ПРОТОКОЛ
заседания № 30
комиссии по транспорту
Общественного экспертного совета при мэре города Новосибирска
по вопросам градостроительства

3 февраля 2026 года — г. Новосибирск
16:00 — ул. Каменская, 32, оф. 605

Присутствовали:
Члены комиссии по транспорту:
Ашурков В. Ю., председатель комиссии
Гаврилов Е. В.
Гриценко А. О.
Иваненко Т. Ю.
Мазур А. В., заместитель председателя комиссии
Никулин М. Ю.

Члены Совета:
Раевская К. В.

Приглашенные и иные лица:
Глумов Б. А., заместитель начальника полка ДПС ГИБДД Управления МВД России по г. Новосибирску.
Дедюхин А. Д., руководитель аппарата Совета.
Коваленко Б. В., специалист технического отдела управления дорожного комплекса мэрии города Новосибирска.
Колпакова Д. В., журналист интернет-издания SibNOVO.
Лоренц О. А., консультант технического отдела управления дорожного комплекса мэрии города Новосибирска.
Симбаева Д. К., секретарь аппарата Совета.
Червонный Е. А., заместитель директора МБУ «ГЦОДД».

Председательствующий – Ашурков В. Ю.

Председательствующий объявил о правомочности заседания комиссии по транспорту: на начало заседания присутствуют 6 из 12 членов комиссии по транспорту.

Повестка дня утверждена решением комиссии по транспорту:

ГОЛОСОВАЛИ:
«ЗА» - 6.
«ПРОТИВ» - 0.
«ВОЗДЕРЖАЛИСЬ» - 0.

Повестка дня:

1. Об изменениях в организации дорожного движения в связи с открытием рабочего движения по четвёртому мосту.
   Докладчик – заместитель директора МБУ «ГЦОДД» Червонный Е. А.

2. О зимнем содержании дорог и тротуаров на территории города Новосибирска.
   Докладчик – специалист технического отдела управления дорожного комплекса мэрии города Новосибирска Коваленко Б. В.

3. О практике управления режимами работы светофорных объектов в городе Новосибирске и возможностях её совершенствования.
   Докладчик – заместитель директора МБУ «ГЦОДД» Червонный Е. А.

По первому вопросу повестки дня:

Червонный Е. А. сообщил, что открытие рабочего движения по четвёртому мосту создало дополнительный трафик на улице Ипподромской. В связи с этим департаментом дорожно-благоустроительного комплекса мэрии города был выполнен ряд мер, в том числе изменена организация дорожного движения на перекрёстке улиц Ипподромской и Военной: дополнительно организовали полосу движения, так как ширина проезжей части допускает вместить больше полос, тем самым увеличив пропускную способность на перекрёстке. Был пересмотрен режим регулирования светофорного объекта путём подсчёта интенсивности и вычисления светофорного цикла для того, чтобы предотвратить затор на данном перекрёстке.

В районе магазина «Спортмастер» были зафиксированы многочисленные нарушения правил дорожного движения: транспортные средства, спускающиеся с четвёртого моста, искали ближайший поворот налево, чтобы уйти в сторону центра, и разворот осуществляли как раз напротив «Спортмастера». Там установили следующие знаки: предписывающий «Движение прямо», запрещающий «Въезд запрещён», а также установили муляжи камер фото-видеофиксации.

Также муляж камеры установлен на пересечении улиц Тополёвой и Военной. Кроме того, этот же перекрёсток оборудовали знаком «Движение прямо», чтобы избежать потока транспорта, который совершает разворот со стороны улицы Орджоникидзе.

Отрегулировали сигналы светофора: теперь, двигаясь по улице Военной со стороны улицы Орджоникидзе, можно совершать левый поворот на улицу Ипподромскую.

Что касается левого берега, площадь Труда не справляется с интенсивностью движения, которая там образовалась. Но, путём светофорного регулирования, удалось добиться того, что затор там не появляется. Потоки разъезжаются несмотря на большую плотность движения. Проблемы связаны с тем, что ещё не перенесены трамвайные пути на верхний уровень.

Кроме того, движение затрудняет большое количество фур, движущихся по этому участку. Подрядчик на данный момент разрабатывает проект организации дорожного движения на перекрёстке с улицей Широкой, где осуществляется разворот, и рассматривает возможность установки камер фото- и видеофиксации для предотвращения нарушений.

