

Вопросы о цикличности существования многоквартирных домов (МКД) и «волнах аварийности МКД», наблюдаемых при различных типах градорегулирования

Цикличным является существование каждого объекта недвижимости, когда завершение его существования становится началом нового цикла существования либо в преобразённом-модифицированном-обновлённом виде, либо в виде нового объекта, возведённого на месте снесённого старого объекта. Обнаруживается, что содержание таких циклов предопределяется особенностями *типов градорегулирования*¹, в том числе особенностями, рассмотренными через призму того, что может быть названо «феноменом аварийности многоквартирных домов (МКД)».

Невозможно обрести подлинное понимание указанной связи (между типами градорегулирования и особенностями решения/нерешения, частичного решения, кажущегося решения проблемы аварийности МКД) без подробного сопоставительного анализа. Его положения представлены в прилагаемой ниже таблице. Поскольку изучение таблицы может показаться «излишне утомительным, требующим времени, всегда отсутствующего», то предьявим основные выводы – суть приобретённые доказательства в виде следующих трёх положений².

1. Существуют такие типы градорегулирования, которые неотвратимым-неизбежным образом обречены постоянно воспроизводить аварийность МКД (несмотря, или благодаря усилиям по решению этой проблемы, они обречены воспроизводить проблему, превращать её в «вечную проблему»). Наряду с этим существует также и такой тип градорегулирования, при котором указанного воспроизводства проблемы не происходит (зато происходит с некоторого момента «окончательное решение» проблемы – остановка процесса постоянного воспроизводства проблемы). К первым типам градорегулирования относятся (А) «градостроительство дорыночное - социалистическое» и (Б) *несистема точечного-административного градостроительства (несистема ТАГ)*, а ко второму типу относится (В) *система зонального-правового градорегулирования (система ЗПГ)*.

¹ В данном тексте *жирным курсивом* обозначены понятия, определения которым даны в «АЗБУКЕ ПОНЯТИЙ ГРАДОРЕГУЛИРОВАНИЯ с доказательствами и иллюстрациями» (по состоянию на 23.02.24), размещённой по адресу: <https://urban.hse.ru/mirror/pubs/share/898267784.pdf>. Имеются также понятия, определения которым даны в указанной Азбуке по её состоянию на более позднюю дату.

² При этом особо «продвинутым» студентам и иным субъектам, интересующимся вопросами градорегулирования, рекомендуется всё же не пренебрегать тем, чтобы ознакомиться и с самой таблицей.

2. В результате сопоставлении подходов по решению проблемы аварийных МКД – подходов, применяемых в рамках *несистемы ТАГ* и *системы ЗПГ*, обнаруживается следующее.

2.1. Несовершенство подхода, применяемого при несистеме ТАГ, определяется не ошибками случайными, но некоторыми целевыми намерениями и ценностными установками, направленными на «специальное создание полезных ошибок»³, - на максимизацию выгод для *альфа-бенефициаров строительства*, максимизацию, сочетаемую с недодачей *ценностей пространственных базовых* для *бета-бенефициаров строительства* (для рядовых горожан), прежде всего с недодачей ценностей в виде минимально необходимых размеров приобъектных пространств «дворов» МКД⁴.

2.2. При *несистеме ТАГ* предопределено проблеме аварийности МКД быть «вечной» по причине её воспроизводства посредством создания *несоразмерной застройки*, которой предопределено по истечению относительно непродолжительного времени стать объектом отвержения со стороны некогда переселённых горожан – предопределено стать триггером процесса исхода горожан из города-мегаполиса, который настойчиво и последовательно деформируется несоразмерной застройкой. Подробно об этом см. доказательства и аргументы пункта 3.2 прилагаемой таблицы относительно «трёх волн аварийности МКД», когда:

2.2.1) в **нынешний период «первой волны аварийности МКД»** проблема решается частично и несистемно, а именно: а) решается частично – только применительно к одной группе МКД, подвергаемых сносу; б) вообще не решается применительно к другой группе МКД; в) частичное решение проблемы к одной группе МКД (посредством их сноса и создания *несоразмерной застройки* высотной) порождает неизбежное возникновение «третьей волны аварийности МКД» (см. ниже); г) фактический отказ от заблаговременного продумывания и решения проблемы применительно к другой группе МКД (не подвергаемых сносу) порождает неизбежное возникновение «второй волны аварийности МКД»;

2.2.2) в **период неизбежно надвигающейся «второй волны аварийности МКД»**, данной проблеме предопределено не быть объектом системного решения, но предопределено стать тупиковой-нерешаемой проблемой (нерешаемой в логико-правовом-законодательном

³ См. феномен создания ошибок намеренных в дуалистическом законодательстве о градорегулировании; логики универсальность и противоположные результаты её развёртывания из противоположных ценностных посылок для градорегулирования.

⁴ См.: соразмерная застройка; критериальная шкала соразмерной застройки; «человейники»; перебор застройки, недобор застройки; доказательства того, что ценности минимально необходимых приобъектных пространств «дворов» есть требования безопасности.

отношении), поскольку: а) заранее (в период «первой волны аварийности») не создавались законодательные и планировочные основания для решения проблемы аварийности тех МКД, которые не были включены в соответствующую программу; б) возможности решения проблемы аварийности для указанных, «невключённых МКД» практически были ликвидированы (намеренно и, или не намеренно) в предшествующий период – практически были ликвидированы почти все возможности реконструкции, а также возможности сноса для нового строительства⁵;

2.2.3) **предопределено возникнуть также и «третьей волне аварийности МКД»** - предопределено возникнуть принципиально новому, ещё не ведомому в отечественной практике виду аварийности МКД (который, несмотря на его «неведомость» для нас, обладает признаками универсальности-всеобщности-закономерности – признаками, возникающими везде и всегда - тогда, когда горожанам «несправедливо недодаётся минимально необходимое-обязательное»), - предопределено возникнуть вследствие действия факторов и причин, подробно изложенных в пункте 3.2.4 прилагаемой таблицы, совокупное действие которых порождает парадоксальную ситуацию, характеризующуюся следующими положениями:

- МКД, некогда специально созданные ради решения проблемы аварийности МКД, сами стали «жертвой этой проблемы», спровоцировали возвращение назад этой проблемы, которая, якобы, была решена посредством создания *несоразмерной застройки*, оказавшейся обречённой на выморачивание и упразднение в относительно недалёком будущем;

- третья волна аварийности возвращает ситуацию в прошлое (в состояние «первой волны аварийности») – становится свидетельством того, что в условиях *несистемы ТАГ* проблема аварийности МКД превращается в нерешаемую проблему – в как бы «вечную проблему», поскольку частичными, несистемными действиями в рамках этой несистемы ТАГ ей предопределено возвращаться обратно подобно бумерангу – возвращаться для новых и новых решений, всегда незаконченных решений, полу-решений, псевдо-решений⁶.

