

ПРОГНОЗ ПОГОДЫ НА ЗАВТРА

Екатеринбург	Ирбит	К.-Уральский	Красноуральск	Нижний Тагил	Серов
+1 3, 4 м/с	+1 0 С-3, 3-4 м/с	+1 -1 3, 4-5 м/с	0 -4 3, 4-5 м/с	+1 -4 С, 2-3 м/с	-14 -19 С, 3-4 м/с

Братство кольца

Глава министерства экономики и территориального развития области – о городской электричке и других проектах, которые дадут толчок развитию Екатеринбургской агломерации

Станислав МИЩЕНКО

В конце сентября вице-премьер РФ Марат ХУСНУЛЛИН анонсировал строительство в восьми мегаполисах аналогов Московских центральных диаметров – сети городских электричек, выполняющих функции наземного метро. Несмотря на то что в Екатеринбурге городская электричка существует с 2005 года – она соединяет микрорайоны Сортировку и Вторчермет – этот вид транспорта недостаточно развит, чтобы стать альтернативой автобусам, маршруткам и трамваям. Но уже в следующем году начнутся работы по созданию вокруг города железнодорожного пассажирского кольца, которое затем свяжет с ним другие муниципалитеты Екатеринбургской агломерации. Об этих планах в интервью «ОГ» рассказал министр экономики и территориального развития Свердловской области Денис МАМОНТОВ, который занимается в регионе вопросами стратегического планирования.



Денис Мамонтов уверен, что к 2035 году Екатеринбургская агломерация по уровню развития догонит европейские города

Опыт Москвы

– Денис Михайлович, почему приоритет в создании новой транспортной системы Екатеринбург отдали городской электричке? Строительство кольцевой железной дороги даже закрепили в Генплана развития города до 2035 года.

– Во-первых, этому способствует существующая инфраструктура – из планируемого кольца две трети уже существуют. Из-за автомобилизации число машин в Екатеринбурге выросло по сравнению с 1991 годом в 4 раза – мы достигаем предела транспортной загрузки: какую бы плотность дорог мы не формировали, всё равно будут пробки. А рельсовый транспорт – это то, что едет без пробок и не пересекается с автомобильными дорогами. Даже в городских трамваях есть участки, которые вынесены за пределы дорожной полосы, поэтому они меньше стоят в пробках.

Имею инфраструктуру, имею потребность – поэтому и решили сосредоточиться на городской электричке. Десять машин перевозят 20 человек, один трамвай перевозит сто, а два вагона электрички – двести. Физически эти транспортные средства занимают одно пространство, но количество пассажиров отличается в разы. И за счёт эффекта масштаба мы идём к формированию единой Екатеринбургской агломерации вполне естественным путём. Никто не придумывал что-то в коридорах региональной власти – люди сами просят этого, как и трамвай в Академический.

– Городская электричка будет курсировать так же, как пригородные поезда по Московскому центральному кольцу?

– Да, именно в этом направлении мы будем двигаться. Железнодорожное кольцо пройдёт в границах Екатеринбургской кольцевой автодороги (ЕКАД), проезд по нему можно будет оплатить Единой транспортной картой, внедрение которой мы тоже прорабатываем.

Но в столице МЦК играет самостоятельную роль по причине того, что оно отделяет жилые районы от промышленных зон. А в Екатеринбурге это происходит пока в меньшей степени. Поэтому у нас проект начинается играть, когда появляется радиальное движение, чтобы жители агломерации ежедневно добирался из дома до работы за приемлемое для них время. Но сам по себе этот проект ничего не несёт, если пассажиропоток городской электрички не будет синхронизирован с автобусным и трамвайным движением, как это происходит в Москве. Маршруты автобусов должны соответствовать графикам прохождения электропоездов так, чтобы люди подождали к остановкам общественного транспорта в определённое время и в определённом количестве. Администрация Екатеринбурга станет своеобразным мозгом, который будет анализировать весь про-

