

Екатеринбург	Ирбит	К.-Уральский	Красноуральск	Нижний Тагил	Серов
+3 +8	+5 +10	+3 +10	+2 +8	+3 +8	+6 +7
3, 4-5 м/с	3, 4-5 м/с	3, 5-6 м/с	3, 3-4 м/с	3, 4-5 м/с	3, 4-5 м/с

За язык не тянули

Что наобещали жителям власти Екатеринбурга, но почему-то позабыли выполнить

Ольга БЕЛОУСОВА,
Юлия БАБУШКИНА

В народе говорят: обещано-то три года ждут. Власти Екатеринбурга, похоже, взяли эту поговорку на вооружение. «Облазета» собрала самые громкие обещания чиновников уральской столицы, которые за последние три года так и не стали реальностью. И попробовала выяснить, почему.

Город получит вторую ветку метро

Вторая ветка метро остаётся несбыточной мечтой екатеринбуржцев последние 10 лет. В начале 2011 года Владимир Крицкий, в то время исполняющий обязанности замглавы администрации Екатеринбурга, сообщил, что строительство второй ветки начнётся ближе к лету. В канун сдачи в эксплуатацию «Чкаловской» и «Ботанической» эти планы казались закономерным продолжением истории.

Затем с разницей в несколько месяцев на официальном городском портале появились новости о том, что строительство второй ветки начнётся в районе перекрёстка улиц Рабочих и Металлургов, что муниципальные власти уже разрабатывают временные схе-

мы объездов на время строительства, а чуть позже – что подземку будут строить по методу Барселона. «К чемпионату мира в Екатеринбурге обязательно должна быть вторая ветка метро», – подытожил после одного из совещаний тогдашний заместитель главы администрации города по вопросам капрестроительства и землепользования Сергей Мямин. И при наличии финансирования строительство планируется в 2014 году.

Но «соответствующего финансирования» не получили ни к 2018 году, ни к 300-летию уральской столицы. В декабре 2019 года идею строительства метро одобрил президент Владимир Путин. Правда, вскоре выяснилось, что на очереди – другие города, поэтому Екатеринбург придётся подождать ещё немного. По словам властей, вторая ветка остаётся «абсолютно реальным и достижимым проектом, активная реализация которого уже началась».

Система платных парковок заработает

В 2014 году в центре Екатеринбурга запустили систему платных парковок. С того времени администрация пытается наладить систему выписывания штрафов и всё это время пута-



Не только люди, но и животные ждут выполнения обещаний

ет автомобилистов, не желая слышать расхождений.

В мае 2015 года в мэрии заявили, что уже составляют базу нарушителей. «Все решения вступили в силу, осталось несколько технических деталей. До 1 сентября нарушители получат первые «письма счастья», – прокомментировал тогдашний председатель транспортного комитета мэрии Дмитрий Логинов.

В марте 2016 года администрация вновь пообещала, что «нарушителей ждут незамедлительные штрафы». В октябре 2018 года – что «письма счастья» уже в пути. В начале 2020 года журналистов пригласили в пресс-тур: пусть лично убедятся, что безответ-

ственным водителям несдобровать.

Нынешним летом СМИ со ссылкой на вице-мэра Екатеринбурга Алексея Бубнова написали, что очередные «первые письма счастья» придут в августе, а полноценно система штрафов заработает в сентябре. На дворе – октябрь, новостей от мэрии нет.

Общественный транспорт станет удобным

С лета 2016 года жителей Екатеринбурга начали морально готовить к транспортной реформе, запланированной на июль 2017 года. Власти, напомним, намеревались сократить дублирующие маршруты и фактически создать новую маршрутную сеть, где пересадок будет больше, зато транспорт будет ходить чаще. По крайней мере, именно так объяснял реформу инициатор проекта Евгений Липович в эфире программы «Новости».

Весной 2017 года мэрия объявила о переносе транспортной реформы на 2019 год. В ноябре 2019 года экс-мэр Екатеринбург Александр Высокинский назвал новый срок реализации реформы – 2021 год.