2.3. Для текущего периода существует предопределение быть тому, чтобы *несистема ТАГ* и результаты её применения «неоправданно оправдывались» бы по субъективным

⁵ Детальное изложение причин ликвидации таких возможностей – см.: *предопределения логики (1.4) для несистемы ТАГ в виде неизбежных-этапов процесса создания альфа-бенефициарами строительства максимальных объёмов несооразмерной застройки; реновация как закономерное проявление предзаданного этапа развёртывания несистемы точечного-административного градостроительства*. При изучении указанных понятий предлагается обратить особое внимание на «правовые новшества» *дуалистического законодательства*, посредством которых, например, стало возможным то, что ранее было невозможным (а в логике права является абсолютно невозможным «навсегда - навечно»), - то, что был изобретён новый вид права осуществлять строительство при отсутствии права на земельный участок, а также при отсутствии (в юридическом отношении) самого земельного участка.

⁶ См. *тщётность управленческих усилий как один из неизбежных результатов деятельности, направляемой несистемой ТАГ*.

основаниям большинством причастных и не причастных к строительству лиц – оправдывались бы и управленцами, и планировщиками, и горожанами, несмотря на объективность положений 2.1 и 2.2, - оправдывались бы по причинам:

- прочно утвердившегося в сознании (массовом и не массовом) приоритета количественных измерений в отношении объёмов производимой застройки (неоправданно-необоснованно утвердившегося приоритета) при одновременном отвержении необходимости законодательного установления требований критериальности к застройке – к *соразмерной застройке* и к *несоразмерной застройке*⁷;

- наличия острой потребности в сугубо комплементарном-хвалебном-некритичном восприятии и публичном предъявлении всякой деятельности, относящейся к строительству, включая также и законотворческую деятельность по созданию *дуалистического законодательства*, результаты которой позволяют создавать в неоправданно больших объёмах именно *несоразмерную застройку* высотную и тем самым превращать проблему аварийности МКД в как бы «вечную проблему»;

- недостаточной правовой осведомлённости как горожан, так и специалистов, которые, как правило, инертно-безразлично относятся ко внедрению в практику градорегулирования противоречивых и деструктурирующих города норм *дуалистического законодательства*, намеренно создаваемого во имя обеспечения *выгодоприобретательных интересов альфа-бенефициаров строительства*⁸.

Таблица. Цикл первый и начало второго цикла существования МКД, особенности составляющих эти циклы этапов существования МКД – особенности, определяемые различными типами градорегулирования

<p>Цикл первый (1) и начало второго цикла существования МКД (2), содержание составляющих эти циклы этапов, а также следствия прохождения соответствующих этапов, действия и особенности применения соответствующих положений.</p> <p>Резюме (3) относительно особенностей решения проблемы предаварийных и аварийных МКД в условиях применения различных типов градорегулирования</p>	Наличие (+), отсутствие (-) позиции для того, или иного типа градорегулирования ⁹		
	А	Б	В
<p>1. Первый цикл: период создание и эксплуатация МКД вплоть до его упразднения, или обновления на последующих циклах</p>			
<p>(1а) – законодательные предопределения:</p>			

⁷ См.: *ценности пространственные базовые; критериальность в градорегулировании – морфологическая и процедурная; доказательства того, что ценности минимально необходимых приобъектных пространств «дворов» есть требования безопасности.*

⁸ См.: *феномен безразличного принятия любой морфологии застройки; перебор застройки, недобор застройки; заложничество при псевдоградорегулировании (при несистеме ТАГ); «человейники», а также рисунки: 2, 3, 6, 10, 12, 19-2.2, 19-3-3, 21, 22, 24, 25, 27. Указанные рисунки представлены в «Азбуке понятий градорегулирования ...» по адресу, указанному в сноске 1 к данному тексту.*

⁹ Отсутствие знаков (+), (-) в некоторых ячейках, или наличие знака (-) следует понимать так, что для определённого типа градорегулирования имеется иное определение этапа-позиции, а применительно к такому иному, более точному определению (см. первый столбец) в соответствующей ячейке указан знак наличия (+).

(1a1) – фактически утверждается, что создание МКД осуществляется исключительно государством и, или при обязательном его посредничестве	+	-	-
(1a2) - законодательное признание <i>ценностей пространственных базовых (ЦПБ)</i> в отношении минимальных размеров квартир (МРК) – признание такое, что: (1a2.1) МРК устанавливаются не как требование, но как пожелание на будущее, неопределённо далёкое; (1a2.2) по причине перманентного недостатка ресурсов допускается создание жилых ячеек в размерах меньше МРК; (1a2.3) декларируется достижение МРК, но не устанавливается юридически значимая ответственность за недостижение МРК	+	-	-
(1a3) - законодательное признание <i>ценностей пространственных базовых (ЦПБ)</i> в отношении минимальных размеров квартир (МРК) – признание такое, что (1a3.1) МРК устанавливаются как требование безопасности, то есть не допускается создание жилых ячеек в размерах меньше МРК, а значит, устанавливается юридически значимая ответственность за несоблюдение указанного требования безопасности, установленного федеральным законодательством (см. сноску для столбца Б – для несистемы ТАГ)	-	- 10	+
(1a4) - законодательное признание <i>ценностей пространственных базовых (ЦПБ)</i> в отношении минимальных размеров приобъектных пространств «дворов» МКД – признание, из которого следует: (1a4.1) недопустимость-невозможность создания <i>несоразмерной застройки</i> ; (1a4.2) понуждение к созданию <i>соразмерной застройки и идентичной морфологии застройки города</i> ; (1a4.3) понуждение к созданию и применению <i>документов градостроительного проектирования</i> ¹¹	+	-	+
(1б) – планировочные предопределения – решения документов градостроительного проектирования (генерального плана – ГП, правил землепользования и застройки – ПЗЗ, документации по планировке территории - ДПТ)			
(1б1) применение и учёт решений <i>генерального плана</i> , документации по планировке территории и, или индивидуального «решения о предварительном согласовании места размещения объекта» ¹²	+	-	-
(1б2) обязательность применения и учёта решений генерального плана, <i>правил землепользования и застройки</i> , документации по планировке территории	-	-	+
(1б3) необязательность наличия документов и учёта решений документов градостроительного проектирования по причине законодательно введённой возможности применения таких несистемных документов, как: - <i>схема расположения объекта на кадастровой карте территории</i> ; - <i>АГР – архитектурно-градостроительное решение</i> ¹³	-	+	-
(1в) – подготовка проектной документации (ПД)			
(1в1) – подготовка ПД в соответствии с результатами этапа-положения (1б1)	+		
(1в2) – подготовка ПД в соответствии с результатами этапа-положения (1б2)			+
(1в3) – подготовка ПД в соответствии с результатами этапа-положения (1б3)		+	
(1г) – строительство МКД			
(1г1) – выполнение строительства в соответствии с результатами этапа-положения (1в1)	+		
(1г2) – выполнение строительства в соответствии с результатами этапа-положения (1в2)			+
(1г3) – выполнение строительства в соответствии с результатами этапа-положения (1в3)		+	

¹⁰ Ныне «на ровном месте» создана путаница, подробное объяснение которой содержится в комментарии к рис. 4 в приложении к «Азбуке понятий градорегулирования с доказательствами и иллюстрациями» (см. сноску 1 к данному тексту). В кратком изложении суть вопроса такова:

- с одной стороны, минимальные размеры квартир (МРК) относятся к требованиям безопасности и, соответственно, установление таких требований относится к ведению федерального законодательства о техническом регулировании безопасности. Такие требования установлены в таблице 5.1 "СП 54.13330.2016. Свод правил. Здания жилые многоквартирные. Актуализированная редакция СНиП 31- 01-2003" (утв. Приказом Минстроя России от 03.12.2016 N 883/пр) (ред. от 19.12.2019). Согласно указанному СП МРК составляют 28 кв.метров;

- с другой стороны, такое же число (28 кв. метров) в отношении МРК было зафиксировано в Постановлении правительства Москвы №1744-ПП от 30.07.2024 «О внесении изменений в правовые акты города Москвы и признании утратившим силу отдельного положения правового акта города Москвы». Этот факт свидетельствует о превышении полномочий регионального органа власти, «посягнувшего» на исключительное полномочие федеральных органов власти.