МЕЖДУ ТЕМ

- Екатеринбургская агломерация включает в себя 14 муниципалитетов: помимо уральской столицы в неё входят городские округа Берёзовский, Белоярский, Арамилский, Сысертский, Первоуральск, Ревда, Полевской, Верхнее Дуброво, Верхняя Пышма, Среднеуральск, Дегтярск, Заречный и ЗАТО Уральский. Площадь агломерации превышает 13,2 тысячи квадратных километров, численность населения – почти 2,5 миллиона человек, что составляет более 58 процентов населения Свердловской области.
- Нижнетагильская агломерация объединяет 12 муниципальных образований Горнозаводского управленческого округа – Нижний и Верхний Тагил, Нижнюю и Верхнюю Салду, Верх-Нейвинский, Верхнюю Туру, Новоуральск, Кировград, Кушву, Невьянск, посёлок Горноуральский и ЗАТО Свободный. Площадь агломерации – 16,4 тысячи квадратных километров, численность населения – более 650 тысяч человек.
- Северная агломерация располагается на территории Северного управленческого округа. В её состав входят 15 муниципалитетов – Серов, Карпинск, Красноуральск, Верхотурье, Волчанск, Качканар, Новая Ляля, Красноуральск, Североуральск, Ивдель, Нижняя Тура, Лесной, о-сёлки Сосьва, Гари и Пельым. Площадь агломерации – 16 тысяч квадратных километров, численность населения – около 460 тысяч человек.

ект, ну а периферийное участие каждый из 14 муниципалитетов Екатеринбургской агломерации будет отсчитывать сам.

Общие усилия

– Между главами этих муниципальных образований летом было подписано соглашение о реализации 16 совместных проектов. Один из них касается городской электрички: должны появиться маршруты, соединяющие Екатеринбург со Среднеуральском, Сысертью и другими городами. Какой эффект принесёт этот проект?

– Улучшение транспортной и логистической доступности между центром и периферией Екатеринбургской агломерации даст толчок её дальнейшему социально-экономическому развитию. Мы изучили маятниковую миграцию недельного и дневного циклов и увидели, как передвигаются люди, когда они с Академического района или ВИЗа едут по ЕКАДу и попадают на работу в Верхнюю Пышму или на Уралмаш. При этом путь у них в среднем занимает порядка 40 километров. Для современного и динамичного города – это слишком много.

Поэтому при определении приоритетных проектов мы сделали акцент на развитие железнодорожного транспорта, чтобы он перевозил пассажиров не только по кольцу внутри Екатеринбургской агломерации, но и решал вопросы сообщения на радиальных маршрутах, например, Первоуральск – Арамилский, Сысерт – Верхняя Пышма. При таком подходе появляются дополнительные связи, которые качественно решают проблему транспортной загруженности автодорог.

– С Екатеринбургом всё ясно. Как будет идти работа на местах?

- Перед каждым муниципалитетом мы поставим конкретные цели и поэтапный тайминг.
 - Например, техническую часть необходимо проработать к 15 декабря.
 - финансировать – к 1 января.
 - подписать соглашение о сотрудничестве со Свердловской железной дорогой – к 1 сентября 2022 года.
- А дальше холодно, трезво и без эмоций будем подхо-

дить к их реализации. Со своей стороны мы можем проверить реальность сроков, их исполнимость, дать экономическую оценку межмуниципальным проектам совместно с коллегами из министерства транспорта и дорожного хозяйства Свердловской области. Такой анализ позволит увидеть, завышены ли цифры по пассажиропотоку или занижены, есть окупаемость или нет, имеются ли риски возникновения дополнительных затрат.

Плюсы шеринга

– Транспорт – не единственный фактор формирования Екатеринбургской агломерации, хотя, без сомнения, один из ключевых. Какие ещё параметры легли в основу её развития?

– Если говорить о показателях агломерации, они разные и во многом связаны с территорией. Но всё упирается в одну задачу – улучшение качества жизни населения. Это основная часть, а вот составные – увеличение доходов граждан, повышение качества оказания услуг, а другие – идут следом.