Перенос трамвайных путей планируется осуществить в течение 3 месяцев. И все эти проблемы уйдут.

Задали вопросы и выступили: Ашурков В. Ю., Никулин М. Ю., Мазур А. В., Лоренц О. А., Глумов Б. А., Иваненко Т. Ю., Гаврилов Е. В., Раевская К. В.

Ашурков В. Ю. задал вопрос о том, предполагается ли установить светофор на улице Ипподромской на втором развороте после спуска с четвёртого моста.

Червонный Е. А. ответил, что пока установка светофора в этом месте не планируется. Рассматривается вариант поворота на улицу Зыряновскую. Готовится проект. Также рассматривается вариант создания дополнительной полосы для транспорта, накапливающегося на разворот.

Глумов Б. А. сообщил, что большой поток транспорта, едущего с моста, начинает разворачиваться на улице Станционной: как на железнодорожном переезде, так и на светофоре у здания полка ДПС. Поэтому было принято решение установить блоки до места, разрешающего разворот.

Площадь Труда – это головная боль. Прошло уже множество совещаний. Рассматриваются разные варианты решения проблемы.

Мазур А. В. считает, что после разрешения ситуации на площади Труда после ввода всех развязок проблема переедет на правый берег.

Ашурков В. Ю. предложил принять к сведению информацию заместителя директора МБУ «ГЦОДД» Червонного Е. А. и заместителя начальника полка

ДПС ГИБДД Управления МВД России по г. Новосибирску Глумова Б. А., а также рекомендовать МБУ «ГЦОДД» рассмотреть вариант установки светофора на втором развороте на улице Ипподромской после съезда с четвёртого моста.

Председательствующий поставил указанное предложение на голосование.

ГОЛОСОВАЛИ:

«ЗА» - 6.

«ПРОТИВ» - 0.

«ВОЗДЕРЖАЛИСЬ» - 0.

Предложение поддержано.

По второму вопросу:

Коваленко Б. В. сообщил, что содержание улично-дорожной сети (далее – УДС) города Новосибирска осуществляется силами 10 муниципальными дорожно-эксплуатационными учреждениями, а также 2 учреждениями департамента дорожно-благоустроительного комплекса мэрии города в лице МБУ «ГЦОДД» и МКУ «Гормост».

Для круглосуточного содержания без выходных и праздничных дней в наличии имеется 800 единиц собственной спецтехники, из которых 535 единиц используется в зимний период. Распределение по районам следующее:

- в Дзержинском районе – 51 единица;
- в Калининском – 60;
- в Кировском – 64;
- в Ленинском – 62;
- в Октябрьском – 47;
- в Первомайском – 59;
- в Советском – 59;
- в Центральном округе – 133 единицы.

В сутки выход специализированной техники учреждений составляет в среднем до 286 единиц в дневную смену и до 364 единиц в ночную.

Это обусловлено тем, что основная нагрузка на механизированную уборку улиц приходится на ночное время. В рамках заключённых муниципальных контрактов на уборку и вывоз снега задействовано до 225 единиц привлечённой техники. По ручной очистке и уборки от снега и мусора задействовано 270 дорожных рабочих: 188 человек в дневную смену и 82 человека в ночную.

Дорожно-эксплуатационные учреждения города Новосибирска работают в режиме повышенной ответственности, уделяя особое внимание поддержанию

чистоты дорог, тротуаров, лестничных маршей, пешеходных переходов, остановок общественного транспорта.

В зимнем сезоне 2025-2026 года был изменён подход к применению противогололедных материалов. На автомобильных дорогах II категории используется чистая техническая соль. На участках автомобильных дорог II - III - IV - V категорий применяется фрикционный материал в виде песка из отсевов дробления горных пород. Для обработки участков автомобильных дорог III - IV категорий используется комбинированный материал в виде пескосоляной смеси в пропорции 75% песка из отсевов дробления горных пород и 25% технической соли.

На территории города Новосибирска находятся 19 снегоотвалов. Снег, собираемый и вывозимый с УДС города, отправляется на два полигона для хранения твёрдых бытовых отходов – на улице Малыгина и Полякова. Также используется снегоплавильная станция, расположенная на улице Широкой.