¹¹ Подробно доказательные положения относительно минимальных размеров приобъектных пространств «дворов» МКД изложены при обсуждении вопроса 3.2.2 в книге «Градорегулирование ...», размещённой по адресу: https://www.urbaneconomics.ru/sites/default/files/verstka_kniga_2019_priv.pdf
См. также *критериальная шкала соразмерной застройки*.

¹² Подробно об институте «предварительного согласования мест размещения объектов строительства» см. обсуждение вопроса 1.1.4 в книге «Градорегулирование ... 2019», размещённой по адресу: https://www.urbaneconomics.ru/sites/default/files/verstka_kniga_2019_priv.pdf

¹³ См. также *административные барьеры в градорегулировании – логико-правовая схема декларативного упреждения и фактического воспроизводства*.

<p>(1д) эксплуатация МКД – возникновение, или не возникновение проблемы предаварийных, аварийных МКД</p>			
<p>(1д1) для ситуации А - для условий применения градостроительства дорыночного, социалистического наблюдадось на этапе эксплуатации МКД сочетание следующих положений:</p> <p>(1д1.1) Жильцы («ответственные квартиросъёмщики») не являются собственниками квартир.</p> <p>(1д1.2) В силу положения (1д1.1) жильцы не несут полной, юридически значимой финансовой ответственности за эксплуатацию МКД – за недопущение превращения МКД в «аварийный дом».</p> <p>(1д1.3) В силу положений (1д1.1) и (1д1.2) финансовую и техническую ответственность за эксплуатацию МКД должны нести уполномоченные государством органы и аккредитованные организации. В ситуации перманентного недостатка ресурсов на решение жилищной проблемы предопределено было существовать такому явлению, как недофинансирование содержания МКД и, соответственно, быть явлению «постоянного воспроизводства аварийных домов».</p> <p>(1д1.4) Предопределено также существовать проблеме юридически корректного определения того, что есть «аварийный МКД», поскольку:</p> <ul style="list-style-type: none"> - с одной стороны, такое определение должно содержаться в законодательстве о техническом регулировании безопасности – таком регулировании, которое базируется на объективных характеристиках, показателях (однозначным образом понимаемых всеми) и отвергает субъективные мнения; - с другой стороны, на основании объективных положений установленный факт аварийности МКД должен поуждать власть срочным образом применять меры – использовать соответствующие финансовые ресурсы в условиях перманентного недофинсирования. <p>(1д1.5) В силу положения (1д1.4) решению проблемы аварийных МКД предопределено быть:</p> <ul style="list-style-type: none"> - субъективным (опирающимся не на объективное положение дел, но исключительно на решения соответствующих «комиссий», соотнесённых с перманентной недостаточностью ресурсов); - нерешаемым без применения объективного подхода, который не может быть применён в заданных условиях и обстоятельствах (см. ниже пункт 1д1.6). <p>(1д1.6) Гипотетически проблема аварийных МКД могла бы быть решена при сочетании следующих условий:</p> <ul style="list-style-type: none"> - условие 1: принятии юридически значимой (в части ответственности за исполнение/неисполнение) программы, содержащей: а) балансы между прогнозируемыми объёмами МКД, постепенно ветшающих и переходящих в состояние «аварийности», и б) мероприятия, «перехватывающие» указанные объёмы ветшающих МКД и обеспеченные соответствующими ресурсами; - условие 2: в состав «перехватывающих мероприятий» невозможно не включить упреждающие действия самих субъектов, проживающих в МКД, и не допускающих перехода МКД в состояние аварийности – непригодности для проживания. Чтобы выполнить условие 2 придётся отказаться от исходного положения (1д1.1) – придётся сделать так, чтобы жильцы стали собственниками квартир, в которых они проживают, - сделать то, что невозможно сделать в условиях принятой системы экономических отношений. <p>(1д1.7) Положение (1д1.6) указывает на то, что в заданных условиях и обстоятельствах проблема «аварийности МКД» является тупиковой – нерешаемой, является проблемой, перманентно и неизменно существующей как бы «вечно».</p>	+		
<p>(1д2) для ситуации Б - для несистемы точечного-административного градостроительства (несистемы ТАГ) возникает на этапе эксплуатации МКД сочетание следующих положений:</p> <p>(1д2.1) Жильцы (абсолютное большинство прежних «ответственных квартиросъёмщиков») стали собственниками квартир.</p> <p>(1д2.2) Для обретения неложного понимания того, что должно было происходить и происходило далее в отношении решения проблемы аварийных МКД в условиях применения несистемы ТАГ следует сначала предъявить контекст для решения проблемы (положения 1д2.3, 1д2.4, 1д2.5), а затем предъявить принятый-предзаданный для несистемы ТАГ подход к решению проблемы (положения 1д2.6, 1д2.7).</p> <p>(1д2.3) Для отечественной практики в соответствующее время предопределено было возникнуть ситуации противостояния друг другу альтернативных типов градорегулирования, явленных в виде системы и несистемы. Это:</p> <ul style="list-style-type: none"> - система зонального-правового градорегулирования (система ЗПГ). Этой системе предопределено было возникнуть первоначально на уровне базовых, неустраняемых норм законодательства, однако, оставшихся неразвёрнутыми так, как это предопределено 	+		

максимальной логикой саморазвёртывания системы ЗПГ, - оставшихся неразвёрнутыми по причине вытеснения системы ЗПГ несистемой ТАГ;

- **несистема точечного-административного градостроительства (несистема ТАГ).** Эта несистема оправдывает своё название «несистемы» совершённым разрывом связей между базовыми документами градостроительного проектирования (ГП и ПЗЗ), ориентированностью на обеспечение **выгодоприобретательных интересов альфа-бенефициаров строительства** посредством применения деструктивного принципа **локальной-внесистемной максимизации застройки** и фактического (не номинального - !) упразднения **зонального-правового градорегулирования**.

Неложное понимание того, как должна решаться и как решается проблема аварийности МКД, может быть достигнуто не иначе, как только посредством сопоставления альтернативных подходов, используемых в условиях указанных альтернативных **типов градорегулирования**.

Поэтому в данной таблице применительно к каждому ниже приведённому положению **несистемы ТАГ** имеются корреспондирующие-симметричные положения **системы ЗПГ**, о чём в соответствующих местах даются указания о возможности сопоставить противоположные положения системы и несистемы.

Соответствующие положения рассмотрены через призму интересов основных групп субъектов, а именно: собственников квартир, администрации города и девелоперов-застройщиков.