Если мы говорим о Екатеринбурге, то здесь агломерация должна давать такой эффект, чтобы у человека траектория развития могла сложиться наиболее разнообразно. Чтобы он мог реализовать себя, например, не просто как учёный, а как учёный мирового уровня. Чтобы он мог найти себя не только в научно-педагогической сфере в стенах вуза, но и в творческой деятельности на базе летских кружков. У человека всегда должны быть альтернативные сценарии.

В скором времени Екатеринбургская агломерация обойдёт Самарско-Тольяттинскую и по численности населения, и по другим параметрам и станет третьей в России. На самом деле разница между нами уже не принципиальная, и даже без агломерационных процессов Екатеринбург в обозримом будущем перешагнёт этот порог, потому что у него очень хорошая динамика по общему приросту населения.

– Периферию агломерации эти процессы также затронут?

– Екатеринбург очень сильно влияет на свои окрестности и сопредельные муниципальные

образования, что наиболее ярко просматривается в их специализации. В одних территориях создают новые производства, а в других акцент делают на отдых и туризм.

● Промышленность – это север агломерации, в частности, Верхняя Пышма и Берёзовский.

● Рекреация – это юг, например, Сысерт и Полевской, где у многих жителей уральской столицы имеются частные домовладения.

Вся сложность заключается в том, что рабочие места должны быть не только на предприятиях, но и в зонах рекреации. Нельзя допускать, что пять дней в неделю Екатеринбург работает, а в выходные все едут в Сысерт. Пока происходит именно так, но наша работа как раз и направлена на то, чтобы развитие агломерации было равномерным на всём её пространстве. Соседние с Екатеринбургом муниципалитеты давно подключились к этой работе: рядом с ними складывается определённая инфраструктура сферы услуг – появляются рестораны, кафе, гостиницы, рождаются креативные кластеры, к примеру, «Лето на заводе», который станет основой для проекта «Туристическая Сысерт».

– За два последних года этот кластер посетили более 70 тысяч человек, но его организаторы столкнулись с недостаточной мотивацией людей приезжать туда снова. Как повысить привлекательность туров выходного дня для жителей уральской столицы?

– Нужно понимать, что если человека запереть в Екатеринбурге, ему будет крайне некомфортно, потому что все музеи и выставки он обойдёт за год. Людям хочется путешествовать, и путешествие не должно быть всегда только тем, что ты поехал на Камчатку, потрастил на это сотни тысяч рублей и три недели жизни.

Путешествия – это норма жизни, ты можешь путешествовать каждые выходные. Благо, живописных мест рядом с уральской столицей достаточно – экотропа на озере Шарташ, карьер Тальков Камень, скалы Чертово городище и другие. Переток людей создаёт полноценность повседневной жизни и по-хорошему ге-

нерирует не только приятные чувства, но и вполне ощутимые деньги. Человек где-то обедает, получает сервисные услуги, например, берёт прокат велосипеда. Необязательно ехать на нём из Сервы до Шарташа – можно добраться туда на городской электричке, а на озере вздаться велосипед напрокат.

– Но ведь на аренду нужны деньги, а их у человека может и не быть...

– Здесь не всё так однозначно, как кажется на первый взгляд. В основе того, что мы предлагаем, лежит шеринг – экономика совместного потребления, которая предполагает отказ от владения собственностью в пользу аренды. Экономика шеринга и отказ от таких дорогих средств передвижения, как автомобиль, даст человеку большую свободу передвижений. Это отчётливо заметно на примере электросамокатов и других средств индивидуальной мобильности (СИМ).

Повсеместно должны сформироваться электронные сервисы аренды СИМ, которые будут удовлетворять ежедневные потребности граждан. Ты садишься на самокат рядом с домом, доезжаешь до станции метро или городской электрички, садишься на неё, доезжаешь до другой части города, пересаживаешься на самокат, доезжаешь до места отдыха, садишься на велосипед и на нём путешествуешь по лесу. И тебе не нужно для этого покупать за один миллион автомобиль, за 50 тысяч велосипед и за 30 тысяч самокат. Человек освобождается от всех этих трат и платит непосредственно за время пользования. В этом и состоит главная мысль шеринга. Тем самым городская агломерация расширяет границы человека с полутора километров до 10–20.

