

**ПРОТОКОЛ**  
**совместного заседания № 17 / 22**  
**комиссий по общественным пространствам и по транспорту**  
**Общественного экспертного совета при мэре города Новосибирска**  
**по вопросам градостроительства**

10 июля 2024 года  
15:00

г. Новосибирск  
Красный просп., 34  
малый зал заседаний

**Присутствовали:**

**Члены комиссии по общественным пространствам:**

Гаврилов Е. В.  
Гижицкая С. А.  
Долнаков П. А.  
Ильченко В. Н., заместитель председателя комиссии  
Ложкин А. Ю.  
Мокровицкий В. М.  
Свечникова И. Б., председатель комиссии  
Смирнова М. С.

**Члены комиссии по транспорту:**

Ашурков В. Ю., председатель комиссии  
Гаврилов Е. В.  
Долнаков П. А.  
Ложкин А. Ю.  
Мазур А. В., заместитель председателя комиссии  
Мокровицкий В. М.  
Нестеркин А. В.  
Никулин М. Ю.

**Члены Совета:**

Галимова О. Л., секретарь Совета  
Журавков А. Ю., председатель комиссии по нормативам  
Тыртышный А. Г.  
Филиппов В. Н.

**Приглашённые и иные лица:**

Баранов А. С., исполнительный директор ООО «ЛабГрад».  
Василович П. В., помощник депутата Совета депутатов города  
Новосибирска Антонова Р. В.  
Данилова Ю., корреспондент сетевого издания Infopro54.ru.

Долозов И. А., заместитель директора МАУК «Городские парки культуры и отдыха».

Колпакова Д. В., секретарь аппарата Совета.

Лукашев Д. А., председатель научно-технического Совета Ассоциации «Сибдальвостокгаз»

Нечай Ю. В., член правления НРО ООО «Союз дизайнеров России».

Потапова Е. А., директор Консалтинговой компании «VIP-club».

Разживина Д. О., заместитель начальника департамента культуры, спорта и молодёжной политики мэрии города Новосибирска.

Симбаева Д. К., журналист сетевого издания SibNOVO.

Стефанов А. Б., член регионального штаба Народного фронта в Новосибирской области.

Хабаров В. И., научный руководитель Научно-исследовательской лаборатории «Информационные технологии транспорта» ФГБОУ ВО СГУПС.

Эпов С. В., заместитель начальника департамента транспорта и дорожно-благоустроительного комплекса мэрии города Новосибирска - начальник управления автомобильных дорог мэрии города Новосибирска.

**Председательствующий** – председатель комиссии по общественным пространствам Свечникова И. Б.

Председательствующий объявил о правомочности совместного заседания комиссий по общественным пространствам и по транспорту: на начало заседания присутствуют 8 из 14 членов комиссии по общественным пространствам, 8 из 12 членов комиссии по транспорту.

Мокровицкий В. М. покинул заседание в ходе обсуждения по третьему вопросу.

Повестка дня утверждена совместным решением комиссий по общественным пространствам и по транспорту.

**ГОЛОСОВАЛИ:**

«ЗА» - 16.

«ПРОТИВ» - 0.

«ВОЗДЕРЖАЛИСЬ» - 0.

**Повестка дня:**

1. Вступительное слово представителя департамента культуры, спорта и молодёжной политики мэрии города Новосибирска.

*Докладчик – заместитель начальника департамента культуры, спорта и молодёжной политики мэрии города Новосибирска Разживина Д. О.*

2. О моделировании транспортных потоков в центральной части города Новосибирска при различных вариантах организации дорожного движения по улице Ленина.

*Докладчик – научный руководитель Научно-исследовательской лаборатории «Информационные технологии транспорта» ФГБОУ ВО СГУПС Хабаров В. И.*

3. О разработке концептуальных решений по перераспределению транспортных и пешеходных потоков в рамках предпроектных работ по комплексному благоустройству общественной территории «Транзитно-рекреационная зона по улице Ленина (от площади им. Ленина до проспекта Димитрова, включая площадь им. Ленина)».

*Докладчик – исполнительный директор ООО «ЛабГрад» Баранов А. С.*

4. О комплексном преобразовании центральной части города Новосибирска.

*Докладчик – член комиссий по общественным пространствам и по транспорту Совета Долнаков П. А.*

#### **По первому вопросу:**

Разживина Д. О. сообщила о предыстории вопроса по благоустройству улицы Ленина. Этот вопрос обсуждался в Новосибирске очень давно. И в 60-е годы, и в 70-е годы рассматривались различные варианты обустройства улицы Ленина. В том числе рассматривался вариант её пешеходизации ещё в советские времена.

В 2017 году в рамках национального проекта, по заказу Дом РФ, выполнен КБ Стрелка дизайн-проект благоустройства улицы Ленина от площади Ленина до проспекта Димитрова. КБ Стрелка работало совместно с новосибирской организацией «Сибирский центр содействия современной архитектуре». Разработанный дизайн-проект был передан в правительство Новосибирской области, и на его основе была разработана проектно-сметная документация для благоустройства улицы Ленина. Сделано это было в ценах 2017 года, поэтому в любом случае этот проект требует актуализации.

Уже в совсем новейшую историю мэрии города Новосибирска было дано поручение губернатором Новосибирской области Андреем Травниковым разработать проект благоустройства улицы Ленина, актуализировать существующие дизайн-проект и проектно-сметную документацию. И затем это предложение было развёрнуто до благоустройства территории туристического центра города Новосибирска: с учётом Вокзальной магистрали, ограниченной улицами Советской, Максима Горького, проспектом Димитрова, и с желательным включением туда Театральной площади перед Оперным театром и сквера «13-й трамвай» за Оперным театром.