(1д2.4) **Несистеме ТАГ** (как любому типу градорегулирования) предопределено решать проблемы предаварийных, аварийных МКД с учётом следующих положений, относящихся к **ИНТЕРЕСАМ СОБСТВЕННИКОВ КВАРТИР**:

- имеется у собственников квартир понимание того, что без выполнения соответствующих мероприятий МКД, в котором они проживают, обречён стать аварийным в недалёком будущем – непригодным для проживания, а также имеется заинтересованность в недопущении того, чтобы МКД стал аварийным, и готовность к приятию одного из двух способов действий: либо реконструкция существующего МКД, либо снос МКД и переезд в новый МКД поблизости от снесённого МКД;
- имеется у собственников квартир готовность принять помощь со стороны администрации в выполнении одного из двух указанных вариантов действий.

(1д2.5) **Несистеме ТАГ** предопределено решать проблемы аварийных МКД с учётом следующих положений, характеризующих особый подход и относящихся к **ИНТЕРЕСАМ АДМИНИСТРАЦИИ ГОРОДА**:

(1д2.5-1) принимаются решения, которые не предопределены юридически значимыми положениями **контекста градостроительного** по той причине, что не случайно произошло фактическое упразднение юридической значимости базовых документов градостроительного проектирования – ГП, ПЗЗ (в порядке сопоставления см. пункт 1д3.5-1 – противоположное положение, характеризующее альтернативную систему ЗПГ);

(1д2.5-2) в силу предшествующего положения принимаемым решениям предопределено быть: неконтекстуальными-произвольными-случайными, то есть, быть ориентированными на реализацию деструктивного принципа **локальной-внесистемной максимизации застройки** (в порядке сопоставления см. пункт 1д3.5-2 – противоположное положение, характеризующее альтернативную систему ЗПГ);

(1д2.5-3) в силу предшествующего положения должно быть: (а) обеспечено сокрытие действительного положения дел относительно принятия решений неконтекстуальных-произвольных, ориентированных на реализацию деструктивного принципа **локальной-внесистемной максимизации застройки**; (б) обеспечено сокрытие действительного положения дел посредством привлечения «комиссии экспертов» к принятию решений, когда логика действий (в рамках заданных условий и обстоятельств) понуждает использовать умолчания о том, что (в) комиссия может быть использована лишь для номинального опровержения тезиса о произвольности-неконтекстуальности (суть - непрофессиональности) решений; (г) на самом же деле комиссия в принципе не может обеспечить системности-контекстуальности (профессиональности) решений, поскольку такое обеспечение в его подлинном виде (не профанном, не имитационном виде) может быть предоставлено лишь в рамках заблаговременно подготовленных положений базовых документов градостроительного проектирования (ГП, ПЗЗ) – тех документов, которые, однако, заблаговременно упразднены фактически, но не номинально ((в порядке сопоставления см. пункт 1д3.5-3 – противоположное положение, характеризующее альтернативную систему ЗПГ);

(1д2.5-4) в силу предшествующего положения (1д2.5-3) – фактической безосновности-неконтекстуальности решений и непубличности процедур принятия решений - неизбежным образом возникают у представителей администрации **выгодоприобретательные интересы**, совпадающие с выгодоприобретательными интересами девелоперов-застройщиков, с потребностью применять принцип **локальной-внесистемной максимизации застройки**, то есть, как бы «естественным образом» должны входить и входят представители администрации в состав **альфа-бенефициаров строительства** (в порядке сопоставления см. пункт 1д3.5-4 – противоположное положение, характеризующее альтернативную систему ЗПГ);

(1д2.5-5) в силу предшествующего положения (1д2.5-4) фактически **состоявшееся вхождение администрации в состав альфа-бенефициаров строительства** понуждает администрацию с ещё большей активностью выполнять градорегулирование несистемно (согласно **несистеме ТАГ** - в соответствии с принципом **локальной-внесистемной максимизации застройки**), в том числе и при реализации попыток решать проблему аварийности многоквартирных домов (см. пункты 1д2.6-1 - 1д2-7) – решать согласно понуждениям логики обеспечения выгодоприобретательных интересов, почти полностью

<p>совпадающих с интересами девелоперов-застройщиков (в порядке сопоставления см. пункт 1д3.5-5 – противоположное положение, характеризующее альтернативную систему ЗПГ).</p> <p><i>После того, как были обозначены условия и обстоятельства, предопределяющие порядок действий в рамках несистемы ТАГ, можно переходить к выяснению особенностей действий, направленных на решение проблем предаварийных и аварийных МКД</i></p> <p>(1д2.6) В условиях <i>несистемы ТАГ</i> предопределено решать проблемы предаварийных и аварийных МКД с учётом как бы «естественно образовавшейся» ОБЩНОСТИ-ТОЖДЕСТВЕННОСТИ ИНТЕРЕСОВ АДМИНИСТРАЦИИ ГОРОДА И ДЕВЕЛОПЕРОВ-ЗАСТРОЙЩИКОВ с учётом следующих положений (в порядке сопоставления см. пункт 1д3.6 – противоположные характеристики альтернативной системы ЗПГ):</p> <p>(1д2.6-1) с одной стороны, в отношении предаварийных МКД предопределено существовать выгодоприобретательным интересам альфа-бенефициаров строительства в лице администрации - интересам, которые в условиях <i>несистемы ТАГ</i> характеризуются следующими положениями:</p> <ul style="list-style-type: none"> - имеется понимание необходимости упреждающего решения проблемы предаварийных МКД, а также понимание системного характера этой проблемы (в том числе, в отношении наличия двух способов действий – посредством реконструкции МКД и посредством строительства новых МКД на месте снесённых, вблизи снесённых МКД); - также имеется понимание того, что отсутствует возможность системного решения проблемы в условиях применения <i>несистемы ТАГ</i> и, соответственно, имеется как бы «добровольное понуждение» к выбору несистемного решения – выбору исключительно в пользу способа, определяемого строительством новых МКД на месте снесённых, вблизи снесённых МКД, - способа, ориентированного исключительно на обеспечения выгодоприобретательных интересов альфа-бенефициаров строительства в лице девелоперов-застройщиков (в порядке сопоставления см. пункт 1д3.6-1 – противоположное положение, характеризующее альтернативную систему ЗПГ); <p>(1д2.6-2) с другой стороны, в отношении предаварийных МКД существуют выгодоприобретательные интересы альфа-бенефициаров строительства в лице девелоперов-застройщиков - интересы, характеризующиеся следующими положениями:</p> <ul style="list-style-type: none"> - имеется заинтересованность в использовании принципа локальной-внесистемной максимизации застройки (принципа ЛВМЗ) и, соответственно, имеется заинтересованность в упразднении системы ЗПГ и в замещении системы <i>несистемой ТАГ</i> посредством применения дуалистического законодательства; - должно происходить и происходит преобразование заинтересованности в тотальном применении принципа ЛВМЗ в давление на администрацию в части обеспечения (законодательного, административного) способа, определяемого исключительно строительством новых МКД на месте снесённых и вблизи снесённых МКД при формальном и фактическом отвержении способа, связанного с реконструкцией предаварийных МКД (в порядке сопоставления см. пункт 1д3.6-2 – противоположное положение, характеризующее альтернативную систему ЗПГ); <p>(1д2.6-3) сочетание положений, характеризующих пунктами 1д2.6-1 и 1д2.6-2, предопределяет неизбежное – то, чтобы параллельно с частичным решением текущих проблем предаварийных МКД (решением исключительно за счёт сноса таких МКД и переселения граждан в новую несоразмерную застройку) происходило (неосознанно, или осознанно) создание новых-дополнительных, нерешённых и нерешаемых (сделанных нерешаемыми) проблем ещё большего масштаба, чем проблемы нынешние – создание проблем в виде:</p> <ul style="list-style-type: none"> - неотвратимого возникновения в ближайшем будущем значительного числа аварийных МКД, перешедших в разряд аварийных из разряда предаварийных по причине бездействия по блокированию такого перехода – бездействия, совершённого и совершаемого по причине невключения в программу реновации (невключения по причине несистемности такой программы) и фактического блокирования-упразднения (не намеренного, либо намеренного) возможностей своевременного реконструирования (не «реновирования» - !) соответствующих МКД¹⁴; - неотвратимого возникновения в период после наступления «ближайшего будущего» значительного и возрастающего числа аварийных МКД, переходящих в разряд аварийных из разряда предаварийных (а до этого перешедших в разряд предаварийных из разряда новых-неаварийных) по причинам, имеющим характер неотвратимой предопределённости быть указанному процессу деградации жилья в намеренно создаваемой несоразмерной застройке (см. комментарии к рис. 27) – создаваемой исключительно в порядке реализации выгодоприобретательных интересов альфа-бенефициаров строительства (в порядке сопоставления см. пункт 1д3.6-3 – противоположное положение, характеризующее альтернативную систему ЗПГ). <p>(1д2.7) <i>Несистемы ТАГ</i> применение обеспечивает достижение результатов, характеризующихся следующими положениями:</p>			
---	--	--	--

