

На второй волне

На прошлой неделе мэр Собянин пообещал москвичам вторую волну, «которая будет гораздо круче и больше, чем первая». И это не о ковиде – к счастью или к сожалению, но влияние столичного градоначальника не настолько велико, чтобы управлять пандемией. Речь шла о реновации, про которую в коронакризисные времена ненадолго забыли. Но вот пандемия близится к завершению, и пока россияне подсчитывают убытки, администрация города преисполнена грандиозными планами.

Реновация – дело давнее. Приняли ее еще в 2017 году и реализовывать начали с тем же рвением, с которым ежегодно перекладывают плитку и меняют бордюры. Дома росли как грибы после дождя, причем подчас на месте скверов, парков, тихих дворов и детских площадок. Все это сопровождалось восхищением чиновников – мол, какая красота, когда старые пятиэтажные постройки сменяются домами-гигантами.

Новостные порталы подхватили волну и наперебой рассказывали о том, что мэр сам приходит в гости к новоселам и за чашечкой чая слушает их благодарности за предоставленные квартиры. Сам Сергей Собянин гордо заявлял, что ему не довелось встретить «ни одного человека, который бы с сожалением говорил о покинутой пятиэтажке». Предусмотрительный градоначальник даже обеспокоился потенциальной доходностью квар-

тии и упомянул, что жилье в новых домах стоит на 50 процентов больше, нежели прежнее. И строится, разумеется, под строгим контролем властей. Увы, радость подконтрольных СМИ не разделяли пользователи интернет-форумов. Почти сразу же многие новоселы начали жаловаться на качество квартир: стены в трещинах, розетки вываливаются, дверные косяки перекошены, с потолка падает штукатурка, звукоизоляция никуда не годится. Часть жильцов сетовали на то, что криво установленные окна невозможно закрыть, а краны в ванной отваливаются при первой же попытке использования. Но если ремонт можно было бы худо-бедно списать на некомпетентные бригады и подрядчиков, то планировки квартир – компетенция непосредственно авторов реформы. И к ней у москвичей тоже появился ряд вопросов. Оставим в стороне претензии по поводу неудобного расположения комнат и непропорциональных коридоров – это дело вкуса. Согласимся, что кухни стали больше «хрущевских». Зато размер комнат остался в лучшем случае прежним, а в худшем – даже снизился. Ряду москвичей предложили улучшить жилищные условия за свой счет, доплатив за дополнительные «квадраты» жилой площади. А кому-то и вовсе предоставили квартиры меньше – «жилая площадь квартир в хрущевке больше 20 квадратных метров, а в новом доме – всего 16,5 квадратных метров», – жа-

лются москвичи. Толщина стен тоже не вызывает восхищения: «стены как бумага, вешали кухню – пробили плитку в туалет насквозь... слышно соседа из другого дома», – сообщают форумы. Многие переселенцы лишились балкона и раздельного санузла (а ведь в начале реновации обещали чуть ли не по два туалета в каждой квартире). И это только часть проблем. Дополнением ко всему идут переполненные машинами дворы без намека на зеленые насаждения (согласно бравурной рекламе, Москва наконец избавилась от «неиспользуемых озелененных территорий» – на смену им пришли эффективные парковки) и перегруженная инфраструктура. Даже донельзя лояльные к власти СМИ упоминают, что построить дополнительные школы, детские сады и поликлиники планируется только «в некоторых районах». Получается, что перенаселение получат все, а дополнительные объекты инфраструктуры – только некоторые. При этом отказы от квартир ни к чему не приводят – людей переселяют в новое жилье по суду, кто-то соглашается на то, что есть, боясь остаться и вовсе без крыши над головой.

Но настоящая собака зарыта не под тонкими стенами новых домов, а в бумагах. Остаться без крыши над головой можно и согласившись на переселение – квартиры в новых домах зачастую не зарегистрированы на правительство Москвы. А значит,

в обмен на прежнюю квартиру (с конкретным адресом, общедомовой собственностью и кадастровым номером) новоселы получают кубометры воздуха в квартире посредственного качества.

Разберем подробнее. Закон не разделяет дом и землю под ним, следовательно, дом, как и все квартиры в нем, принадлежат тому, кто владеет землей. Это подтверждается судебной практикой – так, Мосгорсуд отклонил иск жителей района Кунцево, которые хотели оспорить снос своих домов. Вердикт суда был прост и ясен: права на землю жителями дома не зарегистрированы – а значит, что собственник – муниципалитет. Соответственно, муниципалитет может делать на своей земле все, что хочет – сносить, строить, переселять. Но если земля под хрущевками имела свой кадастровый номер, то многие дома, построенные в ходе реновации, не имеют и его. Иными словами, москвичей по договору мены заселяют в дома, участок под которыми не поставлен на кадастровый учет, а значит, сами дома могут быть в любой момент объявлены само-

строеем. В сложной многоходовке с кадастром есть и вариации – например, где-то земельный участок выделен, но не под конкретный дом, а сразу под несколько домов. Или же кадастр имеется, но статус учета земельного участка обозначен как «временный», то есть рассчитанный на пять лет. Если в течение этого срока права на землю зарегистрированы не будут, то участок будет снят с учёта, а земля окажется юридически свободной. В том числе и для новой застройки.