Для этого в мэрии города Новосибирска в декабре 2023 года создана рабочая группа по организации работы по комплексному благоустройству общественной территории «Транзитная рекреационная зона по улице Ленина». Департамент культуры, спорта и молодёжной политики является координатором разработки дизайн-проекта и финансирует деятельность по разработке дизайн-проекта и проектно-сметной документации.

Для того, чтобы получить исходные данные, вводные для разработки дизайн-проекта были утверждены границы для проектирования и проведены два исследования транспортного моделирования. Первое из них проводил СГУПС, и оно должно было ответить на вопрос о наиболее эффективном способе организации движения по улице Ленина. Второе, более развёрнутое, о вообще предложениях по организации дорожного движения в туристическом центре Новосибирска. И вот эти два исследования сегодня выносятся на обсуждение совместного заседания двух комиссий Совета.

#### **По второму вопросу:**

Хабаров В. И. представил результаты моделирования транспортных потоков в центральной части города, конкретно на улице Ленина и прилегающих окрестностях. Целью работы было оценить варианты организации дорожного движения с использованием транспорта моделирования. Были использованы известные инструменты для так называемого микромоделирования.

Были взяты в рассмотрение несколько мероприятий, которые были рекомендованы в качестве предполагаемых изменений, которые касались этого объекта. В частности, ограничение движения предполагалось на улице Ленина от площади Ленина до проспекта Димитрова. Частичное ограничение движения на улице Ленина от площади Ленина до улицы Урицкого. Уменьшение количества полос для движения на улице Ленина от площади Ленина до проспекта Димитрова. Организация параллельной парковки на участке улицы Ленина. Организация велодорожки на тротуарах. Изменения на площади Ленина касались переноса парковочных мест и организации Т-образного примыкания улицы Ленина к Красному проспекту.

Было проведено обследование этой территории. Определена интенсивность автотранспорта в утренние и вечерние часы. Это было положено в основу для моделирования, которое даёт возможность делать какие-то предсказания по поводу ведения перечисленных мероприятий.

Выводы, которые были получены в результате моделирования. Во всех вариантах организации движения транзитный транспорт с улицы Ленина перераспределяется на улицу Вокзальная магистраль, проезд Виктора Вашука, проспект Димитрова. Прогнозы интенсивности движения по этим курсам остаются в пределах их пропускных способностей для всех вариантов

моделирования. Т.е. при моделировании не было получено противоречие с теми натурными экспериментами, которые были сделаны несколько раз, когда закрывалось улица Ленина, и не наблюдалось каких-то катастрофических изменений в характере транспортного движения.

Ни в одном из вариантов моделирования не возникало дополнительных проблем на пересечении Вокзальной магистрали и проспекта Димитрова.

При сужении улицы Ленина ситуация качественно остаётся эквивалентной существующей. Здесь ничего удивительного нет, поскольку она и так сужена сейчас до предела неорганизованными стоянками.

Комбинация организации Т-образного примыкания на Красном проспекте и сужения улицы Ленина может привести к затруднениям на площади Ленина. Здесь идёт серьёзное вмешательство в сложившуюся организацию движения. Т-образная организация движения вызывает проблемы, поскольку там будет скапливаться очередь на стоянку, и по левым рядам будет возникать накопление транспорта.

При полном перекрытии улицы Ленина проживающие и работающие в микрорайоне Тихий центр лишаются привычной возможности быстро попасть в свои места проживания. Возникают и другие проблемы, но все они не являются катастрофическими и не вызывают слишком больших сложностей.

При частичном перекрытии улицы Ленина въезд на территорию микрорайона Тихий центр качественно напоминает полное перекрытие этой улицы. Поэтому частичное перекрытие смысла большого не имеет. И если делать какую-то серьёзную реконструкцию, то до улицы Урицкого точно это не вызовет больших проблем. А дальше, до Вокзальной магистрали, уже есть вопросы, которые дополнительно надо прорабатывать.

Ещё один момент, который следует отметить, в том, что на этом участке много бизнес-объектов, которые предполагают подъезд обслуживающего транспорта, жители в определённых ситуациях могут нуждаться в подъезде большого транспорта. Этот вопрос надо решать, но он выходит за рамки исследования.

**Вопросы задали и выступили:**

*Вопросов и выступлений не было.*

**По третьему вопросу:**

Баранов А. С. сообщил, что, по просьбе рабочей группы, ООО «ЛабГрад» выполнило исследования в развитие наработок, которые представил Хабаров В. И., и пыталось их детализировать ближе к конкретным локальным предложениям.

С точки зрения границ моделирования были оставлены все границы Тихого центра. Важно было найти баланс между всеми участниками движения, которые

находятся в центре города. Баланс и оптимизация – это не значит, что для всех будет абсолютное благо, т.е. для кого-то будет больше возможностей, кого-то будут сдерживать.

Важно, отталкиваясь от предыдущего доклада, что улицу Ленина на участке от площади до улицы Урицкого с возможностью транзитного движения по улице Советской можно сделать пешеходный с перекрытием, и физических ограничений для движения спецтранспорта не произойдёт.