¹⁴ См. *реновация как закономерное проявление предзаданного этапа развёртывания несистемы точечного-административного градостроительства.*

<p>- происходят противоположные процессы - параллельно с наращиванием объёмов строительства (что необходимо) происходит то, что называется морфологическая деструкция города строительством;</p> <p>- закладываются основания для того, чтобы в период после наступления «ближайшего будущего» этот процесс деструкции города строительством продолжался бы в нарастающих масштабах в направлении утверждения неидентичной морфологии застройки города, а также в направлении исхода горожан из ныне создаваемой несоответственной застройки – исхода туда, где имеются в наличии им недостающие ценности пространственные базовые, в том числе в виде минимально необходимых приобъектных пространств «дворов» МКД¹⁵ (в порядке сопоставления см. пункт 1д3.7 – противоположное положение, характеризующее альтернативную систему ЗПГ).</p>			
<p>(1д3) для ситуации В - для системы зонально-правового градорегулирования (системы ЗПГ) возникает на этапе эксплуатации МКД сочетание следующих положений:</p> <p>(1д3.1) Жильцы (абсолютное большинство прежних «ответственных квартиросъёмщиков») стали собственниками квартир.</p> <p>(1д3.2) Для обретения неложного понимания того, что должно было происходить в отношении решения проблемы аварийных МКД в условиях применения системы ЗПГ следует сначала предъявить контекст для решения проблемы (положения 1д3.3, 1д3.4, 1д3.5), а затем предъявить принятый-предзаданный для системы ЗПГ подход к решению проблемы (положения 1д3.6, 1д3.7).</p> <p>(1д3.3) Для отечественной практики в соответствующее время предопределено было возникнуть ситуации противостояния альтернативных типов градорегулирования, явленных в виде системы и несистемы. Это:</p> <ul style="list-style-type: none"> - система зонально-правового градорегулирования (система ЗПГ). Этой системе предопределено было возникнуть первоначально на уровне базовых, неустраняемых норм законодательства, однако, оставшихся неразвёрнутыми так, как это предопределено максимальной логикой саморазвёртывания системы ЗПГ, - оставшихся неразвёрнутыми по причине вытеснения системы ЗПГ несистемой ТАГ; - несистема точечного-административного градостроительства (несистема ТАГ). Эта несистема оправдывает своё название «несистема» намеренно совершённым разрывом связей между базовыми документами градостроительного проектирования (ГП и ПЗЗ), ориентированностью на обеспечение выгодприобретательных интересов альфа-бенефициаров строительства посредством применения деструктивного принципа локальной-внесистемной максимизации застройки и фактического (не номинального - !) упразднения зонально-правового градорегулирования. Неложное понимание того, как должна решаться и как решается проблема аварийности МКД, может быть достигнуто не иначе, как только посредством сопоставления альтернативных подходов, используемых в условиях указанных альтернативных типов градорегулирования. <p>Поэтому в данной таблице применительно к каждому ниже приведённому положению системы ЗПГ имеются корреспондирующие-симметричные положения несистемы ТАГ, о чём в соответствующих местах даются указания о возможности сопоставить противоположные положения системы и несистемы.</p> <p>Соответствующие положения рассмотрены через призму интересов основных групп субъектов: собственников квартир, администрации города и девелоперов-застройщиков.</p> <p>(1д3.4) Системе ЗПГ (как любому типу градорегулирования) предопределено решать проблемы предаварийных, аварийных МКД с учётом следующих положений, относящихся к ИНТЕРЕСАМ СОБСТВЕННИКОВ КВАРТИР:</p> <ul style="list-style-type: none"> - имеется у собственников квартир понимание того, что без выполнения соответствующих мероприятий МКД, в котором они проживают, обречён стать аварийным в недалёком будущем – непригодным для проживания, а также имеется заинтересованность в недопущении того, чтобы МКД стал аварийным, и готовность к приятию одного из двух способов действий: либо реконструкция существующего МКД, либо снос МКД и переезд в новый МКД поблизости от снесённого МКД; - имеется у собственников квартир готовность принять помощь со стороны администрации в выполнении одного из двух указанных вариантов действий. <p>(1д3.5) Системой ЗПГ предопределено быть упреждающему системному-целостному планированию ради недопущения возникновения проблемы аварийных МКД – предопределено с учётом следующих положений, относящихся к ИНТЕРЕСАМ АДМИНИСТРАЦИИ ГОРОДА:</p> <p>(1д3.5-1) принимаются решения, которые предопределены юридически значимыми положениями контекста градостроительного, зафиксированного юридически значимыми положениями базовых документов градостроительного проектирования – ГП, ПЗЗ (в порядке сопоставления см. пункт 1д2.5-1 – противоположное положение, характеризующее альтернативную несистему ТАГ);</p> <p>(1д3.5-2) в силу предшествующего положения принимаемым решениям предопределено быть: контекстуальными, не произвольными, не случайными, то есть, быть</p>			+

¹⁵ Более подробное описание указанного процесса см. комментарии к рис. 27, который представлен в «Азбуке понятий градорегулирования ...» по адресу, указанному в сноске 1 к данному тексту.