Основная проблема содержания УДС в зимнем сезоне 2025-2026 связана с обильным выпадением осадков в виде дождей, мокрого снега, обильных и интенсивных снегопадов. Фактическая норма осадков превысила месячную в ноябре на 208%, в декабре на 128% и за первую декаду января на 150%. Работа учреждений и подрядных организаций организована в усиленном режиме путём увеличения продолжительности рабочих смен и дополнительным привлечением специализированной дорожной техники подрядных организаций.

С начала ноября 2025 года по состоянию на текущий день дорожно-эксплуатационные учреждения, а также подрядные организации вывезли с улиц города уже более 2 млн. куб. м снега. Для обработки использовано более 51 тыс. т. противогололёдных материалов.

Организован ежедневный мониторинг погодных условий, который осуществляется диспетчерскими службами МБУ «ГЦОДД» и Единой диспетчерской службой.

Ежедневное содержание УДС на территории Новосибирска непрерывно контролируется:

- контрольным управлением первого заместителя мэра города;
- управлением дорожного комплекса департамента дорожно-благоустроительного комплекса мэрии города;
- отделом содержания автомобильных дорог МКУ «УДС»;
- администрациями районов по территориальной принадлежности.

Вопросы задали и выступили: Глумов Б. А., Ашурков В. Ю., Иваненко Т. Ю., Лоренц О. А., Гриценко А. О., Мазур А. В., Никулин М. Ю., Гаврилов Е. В.

Глумов Б. А. отметил, что содержание дорог нынешней зимой оставляет желать лучшего. Конечно, для этого есть несколько причин, и одна из основных – это нехватка снегоотвалов. Есть необходимая техника, люди готовы работать, есть подрядные организации, которые привлекают администрации районов, но снег некуда вывозить.

Ашурков В. Ю. задал вопрос о том, как в ГИБДД оценивают предложение мэра города формировать валы из снега на разделительной полосе на автомагистралях города.

Глумов Б. А. ответил, что к таким валам есть свои требования: они должны быть определённой ширины и высоты, с определёнными разрывами, их не получится формировать на протяжении всей зимы.

Ашурков В. Ю. уточнил, что речь не идёт о валах на всю зиму, а примерно на неделю, до момента вывоза.

Глумов Б. А. сообщил, что такая практика уже встречается на отдельных улицах города, например, в Ленинском районе на улицах Станиславского, Титова, проспекте Маркса.

Ашурков В. Ю. обратил внимание, что в мэрии уже утверждён список улиц, на которых будут формироваться временные валы. В нём 14-15 улиц.

Глумов Б. А. сообщил, что пока не знаком с этим списком.

Ашурков В. Ю. попросил уточнить, как быстро органы власти реагируют на предписания, которые выдаёт ГИБДД по содержанию улиц.

Глумов Б. А. ответил, что ГИБДД – это не карательный орган, но фактически органы власти стараются работать по предписаниям достаточно быстро. На вывоз валов, согласно ГОСТу, даётся 9 суток. Основной упор – это магистрали и центральная часть города.

Ашурков В. Ю. задал вопрос о том, есть ли статистика по количеству ДТП за январь 2026 года и есть ли связь между плохим содержанием УДС и количеством ДТП.

Глумов Б. А. ответил, что по сравнению с прошлым годом общее количество ДТП в январе снизилось. Нужно отметить, что в январе не было такого количества осадков, как в ноябре-декабре, и сейчас основные магистрали уже более-менее в удовлетворительном состоянии находятся.

Иваненко Т. Ю. задала вопрос об очистке тротуаров в зимний период.

Глумов Б. А. ответил, что к содержанию тротуаров выдвигаются те же требования, как и к автомобильным дорогам. По ним тоже выдаются предписания.

Гриценко А. О. обратил внимание, что на очистку дорог от снега влияют и припаркованные машины, которые зачастую мешают проезду снегоуборочной техники. Недавно на Плющихинском жилмассиве совместно

с ГИБДД была организована установка знаков накануне уборки, чтобы качественно убрать снег. Будет ли применяться такая практика ещё где-то?