Будоражит горожан громкими новостями с тех пор перестали. Вместо этого рассказывают о конкретных новшествах – появление новой остановки, запуск нового маршрута и так далее. Одним словом, «едет слона по кусочкам». Но до обещанных «пятиминут на остановке» ещё очень далеко.

В Верхнюю Пышму и Академический поедут трамваи

В 2015 году власти Екатеринбург радостно рапортовали: скоростной трамвай свяжет уральскую столицу и Верхнюю Пышму через четыре года. Затем поправились: к ноябрю 2020 года (этот срок называл тогдашний первый вице-мэр Екатеринбург Алексей Кожеев). Затем – в 2021 году. Сейчас жителей ориентируют на начало 2022 года.

На два года позже запланированного начнут строить и трамвайную линию в Академический. Ветка должна была стать подарком к юбилею города, и чтобы успеть в срок, прокладку линии планировали начать ещё в прошлом году. Однако символические рельсы заложил лишь нынешним ле-

МЫСЛИ ВСЛУХ

Конечно, для сложившейся ситуации есть объективные причины: задержки финансирования, внеплановые доработки проектов и та же пандемия... Но есть вещи, которыестораживают. Почему чиновники привязывают свои планы к крупным событиям или датам (юбилей города, например)? Проекты в итоге накапливаются, и чем-то приходится жертвовать.

Почему все обещания каждый раз даются словно с чистого листа? Если вы сдвигаете сроки, проведите разбор полётов, выясните, почему не получилось вовремя и кто из ответственных лиц за это ответил! И дайте подробную информацию людям, чтобы не ждали наперас-ну. Или повестка всегда должна быть только позитивной, а о проблемах – ни слова?

Делать жизнь в уральской столице более комфортной – ваша работа, господа чиновники. Не можете выполнить в срок – не обещайте. А уж если, как говорится, взялся за гуж – не говори, что не дюж...

Сделают развязку у «Калины»

В 2011 году екатеринбуржцам впервые показали, как будет выглядеть транспортная развязка на пересечении скоростного кольца по переулку Базовому с улицей Комсомольской и Сибирским трактом (так называемая развязка у «Калины»). Завершить работы обещали в течение пяти лет, но всё упиралось в деньги: стоимость работ на тот момент составляла чуть менее 6,6 миллиарда рублей.

В 2013 году проект обновился. В новом варианте власти отказались от сноса капитальных строений, решили проводить работы без перекрытия движения в целом и пр. С 2014 года планировалось начать строительство – так заявляли в мэрии.

Вернулись к проекту только в 2020 году: глава Екатеринбург Александр Высокинский поручил департаменту архитектуры скорректировать проектную документацию и назначил обществен-

ные обсуждения. Деньги на стройку нашлись – 2,6 млрд рублей из областного бюджета (с 2021 по 2023 год). Известен подрядчик – московская компания «АльмакорГрупп» (сейчас строит мост через Нижнетагильский пруд). Приступить к строительству мэрия обещает в 2022 году, сдать объект – в 2024-м.

Набережную Исети благоустроят

Разработкой концепции набережной в мэрии занялись ещё при Александре Якове. Муниципалитет планирует выполнить работы по благоустройству набережной от Большого Конного полуострова до Нижне-Исетского пруда в преддверии празднования 300-летия уральской столицы», – сообщалось в релизе мэрии.

Пока закончен только один участок – между улицами Малышева и Куйбышева. Целью же понимания, как будет выглядеть набережная Исети, у жителей нет. За идеями власти обращались и к студентам, и к инициативным гражданам, а в этом году объявили конкурс на лучший проект благоустройства набережной среди архитекторов со всего мира.

Построят новый зоопарк

В 2017 году на стенде Екатеринбург на ИННОПРОМЕ презентовали концепцию нового зоопарка в районе «Новоколывцовский». О проекте рассказывали экс-заместитель главы администрации Екатеринбург Сергей Тушин и коммерческий директор компании «Синара-Девелопмент» Алексей Смирнов. «Первая очередь составит 19 гектаров и будет запущена к в 2023 году», – заявил тогда Смирнов.