Можно сказать, что площадь Ленина – это третья по значимости площадь в стране. Пока основная территория площади отдана под функцию хранения автотранспорта. Это как будто бы обозначает приоритет, который отдаётся под главную важную точку. Если отдаётся площадь для пешеходов, то конкретно для центров городов это сильное решение, в том числе для развития функций туризма. Это главная ось, пересечение двух осей – улицы Ленина и Красного проспекта.

В КСОДД 2020 года уже были обозначены велополосы. Но они были обозначены как просто палки на теле города. Где конкретно они будут проходить перекрёстки, не до конца понятно. При работе над улицей Ленина предложено два маршрута: один маршрут от вокзала, например, до галереи рекреационных зон, второй с ответвлением в сторону набережной. С тем, чтобы их сразу учесть в плане пересечений.

Важный аспект – это развитие общественного транспорта. Необходимо сдерживать развитие функции хранения автомобильного транспорта в пользу других участников движения. Если оставлять площадь Ленина для пешеходов, то появляется возможность оптимизировать размещение остановочных пунктов. Самый важный поступок – это размещение остановочного пункта непосредственно в створе улицы Ленина. Если здесь будет размещён остановочный пункт, тогда соединяются два важных русла маршрутов – по Вокзальной магистрали и по Красному проспекту, т.е. люди выходят на остановке и пересаживаются на другой маршрут. Это самое компактное решение.

При ограничении возможности пользования личным транспортом взамен повышается плотность доступа к общественному транспорту и плотность пешеходных связей. Дальше из решений это размещение остановочного пункта на Вокзальной магистрали напротив здания Западно-Сибирской железной дороги с формированием выделенных полос на данном участке. Это конечно влечёт за собой ликвидацию парковочных мест вдоль Вокзальной магистрали.

Чтобы повысить плотность пешеходного доступа к остановочным пунктам, предлагается на постоянной основе по улице Советской запустить линию общественного транспорта. Пока это решение действует в период

крупномасштабных мероприятий. Более того, остановочные пункты уже присутствуют на улице Советской.

Если таким образом развернуть движение потоков на пешеходов и на общественный транспорт и подтянуть одних к другим, тогда сразу реагирует транспортная система. Т.е. значимо увеличивается спрос на общественный транспорт.

Если будут реализованы эти решения, то количество остановочных пунктов, которые находятся в 10-минутной доступности, увеличится с 40 до 60, что сильно повышает доступность общественного транспорта.

Что касается нивелирования ограничений для личного автотранспорта. Фиксируется ограничение транзитного движения по улице Ленина от площади до улицы Урицкого. При этом не исключается доступ спецтранспорта ко всем объектам.

Чтобы нивелировать нагрузку, необходимо снова сделать улицу Урицкого на участке от улицы Ленина до Вокзальной магистрали двухсторонней. Это можно сделать, не меняя геометрию проезжей части. Нужно убрать одну линию парковки и использовать те же самые границы проезжей части. Если остаётся одностороннее движение, то чтобы всем жителям Тихого центра попасть во все эти кварталы, у них есть только возможность повернуть на улицу Советскую и проехать транзитом до улицы Чаплыгина, т.е. реализуется такой перепробег всех, кто едет с Левого берега. Если делается двухстороннее движение, то перегрузка с улицы Советской за счёт перераспределения уходит.

Следующее решение – одно из самых важных. Платная парковка, которая организована на Красной проспекте, не должна находиться в центре главного проспекта города с выездом задом на крайнюю левую полосу. Это, как минимум, не безопасно. Ссылаясь на нормативы, можно от этого отказаться.

Следующее – это отказ от парковки на площади Ленина. Предложена возможность оставить часть территории для хранения, но только на время, на переходный период, в целом парковка там не нужна. Компенсацию можно реализовать на улице Советской вдоль сквера. Здесь ненормативная ширина полос, они очень широкие. Т.е. можно, не изменяя профиль проезжей части, сделать линию для хранения автомобильного транспорта и сохранить возможность движения общественного транспорта в разнонаправленном движении.

Еще одно из важных решений касается пересечения Красного проспекта и улицы Орджоникидзе. Здесь предлагается классический Х-образный перекрёсток под прямым углом. Чтобы нивелировать перегрузку и сохранить компактность по возможности этих полос, предлагается отказаться от правого поворота с Красного проспекта на улицу Орджоникидзе. Этот манёвр можно реализовать через улицу Депутатскую.

Ключевой вопрос про парковки. Благодаря исследованию, определена ёмкость парковочного пространства рассматриваемой территории – 2400 машино-мест. Предложения по улице Урицкого, улице Ленина, площади сокращают число парковок на 370 мест, а точнее на 500 с компенсацией 130 новыми местами по улице Советской и на улице Ленина. При этом важно, что для нормативного обеспечения постоянных жителей на территории рассмотрения нужно 1600 машино-мест. Соответственно, для жителей ничего не ухудшается. Более того, для собственников земельных участков, у которых расположены парковочные места, тоже ничего не ухудшается. Речь идёт только про парковку вдоль улицы, доступной для неограниченного круга пользователей. Решением для нивелирования данного ограничения является платная парковка. Если ввести комплексное развитие платной парковочной системы на территории центра города, то под оптимизационные решения попадают только те пользователи, которые приезжают в центр города на полный рабочий день.

Проработана детализация пересечения проспекта Дмитрова и улицы Ленина с возможностью реализации велополосы. Проработан детально узел Орджоникидзе – Красный проспект. В результате ухудшаются условия для индивидуального транспорта, но при этом значительно улучшаются условия для движения пешеходов, маломобильных, туристов, в пользу общественного транспорта, и даже средств мобильности. Если есть такой приоритет, тогда решение взвешенное.

