

**Шесть мостов. Новосибирск, июнь, 2023 г.
(продолжение экскурсии)**



В обратную сторону мы плыли против течения, следовательно, медленнее.

В какой-то момент на Левом берегу мы увидели деревянную крепость с башенками (левая картинка). И хоть эта постройка не имеет никакого отношения к истории, она позволила вспомнить рассказы, слышанные ранее, о разных археологических раскопках и о планах создания новых парков.

Это деревянное сооружение оказалось то ли рестораном, то ли дачей какого-то

местного богатея, который обосновался на берегу реки, чтобы в тишине коротать время прямо у воды – на карте вы этого сооружения не найдете.

Я вспомнила, что еще до начала строительства четвертого моста на Левом берегу, на месте будущей эстакады, проводили раскопки археологи. Примерно 200 лет назад на этом месте в селе Кривощёково (одно из первых русских поселений на территории Новосибирской области) работала переправа, которая была важнейшим объектом транспортной инфраструктуры Сибири.

Строительство железнодорожного моста и транссибирской магистрали привело к тому, что жители покинули Кривощёково и переселились на Правый берег.

Сначала краеведы-любители изучили случайно найденную в архиве карту села. На ней было обозначено, что в Новосибирске, на левом берегу Оби, чуть западнее современного Коммунального моста когда-то стояла церковь, а рядом с ней располагалось кладбище.

Первые раскопки волонтеры проводили в 2015 году. Потом продолжили работы в 2018 году. По остаткам кирпичей с клеймами историки собирались определить, откуда поставлялись стройматериалы для разных сооружений, включая церковь.

Бутылочки из-под уксуса, духов и чернил — именно такие артефакты рассчитывали найти археологи, чтобы составить представление о быте кривощёковцев.

Надеялись историки и на то, что раскопки на месте кладбища дадут антропологический материал, будет понятно – как местные жители женились, с кем заключались браки, когда.

Не знаю, удалось ли краеведам осуществить планы пятилетней давности *по сохранению фундамента церкви рядом с мостом, чтобы когда-нибудь вокруг него сформировать мемориальный парк освоения Сибири.*

Часть, которая уходит под эстакаду, собирались огородить бетонным забором, а когда в городе появятся финансы, то обустроить памятное место (<https://info.sibnet.ru/article/541244/>).

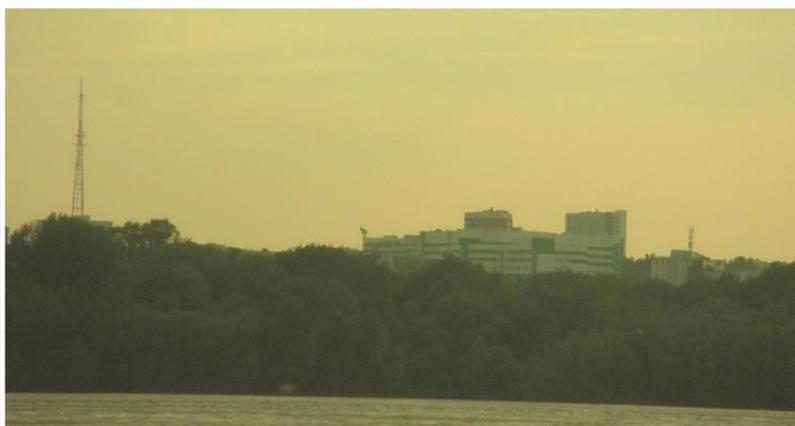
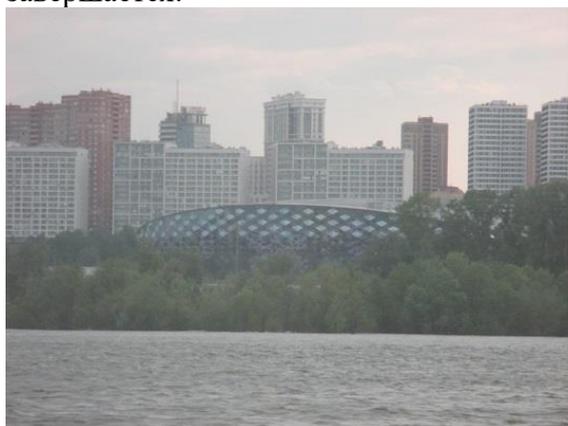
2 июня 2023 года в НГТУ прошло открытое общественное обсуждение-презентация концепции развития территории парка “Усть-Тула” в центре левобережья Оби между Октябрьским и Бугринским мостами. Обсуждение состоялось в рамках Всероссийской

конференции “Водно-зеленый городской каркас” (<https://infopro54.ru/news/park-ust-tula-predstavili-na-sud-obshhestvennosti-v-novosibirske/>).