На пути к Европе

– Если увеличить масштаб агломерации до размеров страны, то каково в ней место Екатеринбурга?

– В масштаб страны можно говорить о единой конурбации (группа связанных между собой самостоятельных городов, образующих единство благодаря интенсивным экономическим

ДОСЬЕ «ОГ»

Денис МАМОНТОВ
Родился 9 ноября 1977 года в Ханты-Мансийске.

Имеет два высших образования по специальностям «инженер-экономист» и «юрист». Проходил обучение в Московском школе управления «Сколково».

● В 2007–2012 годах занимал должность первого заместителя главы администрации Советского района ХМАО – Югры, затем в течение трёх лет возглавлял департамент лесного комплекса Тюменской области.

● С 2015 года был назначен заместителем главы Мегииона по территориальному развитию, спустя два года стал первым вице-мэром города.

● В феврале 2020-го был назначен министром экономики и территориального развития Свердловской области (до назначения пост руководителя этого министерства был вакантен в течение года).

Классный чин – действительный государственный советник Свердловской области 3-го класса. Женат, воспитывает троих детей.

и культурно-бытовым связям между ними. – Прим. ред.) Тюмень – Пермь – Челябинск – Екатеринбург: Когда мы поднимаемся на национальный уровень, перед нами открываются новые возможности. Любой экономически активный гражданин может жить в Екатеринбурге, а бизнес иметь в Тюмени или Челябинске. Он может управлять им не только дистанционно с помощью средств коммуникации, но и локально: достаточно утром отправить туда сотрудника с инспекцией, а вечером он вернётся обратно. Для этого даже не надо лететь на самолёте: плотность транспортных связей между уральскими городами такая, что достаточно 5–6 часов, чтобы оказаться в Тюмени. А в будущем это время может сократиться в полтора-два раза.

– За счёт строительства высокоскоростных автомагистралей наподобие той, которая свяжет Москву и Екатеринбург в 2024 году?

– Всё верно. Сегодня транспортные связи должны соответствовать уже не российскому, а мировому уровню социальности-экономического развития регионов. Ведь что такое скоростная магистраль? Это минимизация транспортных издержек, того, за что мы платим как потребители. Условно, если помидоры выращивают в Краснодарском крае, а до Екатеринбурга они едут сто часов, то в магазине мы за эти сто часов и платим. А если в Европе при таком же расстоянии помидоры попадают из Испании в Берлин за 50 часов, тогда мы видим ту удивительную вещь, что на немецком прилавке килограмм помидоров стоит дешевле, чем в Екатеринбурге. И дело здесь не в уровне зарплат, а в том, что логистические ресурсы на Западе более эффективны: чем дальше машина находится в пути, тем больше овощей пропадёт, тем больше нужно заплатить водителю фуры. Пространственное развитие для нашей страны тем и важно, что у нас очень большие расстояния. Понятно, что мы не можем сократить их физически, но скорость перевозок и пропускная способность не должны отличаться от Европы.

– В этом фарватере будет развиваться и Екатеринбургская агломерация?

– Да, но прежде у нас должна появиться единая транспортная стратегия. Я сейчас говорю не про кольцо, а про цепочку: самокат – городская электричка – остановка общественного транспорта – место работы.

Нужна единая система, которая будет в реальном времени предлагать человеку разные варианты маршрутов и рассчитывать его расходы. Это вопрос даже не управления моим трафиком, а управления моей жизнью – программный продукт должен стыковать мои передвижения так, чтобы я мог экономить своё свободное время и тратить его на отдых за городом или домашние дела.

ИЗВЕЩЕНИЕ

7 декабря 2021 года созывается Законодательное Собрание Свердловской области для проведения третьего заседания.

Начало работы 7 декабря в 10.00 часов в зале заседаний на 6 этаже здания Законодательного Собрания Свердловской области по адресу: г. Екатеринбург, ул. Бориса Ельцина, 10.