**Вопросы задали и выступили:**

*Вопросов и выступлений не было.*

**По четвёртому вопросу:**

Долнаков П. А. сообщил, что Союз архитекторов в этом году празднует 90 лет, и последние лет 40 разные поколения архитекторов очень интенсивно исторически занимались центром города.

В своей работе, которую Союз архитекторов инициативно начал в 2023 году, в качестве опоры были взяты положения АГО, в рамках которых фигурирует такое понятие, как архитектурно-средовая концепция улицы или части городской территории. В соответствии с этим была проанализирована территория не просто линейной улицы Ленина, а еще и двух кварталов вправо и влево от улицы Ленина, вернее, на север и юг, как раз в границах, в которых в дальнейшем и произошло моделирование транспортных потоков и разработка мероприятий по транспортному преобразованию.

В настоящий момент центр города – это проблемная часть территории. Точечно возникающие предложения разрывают общественность ввиду отсутствия целостных аналитических материалов. Рассматривая Универсам,

улицу Ленина, гостиницу «Центральную», – каждое из этих решений разрывает и становится бомбой, потому что оно рассматривается как остров. Исходя из этого, Союз архитекторов выдвинул тезис, что пора смотреть на центр комплексно.

Сформировалась программа исследования, которая шла планомерно: сначала исследовательская часть, затем презентация членам профессионального сообщества, и результаты работы были вынесены на Сибирской строительной неделе в секции АГО. Члены команды – это молодые архитекторы, не только студенты, но и профессиональные архитекторы, которые создали большой макет, на котором вся территория центра отражена.

В исследовательской работе Митрофанова и Шевченко показана вообще неоднородность архитектурной среды в центральной части города Новосибирска. Здесь показаны основные функциональные зоны.

Говоря о центре города, нужно понимать одну простую вещь: и общественные пространства, и транспортная доступность опираются на восприятие архитектурной среды. На этом фрагменте в 49 гектаров центральной части имеется 131 год преобразований и трансформации объектов архитектуры. Здесь показаны, в зависимости от цвета, те памятники архитектуры и объекты, созданные в разные эпохи. Это конец 19-го века и начало 21-го. Идентичностью Новосибирска является вот эта трансформация. Её отразить возможно только при качестве благоустройства, при качестве проницаемости центра и при единых подходах транспорта и коммуникаций.

Была проанализирована архитектурная составляющая. Огромное количество памятников преобразовывалось в зависимости от эпохи. Тот же самый кинотеатр «Победа» менялся 3 раза. И, соответственно, разнообразие среды является той фишкой центра, которую необходимо комплексно готовить.

В рамках исследования был проведён функциональный анализ относительно того, из чего состоит центр, какие есть общественные, какие жилые здания, в каком количестве присутствует жилая функция. Самое ценное, что улица Ленина является общей городской ценностью, и нахождение там, на этой линии концентрированного количества объектов культуры. Культура – это движущая часть восприятия города.

Количество общественных функций тоже здесь представлено. Это первые этажи жилых зданий. Они более светло обозначены. И более активно это прямо общественные здания, которые требуют своего доступа для постоянного обслуживания.

Что касается покрытия, то из 49 гектаров 47 % этой территории покрыто асфальтом. Это говорит о том, что территория максимально урбанизирована, и наличие зелёных зон, таких как Первомайский сквер или сквер S7, это незначительно абсолютно для такой части территории города.

Анализ машино-мест показывает, что внутренние резервы и расположение машино-мест на этой территории позволяют расположить уверенно 2500 автомобилей. Здесь даже есть распределение этих машино-мест: бесплатные для маломобильных групп, объекты парковки, находящиеся в частной собственности и платные парковки.

Народ не ходит линейно, а ходит перпендикулярно. И говоря об улице Ленина как о пешеходной, необходимо говорить о том, что она должна, как любая система, включать в себя линейные связи и первичные. Здесь показано, как ходят люди между дворами и, соответственно, воспринимают территорию как насквозь пронизываемую. Это является тоже ценностью, потому что есть некоторые объекты среды, которые включены в эту систему перемещения. Поэтому, говоря о центре города, необходимо создать максимально взаимоувязанный пешеходный каркас, практически воспринимая центр как единое общественное пространство. Не просто улица-линия как общественное пространство, а целая система общественного пространства.

Также показаны исторические створы улиц, фрагменты, которые остались от прошлых планировочных решений. Они обладают своей ценностью, потому что по ним стоят интересные объекты, которые требуют своего открытия. Есть визуальный мусор бесконечный, который сбивает любое восприятие качественной архитектуры.

И, конечно, проблема освещения. Дойдя до улицы Советской, ты находишься в световой полосе, или, идя по Вокзальной магистрали и по Красному проспекту, ты пользуешься светом, а дальше это зона сумерек, фактически территория, в которой нет света. Этот анализ освещения очень существенно показывает нам, насколько эта территория в общем не развита с точки зрения восприятия.

Таким образом, такое разнообразие среды, такое разнообразие внутренних резервов подводит к тому, что есть внутренние большие территории и потенциал развития как культурного кластера вдоль улицы Ленина, в районе кинотеатра «Победа», в районе консерватории и в районе площади Театральной, где ДК Октябрьской революции находится. Соответственно, двигаясь в русле центра Новосибирска как центра туристического, необходимо говорить о центре как о комплексной территории, которая требует своего развития.

Есть следующие шаги развития. Это большой мастер-план центра на 4-летний период, который даст к 135-летнему юбилею города какие-то существенные сдвиги, а не разрозненные проекты благоустройства.