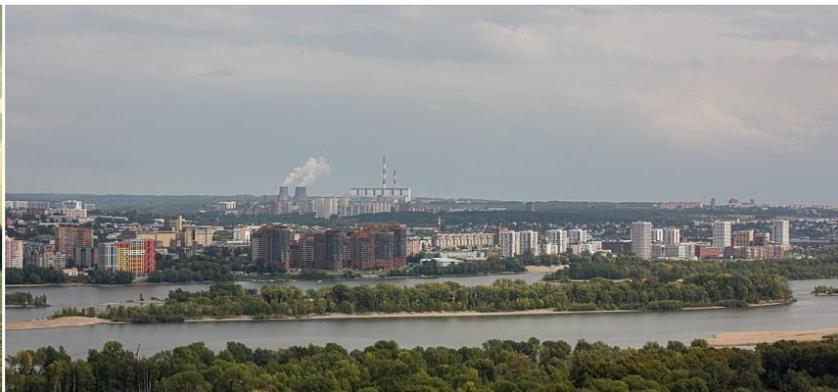
Разработчики предлагают создать “парк для всех”. Он будет включать в себя рекреацию, то есть, отдых (развлечение), что предполагает прогулки, активный отдых, отдых у воды, а также массовые мероприятия. Второе направление, которое предлагают в парке разработчики – сочетание интерактивных приключенческих и исследовательских маршрутов с развлечениями. Кроме того, на территории парка “Усть-Тула” может образоваться новый тип “умной” рекреации.

Был план в этом “умном” парке создать подобие исторических крепостных сооружений.

Я пессимист. Не верю я в осуществление подобных проектов. В нашем городе, как правило, получается площадка с ресторанами и саунами, огороженная забором, доступ на которую будет особым. Чаще всего весь звон заканчивается на стадии проектирования. Или просто НЕ завершается.



Во время экскурсии я поняла, что порой с середины реки довольно трудно опознать здания и сооружения, стоящие на берегу, даже те, которые ты хорошо знаешь. Крышу нового Ледового дворца спорта (левая картинка вверху), я, конечно, спутать не могла ни с чем. А вот Перинатальный центр (правая верхняя картинка), построенный в районе улицы Лыщинского, вычисляла уже дома по карте 2ГИС.



Вверх по течению Оби в черте Новосибирска, на мой взгляд, встречается больше островов, чем внизу, за Димитровским мостом. Между Октябрьским мостом и Бугринским, который мы стремились прежде всего осмотреть на этом этапе экскурсии, расположен довольно большой зеленый *остров Отдыха*. Когда-то он назывался *Коровьим*, так как на него бродом пригоняли скот для выгула. Говорят, что трава на острове росла очень полезная и ароматная, потому коровы давали большие надои вкусного молока.

С годами остров облюбовали отдыхающие и рыбаки. Первые приплывали на лодках, чтобы позагорать в относительной тишине, вторые – посидеть с удочкой в ожидании удачного клева.

Судьба острова резко изменилась в 2019 году, когда началось строительство Ледового дворца спорта. К острову намыли дамбу, превратив его в полуостров, и стали с него возить песок.

Тогда городское начальство даже стало строить планы превращения острова в парк, включив его в грандиозную зону отдыха – от Бугринской рощи до парка “Арена” возле Дворца спорта (<https://news.myseldon.com/ru/news/index/236449475>).

Планы – планами, но пешая доступность острова с Левого берега сразу превратила его в стихийную свалку. Рыбаки забили тревогу, так как остров из Коровьего мог быстро превратиться в “Свинячий” (<https://sib.fm/news/2019/07/03/ostrov-korovij-stremitelno-prevrashaetsya-v-svinyachij-v-novosibirske>). В тот момент даже заговорили о том, чтобы обнести остров колючей проволокой.