Глумов Б. А. ответил, что на регулярной основе такую практику применять достаточно сложно, так как на это необходимо выделять экипажи сотрудников ДПС на всю ночь. Однако, ГИБДД реагирует на обращения дорожных служб, если есть необходимость установить автовладельца, связаться с ним или переместить автомобиль для проезда спецтехники.

Мазур А. В. попросил уточнить, есть ли разница в качестве уборки в разных районах.

Глумов Б. А. прокомментировал, что качество уборки зависит от нескольких факторов. Например, из-за того, что в Кировском районе нет своего снегоотвала, снег вывозят на улицу Большую к снегоплавильной станции, куда свозится снег и из Ленинского района. За ночь из Кировского района получается вывезти всего два грузовика снега, потому что спецтехника стоит в километровой очереди к снегоплавильной станции.

Мазур А. В. попросил уточнить, достаточно ли порядка 30 человек на район для ручной уборки города. Очевидно, что ручных работников не хватает, потому что есть в городе места, где снег за зиму не убирался никогда. Была информация, что проводился расчёт необходимого их количества. Если сейчас их столько, сколько необходимо, то почему есть, например, лестницы, которые ни разу не убирались?

Коваленко Б. В. ответил, что всего штатная численность ручных дорожных рабочих на территории Новосибирска составляет 502 человека. 188 человек выходят исключительно в одну смену, а другие 82 человека – в другую смену. Остальные 232 человека не участвуют в уборке: они находятся либо на больничном, либо в отпуске, либо это вакантные должности. Но фактически штат дорожных рабочих заполнен практически на 100 %. Однако, такого количества сотрудников всё равно недостаточно. Бюджет города ограничен, нет возможности нанимать большее количество работников. Есть коллегиальный штаб, который создан на базе департаментов, в том числе дорожно-благоустроительного комплекса. К обсуждению были привлечены депутаты. Помимо дорожных рабочих, не хватает механизаторов, чтобы цикл уборки был непрерывным. Также рассматривается вариант введения трёх смен уборки. Смены водителей и механизаторов продлеваются с 8 до 12 часов.

Иваненко Т. Ю. обратила внимание, что в отчёте не прозвучала информация об уборке тротуаров, и попросила прокомментировать, как обстоит ситуация с очисткой тротуаров от снега.

Коваленко Б. В. сообщил, что уборка тротуаров также проводится на ежедневной основе, проводится вскрытие до основания тротуаров. Например,

за прошедшие сутки было очищено порядка 100 километров тротуаров до основания.

Иваненко Т. Ю. выразила мнение, что цифра в 100 километров – слишком мала для Новосибирска. По тротуарам неудобно ходить, подход к остановкам затруднён, особенно трудно пожилым и людям с детьми. Складывается ощущение, что все штабы и совещания направлены только на расчистку дорог.

Ашурков В. Ю. задал вопрос о том, поднимался ли на оперативном штабе в мэрии вопрос об эффективности решения передать дорожно-эксплуатационные управленич районам города.

Коваленко Б. В. ответил, что такой вопрос не поднимался. Возможно, решение было правильным, потому что администрации районов напрямую работают со своими жителями, знают свои слабые места.

Никулин М. Ю. задал вопрос о том, с каких участков снег убирается силами МБУ «ГЦОДД».

Червонный Е. А. ответил, что МБУ «ГЦОДД» отвечает за уборку снега на платных парковках. Для этого нанимается подрядная организация.

Гриценко А. О. попросил уточнить, какой объём снега получается в среднем переработать снегоплавильными станциями в сутки.

Коваленко Б. В. ответил, что затруднительно посчитать объём снега в сутки, но с начала зимнего сезона около 200 тыс. куб. м снега было отправлено на снегоплавильную станцию из Кировского и Ленинского районов.

Иваненко Т. Ю. задала вопрос о том, что необходимо делать, чтобы тротуары очищались зимой.

Коваленко Б. В. ответил, что необходимо увеличить парк техники и штат сотрудников дорожно-эксплуатационных учреждений.

Иваненко Т. Ю. попросила прокомментировать ситуацию, когда, например, на тротуаре находятся рекламные конструкции, мешающие проезду малой снегоуборочной техники. Как решается этот вопрос?