На заседании Законодательного Собрания Свердловской области предлагаются рассмотреть следующие вопросы:

- О назначении членов Избирательной комиссии Свердловской области;
- О назначении на должности мировых судей Свердловской области;
- О проекте закона Свердловской области № ПЗ-2599 «О внесении изменения в статью 3 Закона Свердловской области «О государственной поддержке юридических и физических лиц, осуществляющих производство сельскохозяйственной продукции, первичную и (или) последующую (промышленную) переработку сельскохозяйственной продукции и (или) закупку сельскохозяйственной продукции, пищевых лесных ресурсов, в Свердловской области»;
- О проекте закона Свердловской области № ПЗ-2600 «О внесении изменений в отдельные законы Свердловской области, регулирующие бюджетные правоотношения, и приостановлении действия отдельных их положений»;
- О проекте закона Свердловской области № ПЗ-2598 «О внесении изменений в Закон Свердловской области «Об областном бюджете на 2021 год и плановый период 2022 и 2023 годов»;
- О проекте закона Свердловской области № ПЗ-2598 «О внесении изменения в приложение 1 к Избирательному кодексу Свердловской области»;
- О проекте закона Свердловской области № ПЗ-2596 «О внесении изменений в статью 2 Закона Свердловской области «Об установлении на территории Свердловской области случаев, при которых не требуется получение разрешения на строительство»»;
- О проекте закона Свердловской области № ПЗ-2597 «О признании утратившим силу Закона Свердловской области «О распределении отдельных полномочий в сфере градостроительной деятельности между органами местного самоуправления муниципального образования «Город Екатеринбург» и органами государственной власти Свердловской области»;
- О проекте закона Свердловской области № ПЗ-2601 «О внесении изменений в статьи 3 и 5 Закона Свердловской области «О денежных средствах на содержание ребенка, находящегося под опекой или попечительством»»;
- О проекте закона Свердловской области № ПЗ-2593 «Об областном бюджете на 2022 год и плановый период 2023 и 2024 годов»;
- О проекте закона Свердловской области № ПЗ-2594 «О бюджете государственного внебюджетного Территориального фонда обязательного медицинского страхования Свердловской области на 2022 год и плановый период 2023 и 2024 годов»;
- О проекте закона Свердловской области № ПЗ-2588 «О внесении изменений в Закон Свердловской области «О бюджете государственного внебюджетного Территориального фонда обязательного медицинского страхования Свердловской области на 2021 год и плановый период 2022 и 2023 годов»»;
- О Программе управления государственной собственностью Свердловской области и приватизации государственного имущества Свердловской области на 2022 год и плановый период 2023 и 2024 годов;
- Об изменениях, внесенных в Программу управления государственной собственностью Свердловской области и приватизации государственного имущества Свердловской области на 2021 год и плановый период 2022 и 2023 годов»;
- Об исполнении Закона Свердловской области «Об особенностях регулирования земельных отношений на территории Свердловской области» в части использования и охраны земель сельскохозяйственного назначения»;
- Об исполнении Закона Свердловской области «О гарантиях равенства политических партий, представленных в Законодательном Собрании Свердловской области, при осуществлении их деятельности региональными телеканалом и радиоканалом»;
- О постановлении Законодательного Собрания Свердловской области от 08.12.2020 № 2907-ПЗС «Об исполнении Закона Свердловской области «О молодежи в Свердловской области» в части оказания государственной поддержки студенческим отрядам»;
- О постановлении Законодательного Собрания Свердловской области от 22.12.2020 № 2948-ПЗС «Об исполнении Закона Свердловской области «О технопарках в Свердловской области»»;
- О постановлении Законодательного Собрания Свердловской области от 19.11.2019 № 2179-ПЗС «Об исполнении Закона Свердловской области «Об обеспечении проведения капитального ремонта общего имущества в многоквартирных домах на территории Свердловской области»»;
- О постановлении Законодательного Собрания Свердловской области от 03.06.2014 № 1617-ПЗС «Об исполнении Закона Свердловской области «Об энергосбережении и повышении энергетической эффективности на территории Свердловской области»»;
- О постановлении Законодательного Собрания Свердловской области от 26.02.2020 № 2379-ПЗС «Об исполнении Закона Свердловской области «Об избрании органов местного самоуправления муниципальных образований, расположенных на территории Свердловской области»»;
- О постановлении Законодательного Собрания Свердловской области от 19.11.2019 № 2180-ПЗС «Об исполнении Закона Свердловской области «О международных и внешнеэкономических связях Свердловской области и участии Свердловской области и органов государственной власти Свердловской области в международном информационном обмене»»;
- О проекте федерального закона № 17357-8 «О внесении изменений в Федеральный закон «О санитарно-эпидемиологическом благополучии населения» (внесен Правительством Российской Федерации);
- О Положении о мандатной комиссии Законодательного Собрания Свердловской области;
- О Положении о комиссии по Регламенту Законодательного Собрания Свердловской области;
- О Положении о комиссии Законодательного Собрания Свердловской области по предварительной подготовке материалов к рассмотрению на заседании Законодательного Собрания Свердловской области кандидатур на должности судей;
- О Положении о комиссии Законодательного Собрания Свердловской области по межпарламентской деятельности;
- О Положении о комиссии Законодательного Собрания Свердловской области по контролю за достоверностью сведений о доходах, об имуществе и обязательствах имущественного характера, представляемых депутатами Законодательного Собрания Свердловской области»;
- О внесении изменений в отдельные постановления Законодательного Собрания Свердловской области;
- О внесении изменений в пункт 7 Положения об областном конкурсе среди средств массовой информации «Свердловская область – регион достижений», утвержденного постановлением Законодательного Собрания Свердловской области от 21.04.2020 № 2475-ПЗС;
- О внесении изменений в состав организационного комитета по проведению XVII областного конкурса молодежи образовательных и научных организаций на лучшую работу «Моя законодательная инициатива», утвержденный постановлением Законодательного Собрания Свердловской области от 20.04.2021 № 2132-ПЗС;
- О внесении изменений в состав организационного комитета по проведению конкурса представителей органов муниципальных образований, расположенных на территории Свердловской области, посвященного Дню местного самоуправления, утвержденный постановлением Законодательного Собрания Свердловской области от 03.12.2013 № 1317-ПЗС;
- О внесении изменения в пункт 1 Порядка назначения представителя Законодательного Собрания Свердловской области в Совете муниципальных образований Свердловской области, утвержденного постановлением Законодательного Собрания Свердловской области от 09.07.2013 № 1090-ПЗС;
- О представителе Законодательного Собрания Свердловской области в составе Федеральной конкурсной комиссии по телерадиовещанию;
- О награждении Почетной грамотой Законодательного Собрания Свердловской области.