Летом 2022 года дамбу все-таки убрали. Теперь на остров снова можно добраться только на лодке. Вице-мэр Новосибирска Анна Терешкова объявила, что остров Отдыха решили не включать в территорию парка “Арена” и *не благоустраивать остров*, так как он заболачивается (<https://nsknews.info/materials/ostrov-koroviy-na-obi-reshili-ne-prisoedinyat-k-parku-arena-u-lds/>).

Истинной причиной этого заболачивания в ближайшие десятилетия жители Новосибирска точно не узнают. Также никто не может сейчас предположить, что будет с островом в ближайшие годы, сохранится ли он или канет в Лету (точнее, в Обь).



Третьему автомобильному мосту Новосибирска долго придумывали название. В конкурсе, который проводили в 2013–2014 годах фигурировали названия *Горбатый, Леночкин, Радужный, Красный, Оловянные ворота, Олово заводской, Затулинский и даже Городецкий* (тогда мэром был В.Ф. Городецкий).



В результате получился Бугринский по названию села Бугры, которое располагалось в этом месте и уже определило название парка Бугринская роща (<http://bsk.nios.ru/content/pochemu-bugrinskiy-most-nazvali-bugrinskim>).

Экскурсовод нам сообщил, что в списке предполагаемых названий было еще одно довольно странное – Илья Муромец. Это, я думаю, шуточное название хотели даже усилить установкой на

мосту конной скульптуры, которую намеревались заказать Зурабу Церетели. Если бы... Тогда в Новосибирске появилась бы ПЕРВАЯ конная скульптура. Вот только о размерах этого виртуального арт-объекта никто даже помыслить не мог. Потому, видимо, отказались.

На картинках предыдущей страницы виды прибрежной части Бугринской рощи, которая больше напоминает то ли приватизированную, то ли захваченную, то ли арендованную территорию, так как все прибрежные сооружения на официальной карте отсутствуют.

Правда, городские власти и раньше строили планы (о последних мечтах городского начальства я уже упомянула) того, как они будут все облагораживать и обустраивать в Бугринской роще. Но **22 июня** появилось сообщение о том, что мэрия приостановила работы по созданию комплекса отдыха с бассейнами и водопадом в Бугринской роще.

Работы планировалось завершить в 2022 году, но из-за начала СВО приостановилось финансирование от двух зарубежных инвесторов. Строительство райского места заморозили, и оно превратилось в долгострой с кучей балок, бетонными чашами для бассейнов и вкопанными сваями. Мэрия пока не решила: либо недостроенный комплекс продолжают строить, либо его надо снести через суд (<https://ngs.ru/text/gorod/2023/06/19/72399971/>).



Бугринский мост стал третьим автомобильным мостом через Обь в Новосибирске, соединившим Кировский, Первомайский и Октябрьский районы. Строительство этого моста началось 17 февраля 2010 года и завершилось в октябре 2014 года. На запуск моста даже приехал президент России В.В. Путин, что, видимо, должно было подчеркнуть ВАЖНОСТЬ нового объекта для города. Но до сей поры полученный результат вызывает недоумение.

Основная претензия к сооружению – это его незаконченность. Власти города настойчиво доказывают, что мост очень разгрузил город, но если рассуждать реалистично, то это совсем не так (<https://dzen.ru/a/X1pyhztKATv4vBkv>).

Мост связал две крайне загруженные улицы на разных берегах, и это все, эффект минимальный. Никаких дополнительных развязок, качественно интегрирующих мост в дорожную сеть, не сделано. Ни одной дополнительной развязки!

Городские власти пытаются заверить новосибирцев, что мост – это первый этап масштабного проекта. Продление выездов и дальнейшая связь моста с объездными трассами – это последующие шаги. А на них, увы, нет средств. Потому и возникает законный вопрос, почему нельзя было завершить ЭТУ стройку, а потом уже начинать строительство ЧЕТВЕРТОГО моста.

В указанной статье мне понравился еще один пункт для размышления – *ответственность за неэффективные решения. Должна ли она быть наказуема или нет? Является ли Бугринский мост следствием непрофессионализма чиновников и проектировщиков? Если да, то кого наказывать, непрофессионалов или тех, кто допустил этих самых непрофессионалов к работе?*

Пока же про Бугринский мост нужно говорить, что это автомобильный мост через Обь с самым длинным в СНГ арочным пролетом. Арочное подвесное пролетное строение над осью судового хода составляет 380 м. Длина моста – 2071 метр, ширина – 34,56 метра (https://ru.wikipedia.org/wiki/Бугринский_мост). На строительство моста и развязок потратили 17 миллиардов рублей.