Коваленко Б. В. ответил, что в таком случае на службу выходят дорожные рабочие.

Иваненко Т. Ю. считает, что нужно оптимизировать работу по содержанию тротуаров в зимний период. Если есть техника, но ей на пути мешают рекламные и другие конструкции, то от таких конструкций нужно избавляться.

Никулин М. Ю. согласился, что такая проблема в городе есть. Привёл конкретную ситуацию на Красном просп., которую он пытался решить как чиновник, но так и не смог.

Иваненко Т. Ю. считает, что в департаменте дорожно-благоустроительного комплекса мэрии города не хватает архитекторов,

которые анализировали бы ситуацию не только на дороге, но и на тротуаре, которые понимают ситуацию с киосками, лестницами, газонами, рекламными конструкциями, чтобы оптимизировать их размещение.

Лоренц О. А. отметила, что проблема с зимним содержанием улиц в этом году действительно есть. Есть участки тротуаров, где перепады высот достигают порой полуметра. Однако, входные группы помещений, расположенных на первых этажах, должны содержать арендаторы.

Ашурков В. Ю. предложил признать работу по зимнему содержанию УДС Новосибирска в сезоне 2025-2026 неудовлетворительной.

Никулин М. Б. предложил признать неудовлетворительной работу не конкретного департамента, а системы.

Мазур А. В. предложил выступить с инициативой об увеличении штата сотрудников для ручной уборки улиц хотя бы до 1000 на город, чтобы в следующем году ситуация стала лучше.

Иваненко Т. Ю. считает, что большое количество сотрудников ручного труда может и не понадобиться, если заняться и решить проблему с рекламными конструкциями и заборами, препятствующими проезду малой снегоуборочной техники.

Мазур А. В. уверен, что 500 дорожных сотрудников – это слишком мало. А в городе есть множество участков, где снег можно убрать только вручную, например, с лестничных маршей.

Гаврилов Е. В. считает, что признание уборки неудовлетворительной не решит проблему. Комиссия по транспорту Совета должна предлагать решения, а не констатировать, что всё плохо. Явно наблюдается нехватка рабочих и техники. Бюджет на уборку снега должен быть больше.

Иваненко Т. Ю. уверена, что комфортная городская среда предполагает и технологичность, и возможность механизированной уборки.

Гаврилов Е. В. выступил с инициативой, чтобы мэрия города выдавала технические условия на реконструкцию улиц, тротуаров с учётом возможности применения уборочной техники.

Никулин М. Ю. поддерживает предложение о системном изменении городской среды. А то, что не хватает людей, это проблема текущей ситуации.

Ашурков В. Ю. предложил:

- признать работу по зимнему содержанию дорог и тротуаров в городе Новосибирске в сезоне 2025-2026 годов неудовлетворительной, в том числе по причине отсутствия комплексного подхода;

- рекомендовать департаментам дорожно-благоустроительного комплекса и строительства и архитектуры мэрии города Новосибирска привлекать к формированию технического задания на реконструкцию улиц архитекторов с

целью оптимального размещения различных конструкций и малых архитектурных форм на улицах с учётом возможности механизированной уборки снега;

- рекомендовать департаментам дорожно-благоустроительного комплекса и строительства и архитектуры мэрии города Новосибирска при реконструкции улиц применять принципы комфортной городской среды, в том числе с учётом возможности проведения механизированной уборки снега;

- рекомендовать мэрии города Новосибирска установить порядок обязательного согласования установки различных конструкций и малых архитектурных форм на улицах города с департаментом дорожно-благоустроительного комплекса мэрии города Новосибирска на предмет оптимального размещения;

- рекомендовать мэрии города Новосибирска увеличить количество работников, проводящих ручную уборку снега.

Председательствующий поставил указанное предложение на голосование.

ГОЛОСОВАЛИ:

«ЗА» - 6.

«ПРОТИВ» - 0.

«ВОЗДЕРЖАЛИСЬ» - 0.

Предложение поддержано.

По третьему вопросу:

Червонный Е. А. сообщил, что на сегодняшний день в городе находятся 544 транспортных светофора. Из них большая часть находится в жёстком режиме, т.е. у них настроены программы, которые подразумевают утренние, дневные и вечерние режимы работы.