ориентированными на создание *соразмерной застройки* и на блокирование возможности реализации деструктивного принципа *локальной-внесистемной максимизации застройки* (в порядке сопоставления см. пункт 1д2.5-2 – противоположное положение, характеризующее альтернативную несистему ТАГ);

(1д3.5-3) в силу предшествующих положений и в противоположность тому, что происходит при несистеме ТАГ, **отсутствует необходимость:** (а) **скрывать действительное положение дел;** (б) **привлекать «комиссию экспертов»** к принятию точечных-индивидуальных решений (для чего отсутствует потребность, поскольку контекстуальные основания для принятия решений заблаговременно и намеренно отработаны посредством подготовки соответствующих документов градорегулирования);

(в) **доказывать доказанное** - то, что факт привлечения комиссии есть свидетельство наличия не выполненных заблаговременно обязанностей администрации, а также желания администрации хотя бы номинально опровергнуть подозрение со стороны граждан о произвольности-неконтекстуальности «точечных» административных решений;

(г) **умалчивать** о том, что комиссия в принципе не может обеспечить подлинной системности-контекстуальности (профессиональности) решений при фактически упразднённых базовых документах градостроительного проектирования - ГП, ПЗЗ (в порядке сопоставления см. пункт 1д2.5-3 – противоположное положение, характеризующее альтернативную несистему ТАГ);

(1д3.5-4) в силу предшествующего положения (1д3.5-3) и в противоположность тому, что происходит при несистеме ТАГ, не создаются основания для того, чтобы возникали у представителей администрации такие **выгодоприобретательные интересы**, которые совпадали бы с выгодоприобретательными интересами девелоперов-застройщиков, с потребностью применять деструктивный принцип *локальной-внесистемной максимизации застройки*, то есть, не создаются основания для того, чтобы представители администрации как бы «естественным образом» входили бы в состав **альфа-бенефициаров строительства** (в порядке сопоставления см. пункт 1д2.5-4 – противоположное положение, характеризующее альтернативную несистему ТАГ);

(1д3.5-5) в силу предшествующего положения (1д3.5-4) и в противоположность тому, что происходит при несистеме ТАГ возникает у администрации ориентированность на то, чтобы проблемы решались целостно и непротиворечиво согласно принципам устройства и функционирования **системы зонального-правового градорегулирования** (в порядке сопоставления см. пункт 1д2.5-5 – противоположное положение, характеризующее альтернативную несистему ТАГ).

После того, как были обозначены условия и обстоятельства, предопределяющие порядок действий в рамках системы ЗПГ, можно переходить к выяснению особенностей действий, направленных на решение проблем предаварийных и аварийных МКД.

(1д3.6) В условиях **системы ЗПГ** предопределено решать проблемы предаварийных и аварийных МКД с учётом намеренно сложившейся **НЕОБЩНОСТИ-НЕТОЖДЕСТВЕННОСТИ ИНТЕРЕСОВ АДМИНИСТРАЦИИ ГОРОДА И ДЕВЕЛОПЕРОВ-ЗАСТРОЙЩИКОВ** с учётом следующих положений (в порядке сопоставления см. пункт 1д2.6 – противоположные характеристики альтернативной несистемы ТАГ):

(1д3.6-1) с одной стороны, в отношении предаварийных МКД предопределено существовать репутационным интересам альфа-бенефициаров строительства **в лице администрации** - интересам, которые в условиях **системы ЗПГ** характеризуются следующими положениями:

- имеется понимание необходимости упреждающего решения проблемы предаварийных МКД, а также понимание системного характера этой проблемы (в том числе, в отношении наличия двух способов действий – посредством реконструкции МКД и посредством строительства новых МКД на месте снесённых, вблизи снесённых МКД);
- имеется понимание того, что существует возможность системного решения проблемы в условиях применения **системы ЗПГ** и, соответственно, имеется «добровольное понуждение самой себя - администрации» к выбору системного решения – выбору, сбалансированному между способом, определяемым строительством новых МКД на месте снесённых и вблизи снесённых МКД (способа, ориентированного на обеспечение **выгодоприобретательных интересов альфа-бенефициаров строительства** в лице девелоперов-застройщиков) и способом, определяемым реконструкцией предаварийных, аварийных МКД, - способом, ориентированным на обеспечение **выгодоприобретательных интересов бета-бенефициаров строительства** в лице определённых групп горожан, совершивших выбор в пользу именно такого способа (в порядке сопоставления см. пункт 1д2.6-1 – противоположное положение, характеризующее альтернативную несистему ТАГ);

(1д3.6-2) с другой стороны, в отношении предаварийных МКД существуют **выгодоприобретательные интересы альфа-бенефициаров строительства в лице девелоперов-застройщиков** - интересы, характеризующиеся следующими положениями:

- имеется заинтересованность в использовании принципа *локальной-внесистемной максимизации застройки* (принципа **ЛВМЗ**) и, соответственно, имеется заинтересованность в упразднении-вытеснении **системы ЗПГ** и в утверждении **несистемы ТАГ** посредством **дуалистического законодательства;**
- не происходит преобразования заинтересованности в тотальном применении принципа **ЛВМЗ** в давление на администрацию для обеспечения (законодательного, административного) способа, определяемого исключительно строительством новых МКД на месте снесённых и вблизи снесённых МКД при формальном и фактическом