Почему власти Москвы не занялись кадастровыми проволочками – отдельный вопрос. Поначалу все чиновники как один утверждали, что заниматься формальностями в самом начале проекта не стоит, все вопросы будут решены потом, однако мэр объявил о второй волне, а про кадастровые вопросы ничего не слышно. Впрочем, подготовиться к новой волне войн за квадратные метры все же стоит – неизвестно, куда заведет нас фантазия реноваторов и жадность чиновников на этот раз.

Анастасия Лёшкина

В Москве две беды: Ликсутов и дороги



«В России две беды: дураки и дороги» – эта крылатая фраза достаточно точно описывает ситуацию, которая складывается в сфере транспорта в столице. Москвичи недовольны постоянным расширением зоны платных парковок и отсутствием парковочных мест у социальных объектов. При этом, по данным специалистов из «TomTom» – голландской фирмы, занимающейся производством навигационных систем и составлением карт, московская городская агломерация заняла первое место в мировом рейтинге загруженности дорог в 2020 году. В среднем каждый водитель терял в московских пробках 200 часов ежегодно. Наибольшее количество пробок фиксируется в Москве с 18:00–19:00 в четверг. Еже-

дневно автомобилисты простояивают в дорожных заторах от 22 до 30 минут. «На фоне мировых городов, уровень транспортных потоков в Московской агломерации восстановился достаточно быстро ввиду того, что Москва, как административный, финансовый и транспортный центр страны, должна была поддерживать свою жизнедеятельность и производственную активность, поэтому даже введение удаленного режима работы зачастую охватывало только часть работников во многих организациях», – прокомментировал результаты исследования вице-президент «TomTom» по вопросам дорожного движения Ральф-Петер Шефер.

С 5 апреля в столице начали действовать новые места платной парковки, кроме того, выросла оплата за стоянку и эвакуацию. Новые платные парковки появились в районах: Пресненский, Басманный, Савеловский, Аэропорт, Даниловский, Донской, Нагорный, Бутырский, Лефортово, Внуково, Строгино, Левобережный, Головинский, Коптево, Войковский, Преображенское, Новогиреево, Южнопортовый, Нагатино-Садовники, Чертаново Южное, Фили-Давыдково, Выхино-Жулебино. И если платную парковку в центре оправдать еще хоть как-то можно, то в спальных районах, увы, этого сделать не получается.

Ответственным за недовольство горожан и плачевную ситуацию на дорогах в московской агломерации является Максим Станиславович Ликсутов – руководитель департамента транспорта города Москвы, мультимиллионер эстонского происхождения. Жители столицы уже не раз обращались в государственные органы по поводу деятельности Ликсутова, однако чиновник продолжает уже который год работать на своем месте. Пока на дорогах столицы происходят транспортные коллапсы, вице-мэр отчитывается о рекордных заработках: за 2020 год он заработал свыше 216,6 миллионов рублей. Это на 177,1 миллионов рублей больше, чем годом ранее (за 2019 год он отчитался о доходе «всего» в 39,5 млн рублей). Данные о доходах столичных чиновников опубликовали на официальном сайте мэрии. Также Ликсутов трижды входил в российский список «Форбс» в 2011 (№189 с 500 млн долларов), 2012 (№184 с 500 млн долларов) и 2013 годах (№157 с 650 млн долларов).

«Такое ощущение, что к диалогу с людьми он не способен», – отметила координатор общественного движения «Синие ведерки» Юлия Кабликова в беседе с журналистом «Московской газеты». – В городе много людей, которым автомобиль крайне необходим, особенно уязви-

мым группам населения: маломобильным людям, многодетным семьям, пенсионерам и другим категориям граждан. Но получается, что защитить их, кроме нас, некому. Наше традиционное требование об отставке Максима Ликсутова вызвано лишь тем, что практически десятилетие сомнительная транспортная политика идет по нарастающей». Так чиновника охарактеризовали гражданские активисты, а депутат государственной думы РФ Вячеслав Лысаков и вовсе считает, что чиновника нужно не просто уволить, но еще и заводить на него уголовное дело.

Господин Ликсутов – классический представитель чиновничества путинской эпохи. Сколотивший состояние на приватизированных советских предприятиях и про-даже ресурсов за границу, сделавший успешную и головокружительную карьеру в городском управлении при Сергееве Собянине, сегодня Максим Станиславович становится «токсичной фигурой» в правительстве Москвы и для федеральной власти. Наверное, властям города стоит прислушаться к мнению жителей и депутатов Государственной Думы и рассмотреть вопрос об отставке вице-мэра, чтобы не создавать точку ненужного напряжения в столице.

Дмитрий Рюмин