Для того, чтобы помогать власти, помогать органам и помогать общественности, Союз архитекторов стартовал в разработке архитектурного хоккатона, конкурса, который пройдет на часть территории: фрагмент квартала, который включает в себя сквер «Водник», кинотеатр «Победа», место перед Универсамом и внутривдворовая территория, которая до Вокзальной магистрали

доходит. Есть желание показать на примерах работ ребят из разных регионов, как территория центра может выглядеть глазами не просто архитекторов, но и специалистов в области финансового моделирования.

Исторически город Новосибирск – молодой город. Мастер-план Новосибирска не удастся выполнить так, как это выполняется в исторических городах. Не удастся сделать большой мастер-план и всё включить, надо делать локальные стратегии развития, потом объединять их в единый документ.

**Вопросы задали и выступили:** Свечникова И. Б., Лукашев Д. А., Баранов А. С., Долнаков П. А., Тыртышный А. Г., Ильченко В. Н., Гаврилов Е. В., Ложкин А. Ю., Стефанов А. Б., Мазур А. В., Никулин М. Ю., Хабаров В. И., Журавков А. Ю., Тыртышный А. Г., Разживина Д. О., Гижицкая С. А.

Свечникова И. Б. считает основным из прозвучавшего, что сужение улицы Ленина, создание пешеходной зоны от площади Ленина до улицы Урицкого не влияет существенно на жизнедеятельность центра. И это решение можно сделать базовым. Разработчики предлагают убрать парковки с площади Ленина, освободить пространство и вести корректирующие мероприятия по транспортной сети, чтобы обеспечить движение и доступ всех, кто проживает или работает в этой зоне без снижения качества их жизни.

Лукашев Д. А. задал вопрос о том, почему улицу Ленина от улицы Урицкого до проспекта Димитрова нельзя сделать двухсторонней, поскольку потока с площади большого уже не будет такого. Также задал вопрос по улице Орджоникидзе, что она всё равно останется двухсторонней, или она будет односторонней?

Баранов А. С. ответил по улице Урицкого, что это можно дополнительно ещё моделировать, но если использовать весь предлагаемый комплекс решений, то этот узел лучше работает. Важно, чтобы в центре города, в том числе Новосибирске, люди ходили по земле, а не под землёй. Если нужно развивать велокаркас, то нельзя просить всех спускаться с велосипедом под землю. То же самое касается маломобильных. Нужно, чтобы турист, который будет идти по улице Ленина, мог наслаждаться пространством. Соответственно, была попытка упросить перекрёсток, чтобы был только один манёвр.

Что касается улицы Орджоникидзе, то она осталась двухсторонней. Поток направо был небольшой, но для этого всё равно нужна была отдельная полоса. Понятно, что так тоже можно, но, как видите, на схеме это может быть не очень. Правый поворот загружал движение, поэтому от него отказались. Так как поток небольшой, он корректируется на Депутатскую улицу, потому что от этого никто значительно не пострадает. Идея была такая, чтобы под каждую полосу было встречное решение на соседнем сечении.

Долнаков П. А. дополнил, что появляется нормальное транспортное коммуникационное пространство, когда рядом со входом в метро есть остановка.

Соответственно, этот левый поворот при таком решении затрудняет размещение трамвайной остановки в этом месте. Транзитный ход повышает значимость этой остановки. Хотя мы в Сибири, расстояние до входа в метро от остановок у нас колоссальное. Пора уже по цивилизованной схеме двигаться.

Тыртышный А. Г. обратил внимание, что предполагается интенсификация движения по улице Депутатская. В этом месте сложность в том, что в районе Дома Ленина остановочный пункт и через Депутатскую вход в метро, и там пешеходный трафик очень плотный. Там проехать тяжело, особенно в час пик.

Баранов А. С. ответил, что показал схему с загрузками. Видно, что на Депутатской улице перегрузка не случается.

Гаврилов Е. В. задал вопрос о соседних улицах: Коммунистической, Октябрьской и т. д. Основная проблема этих улиц, что они забиты транспортом в 3-4 ряда. Для того, чтобы вся улица Революции работала, и поток спокойно перенаправить на соседние улицы, чтобы выезд был до Революции и выезд потом на Димитровский мост, очевидно, что эти улицы нужно разгрузить от тех в 3-4 ряда стоящих машин. Что делать с этими улицами? Там остаются парковочные места, они там уменьшаются или они вообще убираются?

Баранов А. С. подтвердил, что это действительно проблема. Если не структурировать парковки, не оставив возможность для проезда двуполосного движения, то система не будет работать. Решением этой проблемы является платная парковка. Платная парковка не с целью зарабатывания денег с автомобилистов. Она в лучшем случае сама себя окупит. Должны быть расчерченные парковочные места по нормативам. Дальше будет вопрос контроля.

Ложкин А. Ю. прокомментировал, что после введения одностороннего движения на улице Коммунистической там проблем нет. В ночное время парковочные места на этих улицах сегодня есть. В дневное время проблема есть.

Стефанов А. Б. считает, что вопрос улицы Ленина, центра крайне значимый. Но ни в одном стратегическом документе – ПКРТИ, КСОДД, муниципальной программе этот вопрос не прорабатывается. Это документы достаточно свежие, и там обозначен ряд проблем, в том числе с недоразвитостью улично-дорожной сети, проблемы с парковочными пространствами. Ещё важный момент, что при перекрытии улицы ни разу не разрабатывался проект организации дорожного движения. С точки зрения законодательства этот документ обязателен. На сегодняшний момент такой проект есть, и он разработан с учётом движения по улице Ленина, т. е. без перекрытия.