<p>отвержении способа, связанного с реконструкцией предаварийных МКД, - не происходит указанного преобразования по причине избрания администрацией системного подхода, реализация которого обеспечивается отвержением <i>несистемы ТАГ</i> и применением <i>системы ЗПГ</i> (в порядке сопоставления см. пункт 1д2.6-2 – противоположное положение, характеризующее альтернативную несистему ТАГ);</p> <p>(1д3.6-3) сочетание положений, характеризуемых пунктами 1д3.6-1 и 1д3.6-2, предопределяет неизбежное – то, чтобы параллельно в решении текущих проблем не происходило бы расширенное воспроизводство новых проблем, в том числе по причине отказа от ныне происходящего намеренного создания <i>несоразмерной застройки</i> (в порядке сопоставления см. пункт 1д2.6-3 – противоположное положение, характеризующее альтернативную несистему ТАГ).</p> <p>(1д3.7) <i>Системы ЗПГ</i> применение обеспечивает достижение результатов, характеризуемых следующими положениями: - решаются проблемы предаварийных и аварийных МКД с одновременным налаживанием системы, предотвращающей порождение вновь и вновь всё новых и новых предаварийных и аварийных МКД; - блокируется развёртывание проблем, порождаемых <i>несистемой ТАГ</i> и связанных с расширенным воспроизводством <i>несоразмерной застройки</i> и созданием <i>неидентичной морфологии застройки города</i>, а также с возникновением феномена грядущего исхода горожан из города, из ныне создаваемой соразмерной застройки – исхода туда, где имеются в наличии им ныне недодаваемые <i>ценности пространственные базовые</i>, в том числе в виде минимально необходимых приобъектных пространств «дворов» МКД (в порядке сопоставления см. пункт 1д2.7 – противоположное положение, характеризующее альтернативную несистему ТАГ).</p>			
<p>2. Второго цикла начало: обновление МКД (либо посредством капитального ремонта, либо посредством реконструкции), или обновление использования земельного участка посредством сноса МКД и строительства нового МКД:</p>			
<p>(2а) для условий применения градостроительства дорыночного, социалистического второго цикла начало характеризовалось сочетанием следующих положений:</p>			
<p>(2а1) капитальный ремонт МКД. Этому варианту предопределено быть возможным, но не быть приоритетным по причине того, что само создание МКД было ориентировано на относительно короткий срок их «временного» существования, предполагавшего упразднение МКД по истечении этого короткого срока</p>	+		
<p>(2а2) реконструкция МКД. Этому варианту предопределено быть возможным, но не быть приоритетным по причине, указанной в пункте (2а1)</p>	+		
<p>(2а3) снос МКД и строительство нового МКД. Этому варианту предопределено быть приоритетным по причине, указанной в пункте (2а1)</p>	+		
<p>(2б) для условий применения <i>несистемы точечного-административного градостроительства (несистемы ТАГ)</i> второго цикла начало характеризуется сочетанием следующих положений:</p>			
<p>(2б1) капитальный ремонт МКД. Этому варианту предопределено быть возможным, но случайным-эксклюзивным, поскольку его выполнение требует активного содействия со стороны администрации, а такое содействие минимизировано в силу сосредоточенности главных интересов и усилий представителей администрации (входящих в состав <i>альфа-бенефициаров строительства</i>) на варианте (2б3) - «снос МКД и строительство нового МКД» в рамках программы реновации</p>		+	
<p>(2б2) реконструкция МКД. Этому варианту предопределено быть возможным, но случайным-эксклюзивным по причинам, указанным в пунктах (2б1) и (2б3)</p>		+	
<p>(2б3) снос МКД и строительство нового МКД. В условиях <i>несистемы ТАГ</i> этому варианту предопределено быть приоритетным, поскольку он в наибольшей степени содействует продвижению-реализации <i>выгодоприобретательных интересов альфа-бенефициаров строительства</i> (в состав которых неизбежным-неотвратимым образом входят представители администрации) – интересов, требующих тотального применения принципа <i>локальной-внесистемной максимизации застройки</i> – применения, обеспеченного противоречивым, <i>дуалистическим законодательством</i></p>		+	
<p>(2в) для условий применения <i>системы зонального-правового градорегулирования (системы ЗПГ)</i> второго цикла начало характеризуется сочетанием следующих положений:</p>			
<p>(2в1) капитальный ремонт МКД. В условиях <i>системы ЗПГ</i> этому варианту предопределено быть одним из приоритетных, поскольку он (вместе с вариантом 2в2) в наибольшей степени соответствует целям создания <i>идентичной морфологии застройки города</i>, целям противодействия <i>деструкции города строительством</i> - деструкции, совершаемой ради обеспечения <i>выгодоприобретательных интересов альфа-бенефициаров строительства</i></p>			+
<p>(2в2) реконструкция МКД. В условиях <i>системы ЗПГ</i> этому варианту предопределено быть одним из приоритетных, поскольку он (вместе с вариантом 2в1) в наибольшей степени соответствует целям создания <i>идентичной морфологии застройки города</i>, целям противодействия деструктивным процессам <i>локальной-внесистемной максимизации застройки</i> города</p>			+
<p>(2в3) снос МКД и строительство нового МКД. В условиях <i>системы ЗПГ</i> этому варианту предопределено применяться, но не быть приоритетным (за исключением отдельных локаций) по причинам, указанным в пунктах (2в1) и (2в2)</p>			+

<p>3. Резюме относительно особенностей решения проблемы предаварийных и аварийных МКД в условиях применения различных типов градорегулирования</p>			
<p>3.1. Для условий применения градостроительства дорыночного, социалистического предопределено было, чтобы указанная проблема не имела окончательного решения в принципе (существовала как «вечная проблема»), поскольку для решения этой проблемы потребовалось бы упразднить этот тип градорегулирования, а именно:</p> <p>3.1.1) потребовалось бы возложить юридически значимую ответственность (за сохранение в эксплуатационном состоянии МКД) на «ответственных квартиросъемщиков», сделав их собственниками жилья, что невозможно, поскольку упразднило бы устойчивую существовавшую в своё время экономической системы;</p> <p>3.1.2) потребовалось бы возложить на органы власти юридически значимую ответственность за решение жилищной проблемы в целом и, соответственно, за нерешение этой проблемы в некоторых запланированных объёмах и в пределах запланированных сроков, что означало бы перевод деклараций в статус обязательств-обязанностей власти – означало бы то, что невозможно выполнить в условиях существовавшей в своё время экономической системы.</p>	+		
<p>3.2. Для условий применения несистемы точного-административного градостроительства (несистемы ТАГ)¹⁶ предопределено, чтобы указанная проблема не имела окончательного решения - существовала как «вечная проблема», поскольку:</p> <p>3.2.1) создаются проблемы как для текущего времени (скорее не осознанно, чем осознанно), так и проблемы для относительно недалёкого будущего в виде трёх «волн аварийности» разных видов МКД, для которых проблема аварийности решается лишь частично, нецелостно, несистемно (феномен «провоцирования возникновения старой проблемы на новом месте»), либо решение которой в недалёком будущем вообще не предусмотрено, не запланировано заблаговременно;</p> <p>3.2.2) «первая волна аварийности» – аварийные МКД, проблема аварийности которых решается посредством их сноса и строительства на их месте несоразмерной застройки высотной, для которой не соблюдаются ценности пространственные базовые в виде минимально необходимых размеров приобъектных пространств «дворов»¹⁷. Частичность-нецелостность-несистемность временного решения проблемы для этого вида МКД неизбежным образом возвратится в недалёком будущем в виде нового проявления аварийности МКД (как реакция жильцов на намеренную «недоданность» им должного – минимально необходимого) – в виде возникновения «волны аварийности третьей» (см. пункт 3.2.4);</p> <p>3.2.3) «вторая волна аварийности» – аварийные МКД, проблема аварийности которых характеризуется совокупным действием следующих положений:</p> <p>а) некогда состоялся отказ собственников квартир участвовать в программе решения проблемы аварийности МКД по схеме, обозначенной в пункте 3.2.2;</p> <p>б) решение проблемы аварийности указанных МКД может состояться только посредством реконструкции МКД при содействии администрации в части, как минимум, образования земельного участка МКД, но такое образование не выполняется заблаговременно и фактически заблокировано приоритетным выполнением принципиально иных действий, выполняемых по схеме 3.2.2;</p> <p>в) согласно положениям а) и б) происходит то, что срок наступления состояния аварийности МКД неотвратимо приближается, а способы устранения аварийности (посредством реконструкции) администрацией фактически упразднены;</p> <p>г) таким образом, «вторая волна аварийности» есть неизбежность, она всё более приближается при том, что отсутствуют упреждающие административные действия в порядке реагирования на ту реальность, наступление которой следовало бы предусмотреть, но не было в своё время предусмотрено по причине доминирования тех способов несистемного управления, которые предопределены несистемой ТАГ;</p> <p>3.2.4) «третья волна аварийности» – это принципиально новый тип аварийности МКД, который в отечественной истории ещё не был известен, но которому предопределено возникнуть в предопределённое время в отношении МКД, созданных несистемой ТАГ в порядке реакции на «первую волну аварийности» (см. пункт 3.2.2), и который характеризуется следующими положениями, где каждое предшествующее положение с неотвратимостью предопределяет наступление последующего:</p> <p>а) невозможно допустить, чтобы в текущий период современной истории не будет последовательно возрастать уровень благосостояния горожан;</p> <p>б) вместе с возрастанием уровня благосостояния горожан неизбежно будет возрастать неудовлетворённость тем, что горожане некогда получили в виде пространственных условий их проживания (тех условий, которые были им предоставлены в качестве «обмена старого жилья на новое жильё» в несоразмерной застройке), с одной стороны, а также их представлениями о приемлемом-должном и наличными, для них достаточными возможностями самим себе обеспечить должное-желательное-лучшее, с другой стороны;</p>		+	

¹⁶ В данном случае рассматривается максимальное проявление **несистемы ТАГ**, явленное примером столичного мегаполиса.