Однако в связи с проведением в Екатеринбурге Универсиады-2023 планы изменились.

– Бесконечные разговоры о переезде зоопарка приводят к тому, что мы не можем приступить к реконструкции двух объектов, которые остро в ней нуждаются, – так прокомментировала ситуацию директор зоопарка Светлана Прилепина. – Речь идёт о волонерах для блях медведицы и амурских тигров. Проектно-сметная документация уже готова, но как доходит до финансирования, встаёт вопрос: стоит ли давать деньги, если планируется переезд?

P.S.: Пока номер «ОГ» готовился в печать, стало известно, что мэрия приостановила работу над проектом второй ветки метро. Об этом сообщил на вчерашнем брифинге вице-мэр Екатеринбург Алексей Корюков. «Сегодня на уровне федерального принято решение о приостановке всех проектов по подземному метро за исключением Москвы, Санкт-Петербурга, Красноярска и Челябинска. Поэтому пока по метро мы приостановили все работы с точки зрения подготовки проектной документации», – заявил он. Судя по всему, обещание вновь отложено в долгий ящик.

Что ещё обещали екатеринбуржцам?

- К 300-летию города возвести на месте снежного дома по ул. Карла Либкнехта, 40 новое здание Свердловской филармонии. Первый проект нового зала был представлен ещё в 2013 году – здание предлагалось построить в виде куба. В 2018 году был объявлен новый конкурс концепций – его победителем стал проект бюро Zaha Hadid Architects. Построить здание планировалось в 2023 году, сейчас срок сдвинули на 2025-й;
- Реконструировать «Городок чекистов» и гостиницу Исеть. Власти Свердловской области собира-

лись заключить концессионное соглашение по объекту. Однако в марте Корпорация «Маяк», которая была одним из кандидатов на проведение ремонта здания, прекратила переговоры. Реконструкция отложена;

- К 2020 году завершить благоустройство Шарташского лесопарка. Такие сроки назывались четыре года назад. Но прошлой осенью был утверждён новый мастер-план по развитию лесопарка, рассчитанный на 10 лет. Часть работ выполнена, но к их качеству есть вопросы. Всё ещё не работает освещение, по пешеходной дорожке вздят автомобили и пр.

Многоразовая ракета: уральские учёные бросили вызов Илону Маску

Галина СОКОЛОВА

Свердловские и челябинские учёные приступили к созданию российской ракеты-носителя многоразового использования, где пуск и посадку будут обеспечивать один и те же двигатели. Задача, которая пока не по силам многим мировым державам, вполне решаема, говорят они. На испытательном стенде НИИ машиностроения (Нижняя Салда) успешно прошёл демонстрационный пуск двигательной установки для одноступенчатой ракеты-носителя «Корона».

«Корона» для взлёта и посадки

Планируется, что космический грузовик «Корона» начнёт регулярные ежедневные (!) рейсы на орбиту в 2030 году. Назвали его так, разумеется, не в честь напавшей на землян инфекции. Аббревиатура расшифровывается как «космическая одноступенчатая ракета – орбитальный носитель аппаратов». Ну и схема двигательной установки соответствует: центральное тело в обрамлении камер сгорания.

Сейчас разработчики проверяют жизнеспособность идеи создания двигательной установки с центральным телом. Она будет способна эффективно работать в атмосфере и космическом пространстве. Ракета оторвется от Земли, доставит груз и вернётся обратно в заданную точку. Для сравнения – у космических аппаратов компания Илона Маска возвращается только первая ступень.

Проект Уральского научно-образовательного центра «Передовые производственные технологии и материалы» объединил усилия четырёх организаций: Южно-Уральского госуниверситета (Челябинск), НИИ маши-



Вот так выглядит уменьшенный вариант новой двигательной установки, разработанной уральскими учёными. И её запуск

ностроения (Нижняя Салда), Государственного ракетного центра имени академика В.П. Макеева (Миасс) и НПО автоматики имени академика Н.А. Семихатова (Екатеринбург). Стартовый капитал составил 70 млн рублей, выделенные из бюджета Челябинской области.