Здесь возникают вопросы. Данные по интенсивности, которые есть в разработанном проекте организации дорожного движения, не коррелируются с моделированием. По анализу, который делался при моделировании, нет численных значений по пропускной способности и по фактической

интенсивности, т. е. на каком пределе работают те или иные участки. Там пойдёт перераспределение потоков.

Баранов А. С. ответил, что есть картограмма загрузки. Картограмма загрузки может быть только при двух условиях: если есть интенсивности и если есть пропускные способности по каждой линии. Здесь видно, что, если уровень загрузки красный потом, то есть превышение. Если до красный, то это всё в пределах нормы. Это исследование проведено. Если будет разрабатываться конкретная ПСД для улицы Ленина, то нужно будет делать транспортно-динамические изыскания в соответствии с требованиями главгосэкспертизы, с расшивкой каждого узла. Стадия, на которой мы сейчас находимся, это исследование различных предложений. Это не является документом, который нужно утверждать. В генплан нужно включать те мероприятия, которые обоснованы, а не наоборот.

Мазур А. В. задал вопрос о том, рассматривались ли варианты частичной пешеходности, когда днём машины едут, а вечером не едут или в выходные не едут.

Баранов А. С. ответил, что не рассматривались.

Никулин М. Ю. задал вопрос по поводу частичного или полного перекрытия улицы. Частичное перекрытие проблем особых не создаст. Создаст ли полное перекрытие от Красного проспекта до Урицкого? Насколько будет загрузка? Какие проблемы будут созданы, либо они все в пределах погрешности пропускной способности?

Хабаров В. И. ответил, что поток перераспределяется по улицам, и точно сказать, по какой улице насколько, по модели можно. Другое дело, нужно ли? Вопрос в другом состоит. Проводились нагрузочные эксперименты, т. е. стресс-эксперименты, когда всё вставало. Всё зависит от того, какие цели поставлены. В проекте цель была такая: если улицу перекрыть, катастрофически это повлияет или нет? Нет, не повлияет. Нельзя говорить, что это в пределах ошибки.

Гаврилов Е. В. считает, что ситуация по улице Ленина уже перезрела. Новосибирск – единственный город-миллионник, который не имеет полноценной пешеходной улицы, не имеет нормальной организации в центре общественного пространства, т. е. весь центр города отдан под парковки, и практически 47 % пространства – это асфальт под машинами. Ситуация настолько важная, чтобы, наконец-то, всерьёз заявить о том, что центр города является общественным пространством для всех жителей, а не только для автомобилистов.

По итогам заседания должно быть однозначное экспертное мнение, что нужно форсировать этот вопрос. Никакой критики полного перекрытия улицы Ленина нет. То, что она будет пешеходной, ничего страшного ни возникнет,

кроме огромных плюсов. Наш город – крупнейшее муниципальное образование, в которое приезжает много туристов, и где в центре города негде погулять.

В других городах центры превращают действительно в большие общественные пространства, а Новосибирск очень сильно отстаёт с этим. У нас центр города как был парковкой, так и остаётся парковкой. Пока мэр города не имеет однозначной позиции, и его надо к этому подтолкнуть.

Журавков А. Ю. отметил, что у него, как у одного из родоначальников этой темы, есть нестандартное конкретное решение. Сейчас чётко выделен участок от площади Ленина до Советской. Этот участок является частью элементов ресторанного комплекса. Предлагается этот участок улицы Ленина перекрыть полностью и рассматривать это не как пешеходную улицу Ленина, а как продолжение площади Ленина и затащить сюда все функции, которые спорадически пытаются там делать. Предлагается увеличить площадь для платной парковки, где сейчас порядка 30-40 машино-мест.

Что касается участка от улицы Советской до улицы Урицкого, никто не обсуждает главный вопрос, как подъезд будет к «Победе», как будет загрузка «Универсама» и т. д. Этот участок можно сузить. Пешеходной части на южной стороне вполне достаточно для той плотности пешеходного потока, который там есть. Поэтому нужно либо его оставлять, как он есть, либо сужать хотя бы наполовину, сохраняя линию стояночных мест по южной части для «Победы» и для всего комплекса.

Входом является не столько улица Ленина на этом участке, сколько улица Урицкого. Неоднократно обсуждалось, что основное движение – это ЦУМ – «Универсам». Поэтому именно улица Урицкого, её восточная сторона является основной нагрузочной стороной, и её нужно сейчас активно реконструировать: расширить пешеходную часть за счёт газонов, которые у домов стоят, вполне возможно. Если предлагается восстановить двухстороннее движение, то почему бы и нет, но тогда двухстороннее движение должно уходить и сюда, и сюда.

Участок Театральной площади, к сожалению, работает вот по такому направлению, а не по такому. Никаких переходов наземных здесь делать не надо, уже есть подземные. Правый поворот на улицу Орджоникидзе надо оставить.

Разживина Д. О. отметила, что сейчас очень важно решение экспертов. Первоначальный отчёт о моделировании транспортных потоков был рассмотрен рабочей группой, специально созданной для разработки рабочей документации проектирования улицы Ленина, и по результатам этого рассмотрения именно пешеходный вариант улицы Ленина был выбран в качестве основного для дальнейшего дизайн-проектирования. Мнение комиссий Совета может иметь решающее значение.