¹⁷ См. **«человейники»**, а также рисунки: 2, 3, 6, 10, 12, 19-2.2, 19-3-3, 21, 22, 24, 25, 27. Указанные рисунки представлены в «Азбуке понятий градорегулирования ...» по адресу, указанному в сноске 1 к данному тексту.

<p>в) неупразднимое действие положения-фактора (б) неотвратимо станет триггером последовательно развёртываемого, расширяющегося в масштабах процесса «исхода горожан из несоразмерной застройки города-мегаполиса» (где они в результате некогда выполненных мероприятий реновирования предаварийных МКД не получили необходимого-обязательного для приемлемой городской жизни в виде минимальных размеров приобъектных пространств «дворов») – исхода туда, где представления о приемлемой и достойной жизни будут реализованы в <i>соразмерной застройке</i>;</p> <p>г) для заведомо предопределённого и однажды начатого процесса «исхода горожан из несоразмерной застройки» уже не будет препятствий к постоянному расширению развёртывания – к тому, чтобы увеличивалось количество «квартир, освободившихся от жильцов», уменьшалась стоимость жилой недвижимости, частично заполняемой новыми жильцами с пониженным социальным статусом, чтобы инженерно-техническое содержание такой недвижимости становилось всё более и более нерентабельным с экономической точки зрения, чтобы такая <i>несоразмерная застройка</i> постепенно превращалась в предаварийные и аварийные МКД;</p> <p>д) совокупное действие положений-факторов а-г неотвратимо ведёт к тому, чтобы ставшие непригодными для проживания аварийные МКД были подвергнуты сносу в предопределённое для этого время. Иными словами:</p> <p>- МКД, некогда специально созданные ради решения проблемы аварийности МКД, сами стали «жертвой этой проблемы», спровоцировали возвращение этой проблемы, которая мнимым образом, якобы, была решена посредством создания <i>несоразмерной застройки</i>, обречённой на выморачивание и упразднение в относительно недалёком будущем;</p> <p>- третья волна аварийности возвращает ситуацию в прошлое (в состояние «первой волны аварийности») – становится свидетельством того, что в <i>условиях несистемы ТАГ проблема аварийности МКД превращается в нерешаемую проблему – в «вечную проблему».</i></p>			
<p>3.3. Для условий применения системы зонального-правового градорегулирования (системы ЗПГ) предопределено, чтобы указанная проблема получила, наконец, окончательное решение, – чтобы проблема аварийных МКД перестала существовать как «вечная проблема», поскольку:</p> <p>3.3.1) решение проблем разного вида происходит при системе ЗПГ не фрагментарно-обрывочно-частично (как при несистеме ТАГ – см. пункты 3.2.2, 3.2.3), но системно-целостно. Это, в частности, означает то, что:</p> <p>а) в рамках одной программы представлены скоординированно-синхронизированно: как мероприятия в отношении тех МКД, проблема аварийности которых решается путём их сноса и строительства новых МКД на месте снесённых, так и мероприятия в отношении тех МКД, проблема аварийности которых решается путём их реконструкции;</p> <p>б) в силу положения (а) не возникает «второй волны аварийности МКД», также не возникает и «третьей волны аварийности МКД», поскольку при решении проблемы в рамках «первой волны», не создаётся <i>несоразмерная застройка</i>, соответственно, не провоцируется возникновение такого явления, как «исход горожан из несоразмерной застройки города-мегаполиса» с цепочкой неотвратимых следствий, приводящих к превращению новых МКД в предаварийные и аварийные МКД, подлежащие сносу (см. выше пункт 3.2.4);</p> <p>3.3.2) в силу положения 3.2.1 проблема аварийности МКД лишается такой характеристики, как «нерешаемая-перманентная-вечная».</p>			+
<p>3.4. Резюме.</p> <p>При сопоставлении подходов по решению проблемы аварийных МКД – подходов, применяемых в рамках несистемы ТАГ и системы ЗПГ, обнаруживается то, что:</p> <p>3.4.1) несовершенство подхода, применяемого при <i>несистеме ТАГ</i>, определяется не ошибками случайными, но некоторыми целевыми намерениями и ценностными установками¹⁸, направленными на «специальное создание полезных ошибок» - на максимизацию выгод для <i>альфа-бенефициаров строительства</i>, максимизацию, сочетаемую с недодачей <i>ценностей пространственных базовых для бета-бенефициаров строительства</i> (рядовых горожан), прежде всего с недодачей ценностей в виде минимально необходимых размеров приобъектных пространств «дворов» МКД;</p> <p>3.4.2) при <i>несистеме ТАГ</i> предопределено проблеме аварийности МКД быть «вечной» по причине её воспроизводства посредством создания <i>несоразмерной застройки</i>, которой предопределено по истечению непродолжительного времени стать объектом отвержения со стороны некогда переселённых горожан – предопределено стать триггером процесса исхода горожан из города-мегаполиса, который деструктурируется несоразмерной застройкой;</p>			

¹⁸ См. феномен создания ошибок намеренных в дуалистическом законодательстве о градорегулировании; логики универсальность и противоположные результаты её развёртывания из противоположных ценностных посылок для градорегулирования.

<p>3.4.3) для текущего периода времени существует предопределение быть тому, чтобы <i>несистема ТАГ</i> и результаты её применения «неоправданно оправдывались» бы по субъективным основаниям большинством причастных и не причастных к строительству лиц - и управленцами, и планировщиками, и горожанами, несмотря на объективность положений 3.4.1 и 3.4.2, - оправдывалась бы по причинам:</p> <ul style="list-style-type: none"> - утвердившегося приоритета количественных измерений в отношении объёмов производимой застройки (неоправданно-необоснованно утвердившегося приоритета) при одновременном отвержении необходимости законодательного установления требований критериальности к застройке – к <i>соразмерной застройке</i> и <i>несоразмерной застройке</i>; - стойкой потребности в сугубо комплементарном восприятии любой деятельности, относящейся к строительству, включая также и законодательную деятельность, результаты которой позволяют создавать в неоправданно больших объёмах именно <i>несоразмерную застройку</i> высотную и тем самым превращать проблему аварийности МКД в «вечную проблему»¹⁹. 			
---	--	--	--

¹⁹ См.: *комплементарность как потребность для псевдоградорегулирования; несистемы ТАГ «неоправданное оправдывание» управленцами, планировщиками, горожанами и неизбежность расплаты за такое оправдание.*