Октябрь стал стартовым месяцем для практических пусков. На 301-м испытательном стенде АО «НИИМаш», где когда-то готовили к полётам маршевые двигатели «Энергия-Буран», состоялся пуск демонстратора – уменьшенного образца «сердца» ракеты будущего. Установка состоит из 16 ракетных двигателей на жидком топливе (спирт + кислород), которые объединены в единую систему.

Кнопка «пуск» нажата, и установка с оглушительным рёвом начинает работать, образуя огненный шлейф. Через 8 секунд двигатели замерли. «На бис» установку запустили ещё пару раз.

– Пуск прошёл успешно. Далее будем работать над переводом системы на толивую пару «водород-кислород». Уже сейчас чётко

видно, что уральские учёные в этой сфере обладают компетенциями действительно мирового уровня, – отметил директор по развитию Уральского научно-образовательного центра Игорь Манжуров.

Также на АО «НИИМаш» были проведены испытания демонстраторов технологии выхлопа топлива и системы управления посадкой летательного аппарата.

Рулевые космоса

Совершенно случайно южноуральские учёные предложили партнёрство в реализации столь амбициозного плана салдинским машиностроителям. АО «НИИМаш» – ведущее предприятие Госкорпорации «Роскосмос» по созданию и испытанию двигателей малой тяги. Эти двигатели отвечают за все передвижения аппаратов в космическом пространстве: корректируют орбиту спутников и кораблей, стабилизируют их положение, обеспечивают стыковку со станцией. Сегодня в

космосе рулят более 200 экземпляров спецпродукции НИИМаша.

Научно-исследовательский институт машиностроения в Нижней Салде был создан на заре космической эры – в 1958 году. За свою жизнь отметилась практически во всех крупных российских проектах, включая программу создания многоразовой транспортной системы «Энергия-Буран».

– Для программы «Энергия-Буран» был создан двигатель 17Д16 на экологически безопасном топливе и проведена экспериментальная отработка маршевого двигателя и ступени ракеты-носителя на кислородно-водородном топливе на наших стендах, – сообщил заместитель главного конструктора по эксплуатации и испытаниям АО «НИИМаш» Владимир Муркин.

Сегодня салдинские специалисты сосредоточены на создании двигателей малой тяги с улучшенными характеристиками, имеющих широкий спектр применения. Они работают на транспортных и пилотируемых кораблях, на международных космической

Репутация превыше всего

Нижнесалдинское предприятие располагает кадрами, способными провести двигатель по тернистому пути от идеи к её воплощению, и наконец, серийному производству. Но спокойной жизни не предвидится даже для тех типов продукции, что много раз подтвердили свою репутацию на орбите. Прежде чем стать частью космического аппарата, микродвигатель должен доказать свою сверхнадёжность. Каждое изделие проходит сначала холодные, а затем огневые испытания на специальных стендах. Сотрудники института готовы поручиться за качество своей продукции, но всякий раз придирчиво наблюдают за работой «малышей» в космосе.

– В этом году очень активна логистика на МКС. В конце июля там появился российский модуль «Наука», где установлены 40 наших двигателей. На днях, покинув модуль «Рассвет», к «Науке» пристыковался пилотируемый корабль «Ю.А. Гагарин», а сейчас мы следим за полётом создателей кинофильма. За каждым манёвром на орбите я, как и все мои коллеги, наблюдаем с замораживанием сердца. Ещё недавно я проводила гидродисциплины этих специалистов, а сейчас они перемещают многочисленные аппараты в космос. Двигатели отработали безупречно. Надёжно рулили, и мы можем этим гордиться», – говорит испытатель АО «НИИМаш» с 12-летним стажем Анна Гришина.