Мазур А. В. высказал замечание по поводу парковочных мест. Необходимо понимать, что хоть частичное перекрытие, хоть частичный проезд, - все эти

проекты будут невозможны или крайне затруднены при том хаосе, который творится в парковочном пространстве в центре города. В данный момент, согласно приложению, на площади Ленина 124 свободных места из 160. Зачем ещё 40 мест создавать? На самом деле большая часть людей, которые пользуются парковкой, не платят. Если не будет строгого взимания платы с людей, которые ставят автомобили на платных парковках, выдачи штрафов тем, кто ставит в неположенных местах, всё это будут пустые разговоры.

Никулин М. Ю. подтвердил, что в рабочем порядке департамент транспорта и дорожно-благоустроительного комплекса мэрии согласовал размещение остановочных пунктов и перенос на площадь Ленина. Создание более удобного транспортно-пересадочного узла приветствуется управлением пассажирских перевозок. Но были высказаны требования по перемещению остановочных пунктов, создание новых для более плотного обслуживания пешеходной доступности создаваемых пространств. В докладе учтены замечания в части Вокзальной магистрали, Советской. Движение муниципальных маршрутов общественного транспорта по улице Советской планируется к восстановлению в рамках разработанной КСОДД.

Самые главные цифры из доклада Баранова А. С. – это потребность резидентов в парковочных местах и, соответственно, реальное количество парковочных мест. КСОДД направлена на переориентацию населения на пользование общественным транспортом с целью разгрузки улично-дорожной сети и т. д. Эта идеология в первую очередь должна касаться территории центра. Самая главная задача здесь – обеспечить парковочными местами резидентов и «навязывать» идеологию отказа от пользования личным транспортом для деятельного посещения центра. Для этого необходима работа общественного транспорта и её улучшение.

Необходимо редуцировать парковочное пространство в центре. Если площадь Ленина является третьей по значению площадью страны, то это главная проблема России, потому что она представляет собой сборище жестянок. Эту проблему необходимо решать. Это позор города.

Практика европейских городов, которые уходили от пользования личным транспортом для внутригородских корреспонденций, показывает, что резкая редукция парковочных мест всегда вызывает социальное возмущение и негативно воспринимается, поскольку компенсационные мероприятия в виде шикарно работающего общественного транспорта и готовых общественных пространств невозможно одновременно сделать. Поэтому здесь необходимо предусматривать поэтапную редукцию этого пространства. И по предложению о ликвидации парковки на центральной оси Красного проспекта у архитектурного института, а также по площади Ленина должна быть выработана определённая этапность. Однозначно одним днём рубить это всё неправильно.

Ложкин А. Ю. напомнил, что эта работа не на пустом месте. Сегодня презентуется уже результат, сделанный рабочей группой. Вообще работа начиналась в 2017 году. Тогда разрабатывался проект улицы Ленина, и тогда было принято решение о том, что там остаются сначала 1-2 полосы для движения. Тот проект также прорабатывался со специалистами по транспорту.

Когда было принято решение об актуализации проекта, создана рабочая группа, тогда эти варианты были озвучены, и стало понятно, что вариант с частичным перекрытием с этими двумя полосами, которые могут перекрываться на праздники и в выходные, и вариант с полным перекрытием в общем примерно равнозначны. Вопрос остался. Пригласили ООО «ЛабГрад», как одну из ведущих в России компаний в сфере транспортного планирования, чтобы оценить результат транспортного планирования и предложить мероприятия, в том числе корректирующие.

Новосибирск является туристическим городом. Новосибирская область занимает 12-ое место в России по итогам 2023 года по количеству туристов, которые приехали. Это больше, чем, например, Ставропольский край с Минеральными Водами, это больше, чем Алтайский край и Республика Алтай, это больше, чем Бурятия или Иркутская область. При этом у нас практически ничего не делается, чтобы туристическую инфраструктуру создавать. А это деньги.

Второй аспект – это безопасность движения. На улице с такой общественной активностью, возрастающей год от года, перекрытие этих участков для общественного транспорта серьёзно повышает безопасность движения.

Гижицкая С. А. отметила, что, с точки зрения комфортной среды, с точки зрения экологии общественных пространств, не удастся сделать центр общественным, если он будет настолько свободен и доступен для автомобилей. Практический пример – Красный проспект. Там есть общественное пространство? Он не используется как общественное пространство ровно потому, что там не комфортно для людей: там высокий шум и пыль. Поэтому всё равно придётся уменьшать количество транспорта, если мы хотим сделать центр доступным. Поэтому необходимо ещё раз вернуться к концепции Центрального дисперсного парка.

Ильченко В. Н. считает, что исследования глубокие, была проведена большая работа. Но выводы, которые сделаны, кажутся чересчур абстрактными. Что значит несущественно изменится? Стоят пробки зимой, когда перекрыта улица Ленина от Красного проспекта до Советской. Наблюдается довольно унылая, пустая картина перед «Победой», когда зимой перекрыты эти улицы полностью. Поэтому всё-таки проект, который делала «Стрелка» с сохранением транзита: с упорядоченным, с уменьшением полос, с расширением тротуаров, с

озеленением, с ликвидацией парковки на площади Ленина, но с сохранением транзита через улицу Ленина, наиболее взвешен и оптимален.

Пешеходная улица – это некий ответ на ситуацию. Если там плотность пешеходного потока достигает такой, что действительно машины начинают представлять опасность для пешеходов, тогда её можно закрывать. В нашем случае ситуация совершенно не такая, т. е. там нет такой плотности пешеходного потока, чтобы её взять и совсем закрыть.