Объявление о результатах проведения открытых эл. торгов по продаже имущества должника ООО «СЦАГРО»

Организатор торгов – конкурсный управляющий Тулинов Сергей Владимирович (ИНН 332705745797, СНИЛС 121-657-065 37, адрес для корреспонденции: 115184, г. Москва, а/я 12, телефон 79154978686, tulinov.arbitr@hotmail.com), член ПАУ ЦФО (ИНН 7705431418, ОГРН 1027700542209, адрес: 115191, г. Москва, МУНИЦИПАЛЬНЫЙ ОКРУГ ДАНИЛОВСКИЙ ВН.ТЕР.Г., Гамсовский пер., д. 2, этаж 1, ком. 85), действующий на основании решения АС Свердловской обл. от 11.09.2018 года по делу № А60-18555/2018, сообщает о результатах проведения открытых эл. торгов № 0020169 на УЭТП (по адресу www.etpu.ru) в форме аукциона с открытой формой представления предложений о цене по продаже имущества должника ООО «СЦАГРО» (ИНН 7203288556, ОГРН 1137232006966, юр. адрес: 623657, Свердловская обл., Тугульмский район, с. Верхвино, ул. Филиппова, д. 10); торги не состоялись, так как не было представлено заявок на участие. Публикация о проведении торгов в «Областной газете» № 191 от 14 октября 2021 года, полоса II.