Планы «Роскосмоса» становятся всё амбициознее: идёт развёртывание лунной программы, готовится российско-европейская миссия «ЭкзоМарс», ведётся работа по созданию космического корабля многоразового использования. Разумеется, в этих проектах найдётся место для миниатюрных шедевров из Нижней Салды. Куда большие и сильные без малых и безотказных?

– До конца этого года планируется запуск ещё одного пилотируемого и двух транспортных грузовых кораблей к МКС. Один из них доставит на станцию универсальный узловой модуль «Причал», – рассказывает директор АО «НИИМаш» Елена Матвеева. – На каждом из этих космических аппаратов есть по 28 двигателей малой тяги. В результате успешной реализации всех запусков этот год будет отмечен рекордом: одновременно в составе российского сегмента МКС будут находиться 280 двигателей нашего производства.

Подготовлено в соответствии с критериями, утверждёнными приказом Департамента информационной политики Свердловской области от 09.01.2018 №1 – «Об утверждении критериев отнесения информационных материалов, публикуемых государственными учреждениями Свердловской области, в отношении которых функции и полномочия учредителя осуществляет Департамент информационной политики Свердловской области, к социально значимой информации».

С ТЦ «Аида» взыскали 16,6 млн рублей за вывоз мусора

ЕМУП «Спецавтобаза» – региональный оператор по обращению с отходами – взыскал с помощью судебных приставов долг с екатеринбургского торгового центра «Аида» за вывоз мусора. Как сообщили в пресс-службе регператора, сумма задолженности составила 16,6 млн рублей – средства списаны с банковской карты владельца ТЦ.

Торговый центр накопил огромный долг из-за нежелания исполнять условия договора на вывоз коммунальных отходов, рассказала директор ЕМУП «Спецавтобаза» Наталья Зубова. Поначалу регператор шёл навстречу должнику и попробовал решить вопрос путём переговоров. Но конструктивного диалога с «Аидой» не получилось, и пришлось подавать в суд.

По словам Зубовой, сейчас в числе злостных неплательщиков среди юрлиц числятся торговые центры «Краснослес» и «Ола» (должны по 2,6 млн рублей), а также ТЦ «Молодёжный» в Асбесте (673,7 тысячи рублей), ТЦ «Торговый дом» в Малышевском ГО (446 тысяч рублей), ТЦ «Юпитер» в Тавде (214,3 тысячи рублей).

В Нижнем Тагиле почти готов новый въездной знак «Город трудовой доблести»

К первому ноября в Нижнем Тагиле планируют завершить оформление нового въездного знака с почётным названием «Город трудовой доблести». Все бетонные работы уже выполнены, часть металлоконструкций установлена, подрядчики приступили к гранитной облицовке знака.

В пресс-службе администрации Нижнего Тагила рассказали, что архитектурная композиция весит более 35 тонн, площадь облицовочной плитки – почти 200 кв. метров, используется гранит трёх цветов – серый, чёрный и коричневый. На знаке будет надпись «Нижний Тагил – город трудовой доблести», буквы для неё изготовлены, их доставят в город до конца этой недели. Будет и орден Трудового Красного Знамени, которым был награждён город, и герб муниципального образования. Работы ведут томские специалисты, сама композиция находится на пересечении Свердловского шоссе и улицы Садоводов.

Напомним, Нижний Тагил был удостоен почётного звания «Город трудовой доблести» в 2020 году. Решением мэрии этот статус будет зафиксирован в городской черте дважды – в виде въездного знака и стелы. Площадь облицовочной плитки – почти 200 кв. метров, используется гранит трёх цветов – серый, чёрный и коричневый. На знаке будет надпись «Нижний Тагил – город трудовой доблести», буквы для неё изготовлены, их доставят в город до конца этой недели. Будет и орден Трудового Красного Знамени, которым был награждён город, и герб муниципального образования. Работы ведут томские специалисты, сама композиция находится на пересечении Свердловского шоссе и улицы Садоводов.

К слову, статус «Город трудовой доблести» сейчас имеют ещё два уральских города – Екатеринбург и Каменск-Уральский.

Юлия БАБУШКИНА