Ашурков В. Ю. сообщил, что посмотрел отчёт полностью, а не только выводы, что ничего не изменится. Появилось много вопросов. Почему не указаны такие важные моменты, что при перекрытии улицы Ленина «хвосты» достигают пересечения улицы Советской и Горького? В выводах этого нет, а внутри отчёта это есть. Колоссальная возникает нагрузка на Вокзальную магистраль. Внутри отчёта это есть, в выводах этого нет. Пробка достигает площади Ленина по Вокзальной магистрали. С Красного проспекта налево повернуть иногда зимой невозможно, потому что нет проезда по улице Ленина. Колоссальная возникает нагрузка на улицы Тихого центра: все пытаются проехать в то место, где уже можно ехать, пересечение улиц Урицкого и Ленина. В выводах этого опять нет.

Много улицу Ленина обсуждали на разных площадках. Действительно, улица Ленина в том виде, как сейчас есть, не должна оставаться, когда хаотично расставлен транспорт, когда у пешеходов достаточно узкая полоска земли. Но полностью убрать транспорт нельзя. И внутри отчёта СГУПС это видно. Поэтому вариант КБ Стрелка действительно очень хороший, когда остаются две полосы движения, существенно увеличивается зелёная зона, увеличивается пешеходная зона, появляются велодорожки, снимается вопрос для маломобильных граждан. На улице Ленина сейчас хорошо развит общепит, культурные учреждения, соответственно, все мероприятия можно проводить. Но полностью её перекрывать нельзя.

Что касается предложения возле Краеведческого музея убрать автомобили и сделать зелёную зону. Внизу метро, и поэтому невозможно деревья туда посадить. На автомобильной парковке нужно просто навести порядок.

Гаврилов Е. В. считает, что всё равно придут к тому, чтобы эту улицу сделать пешеходной. Все города идут по увеличению пешеходного пространства в центральной части города. Посмотрите любой город – от Ханты-Мансийска до Санкт-Петербурга, Москвы, как каждый год в них увеличивается пешеходное пространство. Новосибирск думает ещё, сделать ли единственную пешеходную улицу хотя бы на двух участках. Всё, что будет делаться с сохранением транспорта, - это промежуточный этап, всё равно придём к тому, чтобы эта улица стала пешеходной. Просто будет выброшено огромное количество сейчас денег на то, чтобы сделать частично пешеходной, а потом через 3-4 года мы придём

всё равно к тому, чтобы её перекрыть. Потому что как только мы будем больше отдавать пешеходам, тем больше там будет людей, тем больше людей будут требовать, чтобы пешеходного пространства стало больше.

Баранов А. С. отметил, что подъезд между Советской и улицей Урицкого обеспечен со стороны дворов, там, где невозможен, отдельно предложено усиливающее покрытие. При этом спецтранспорт может проехать по всей улице Ленина всегда.

Что касается отчёта СГУПС, то сейчас взяты новые расчёты. И последнее про поток пешеходный. Если мы сможем насытить функцией, то появится и поток. Если будем мерить пешеходный поток как движение стройное людей, сильных, здоровых, идущих с велосипедом в подземный пешеходный переход, тогда появятся технические тротуары.

Свечникова И. Б. думает, что здесь действительно стратегический выбор. Что мы намерены делать трансформацию нашего города и понимать, что город умнее, взрослее и поворачивается как раз лицом к жителям. Не потому, что у всех городов есть пешеходное пространство, а у нас нет, а просто потому, что мы начинаем жить в коммуникации с людьми. Становится очень важно, чтобы жители могли жить в городе, общаться друг с другом и ходить пешком.

Парковки с площади Ленина действительно нужно этапами убирать постепенно, чтобы не было стресса большого. Но если их убрать, постепенно мы вдруг увидим трансформацию сознания людей, и мы научимся жить в другой реальности.

Председательствующий поставила на голосование предложение, сформулированное рабочей группой, сделать улицу Ленина пешеходной на базе моделирования, выполненного СГУПС с учётом доработки концепции со стороны ООО «ЛабГрад» и с теми мероприятиями, которые необходимо выполнить. При этом заложить поэтапную трансформацию парковочных пространств.

**ГОЛОСОВАЛИ:**

«ЗА» - 12.

«ПРОТИВ» - 0.

«ВОЗДЕРЖАЛИСЬ» - 2.

**Предложение поддержано.**

Председательствующий поставила на голосование предложение Журавкова А. Ю. сделать улицу Ленина пешеходной от площади Ленина до улицы Советской, от улицы Советской до проспекта Димитрова сделать сужение проезжей части и далее доработать модель транспортных потоков с учётом изменений. При этом заложить поэтапную трансформацию парковочных пространств.

**ГОЛОСОВАЛИ:**

«ЗА» - 0.

«ПРОТИВ» - 0.

«ВОЗДЕРЖАЛИСЬ» - 14.

**Предложение не поддержано.**

Председательствующий поставила на голосование предложение вернуться к проектному предложению, сделанному на основании концепции КБ Стрелка, и сделать сужение проезжей части улицы Ленина, расширение тротуаров, убрать парковки с площади Ленина. При этом заложить поэтапную трансформацию парковочных пространств.

**ГОЛОСОВАЛИ:**

«ЗА» - 2.

«ПРОТИВ» - 0.

«ВОЗДЕРЖАЛИСЬ» - 12.

**Предложение не поддержано.**

Председательствующий



И. Б. Свечникова