Также в городе есть светофоры, которые подключены к ленте координации («зелёной волне») и работают в адаптивном режиме. Яркие примеры адаптивного режима на улице Большевистской и Жуковского. Ленты координации реализованы на улице Восход и Кирова, которые, как правило, дают прирост по интенсивности до 20%, как показывает интеллектуальная транспортная система (ИТС).

Вопросы задали и выступили: Ашурков В. Ю., Никулин М. Ю., Мазур А. В., Лоренц О. А., Колпакова Д. В., Гаврилов Е. В.

Мазур А. В. задал вопрос о наличии в городе светофоров, работающих в режиме оперативного управления («ручном режиме»).

Червонный Е. А. ответил, что это сложно реализовать на практике.

Мазур А. В. рассказал, что часто ездит через площадь Калинина и перекрёсток улиц Дуси Ковальчук и Плановой. На последнем основной поток вечером пытается проехать из центра в пригород, и он забивает весь перекрёсток. В этом случае им нужно увеличивать красную фазу светофора, чтобы они не перегораживали перекрёсток. Но это не делается. А на площади Калинина потоки часто упираются друг в друга, и площадь становится непроезжаема. Это могло бы тоже решать тем, что не пропускать автомобили на площадь, пока автомобили не разъедутся.

Червонный Е. А. ответил, что в теории в рамках ИТС это возможно реализовывать, но на сегодняшний день такого «волшебного» диспетчера нет. Альтернативой является адаптивное управление светофорами, которое с помощью детекторов считывает все направления на перекрёстке.

Ашурков В. Ю. обратил внимание, что, по имеющейся информации, все городские светофоры планируется передать областному Центру организации дорожного движения. И тогда все вопросы по ИТС, по СУБДД туда отойдут.

Мазур А. В. предложил:

- отметить, что в городе Новосибирске отсутствует система автоматизированного и адаптивного управления светофорными объектами; действующие алгоритмические решения имеют ограниченную эффективность в условиях нештатных и динамично меняющихся транспортных ситуаций;

- рекомендовать департаменту дорожно-благоустроительного комплекса мэрии города Новосибирска рассмотреть возможность развития системы управления светофорным регулированием по ситуативной модели, предусматривающей сочетание автоматических алгоритмов и оперативного диспетчерского управления;

- рекомендовать департаменту дорожно-благоустроительного комплекса мэрии города Новосибирска проработать концепцию создания диспетчерского (ситуативного) центра управления, обеспечивающего: мониторинг транспортной обстановки в режиме реального времени; возможность временной корректировки режимов работы светофорных объектов; приоритетное реагирование на ДТП, неблагоприятные погодные условия и массовые мероприятия. При разработке концепции ориентироваться на недорогие и поэтапные решения, в том числе: использование уже существующих городских систем видеонаблюдения; применение программных решений поверх действующей инфраструктуры; пилотное внедрение на ограниченном числе наиболее проблемных перекрёстков;

- рекомендовать департаменту дорожно-благоустроительного комплекса мэрии города Новосибирска рассмотреть лучшие практики российских и

зарубежных городов, где ситуативное диспетчерское управление используется как надстройка над автоматизированными системами, без их замены.

Червонный Е. А. отметил, что рекомендации по ситуативному подходу планируется реализовать до 2027 года. Уже есть диспетчеры, которые работают с ИТС.

Ашурков В. Ю. предложил рекомендовать мэрии города Новосибирска ускорить передачу светофоров в областной ЦОДД, так как именно последний занимается ИТС.

Лоренц О. А. обратила внимание, что на некоторых светофорах уже применяется ситуативный подход. Они настроены в ручном режиме на «утро», «день», «вечер». Для этого выезжает специальная группа, которая проводит мониторинг перекрёстка и принимается решение по изменению режима светофора. Если есть предложения по конкретным улицам, где такое ручное управление необходимо ввести, то департамент дорожно-благоустроительного комплекса мэрии города готов рассмотреть.

Председательствующий поставил предложение Мазура А. В. на голосование.

ГОЛОСОВАЛИ:

«ЗА» - 6.

«ПРОТИВ» - 0.

«ВОЗДЕРЖАЛИСЬ» - 0.

Предложение поддержано.

Председательствующий  В. Ю. Ашурков