих бетон московским дорожникам, может обеспечить необходимое качество для центральных городских магистралей.

можно звонить ночью, а днем пригодится еще один, 912-13-61 - это «горячая линия» ОАТИ. Там с нарушителями разбираются.

Кстати, на дорожно-ремонтных работах тоже не очень-то обращают внимание на правила, и счет штрафам идет на миллионы. Начальник дорожной инспекции ОАТИ Елена Воропаева привела такие цифры: в Москве 5,5 тысячи километров дорог, 88 миллионов квадратных метров асфальтовых покрытий, более 300 тысяч люков. И все это, мягко говоря, не очень новое. Выручают только круглосуточный контроль и профилактика.

- Стараемся принимать меры, пока ямка не стала ямой, - говорит Е. Воропаева. - И московские дороги, несмотря ни на что, содержатся в удовлетворительном состоянии.

С этим согласятся, наверное, не все водители, о чем журналисты тут же и напомнили. В ответ получили еще одну полезную рекомендацию: если вы пострадали из-за неисправной дороги - обращайтесь в административно-техническую инспекцию, здесь всегда на стороне автомобилистов. Как сказал руководитель ОАТИ, чем больше выявлено нарушений, тем больше порядка в городе.

Но когда же он наступит, этот порядок? Помогут ли штрафы и прочие кары покончить с нарушителями?

Кроме того, объединение выступает за принятие закона об административной ответственности нерадивых строителей. Вспомнили и опыт тридцатых годов, когда инспекция только начинала работать. Порядки тогда были строгие, и, к примеру, за небрежное хранение материалов или сорванные сроки строительства давали сроки самим строителям. Нынешний начальник ОАТИ против таких крайностей, но все же он за порядок. Что такое для солидной организации 30 тысяч рублей штрафа, даже с возмещением причиненного ущерба? Штрафы нужно увеличить, считает он, чтобы нарушать стало невыгодно. Такой законопроект уже готов. Ведь основные причины нарушений - низкая культура работы, халатность, а то и вопиющее разгильдяйство. Конечно, инспектора свое дело делают, только в этом году написали две сотни представлений на приостановку строительных лицензий, но никакая инспекция не может контролировать каждый шаг «умельцев» с опасными привычками. Навести порядок тут сможет не некая внешняя сила, а только собственные, каждодневные труды самих организаций на довольно скучную тему - повышение квалификации, дисциплины... Тогда на рынке успешен будет тот, кто умеет работать и чтит закон.

Евгений ЛЕОНИДОВ