Красочный репортаж о строительстве моста я нашла в статье (<https://gelio.livejournal.com/195425.html>), а то, каким увидела мост я во время экскурсии, видно на картинка предыдущей страницы.

В октябре 2014 года мы с подругой прогулялись по мосту пешком, после чего появился мой прежний рассказ. В общей сложности за эти годы я одолевала мост автотранспортом раза три. Последний раз я ехала из Академгородка на маршрутке на Левый берег в мае этого года.

Мост мы одолели с ветерком. А потом долго-долго кружили, чтобы попасть на улицу Ватутина. Не помню, сколько на это ушло времени. Я нетерпеливо ерзала на сиденье. А постоянные пассажиры стойчески выдержали этот этап пути. Вот и делайте выводы о полезности Бугринского моста.



Мы поплыли дальше пополнять знания о городе Новосибирске. И поравнялись с *Северо-*



Чемским жилмассивом (верхние картинки). На этом месте сначала возник поселок Саратовка – из Саратова приехали люди на строительство второго железнодорожного моста. Рядом появился поселок Оловозавода. То есть сначала, в 1930–1950 годы, строили малоэтажные дома. А в 1970-е появились первые 9- и 10-этажные дома. Именно здесь жилые дома строили такими длинными (на улице Комсомольской в самом длинном доме 22 подъезда и 900 квартир), что за каждым из них закрепилось название «Китайская стена».

Еще 6 лет назад жители частного сектора, который сохраняется в микрорайоне, были довольны инфраструктурой и даже тем, как работает транспорт (https://www.nsktv.ru/news/city/severo_chemskoy_zhilmassiv_ya_novosibirsk_portret_mikrorayona_280820171838/). Но сейчас они готовы пользоваться речным транспортом, чтобы добираться из микрорайона, где, к слову сказать, можно отыскать улицы Ньютона и Коперника, до центра Новосибирска. На верхней картинке неказистый причал «Северо-Чемской жилмассив».



Мало-помалу мы добрались до *Комсомольского моста* – второго железнодорожного моста через Обь в черте Новосибирска (картинки вверху). На вид мост выглядит ажурным и более интересным, чем первый железнодорожный мост. Но ведь первый был переделан. Потому сравнивать их все-таки нельзя.

На самом деле мосту присвоили имя Коммунистического Интернационала Молодежи за заслуги комсомольцев при строительстве этого моста. Но я такого названия почти никогда от людей не слышала – просто Комсомольский.

В начале 1930-х годов намечалось активное освоение Кузнецкого угольного бассейна и развитие Сибири в целом. При этом нежелательно было сильно загружать Транссибирскую магистраль. Вот и возник проект строительства второго железнодорожного моста через Обь.

Его построили всего за ОДИН год. 17 октября 1931 года по новому мосту через Обь прошёл первый железнодорожный состав, а 7 января 1932 года по мосту открылось временное движение. В то время этот мост стал самым большим *двухпутным мостом* в СССР.

На строительство моста новосибирский горком комсомола мобилизовал всю городскую организацию. Всего на строительстве было задействовано 60 ударных бригад, перевыполняющих нормы порой более чем на 50%. Проводились массовые воскресники. Иногда в день трудились по 1,5–2 тыс. комсомольцев (https://ru.wikipedia.org/wiki/Комсомольский_железнодорожный_мост).

Нашла фильм, созданный к 90-летию Комсомольского моста,, в котором используется хроника строительства (<https://yandex.ru/video/preview/10673986996199554905>).

Для меня открытием стали сведения, почерпнутые на экскурсии. Я всегда считала мост чисто грузовым. Оказалось, что по нему несколько лет ходил из Москвы в Новокузнецк пассажирский поезд. Но потом его маршрут изменили, и поезд стал ходить через Новосибирск-Главный. Еще ходила электричка между станциями Инская и Обь. Я думаю, что на ней ездили на работу железнодорожники. Гид сказал, что в настоящее время, когда городские власти мечтают запустить скоростные электрички, вспомнили об этом направлении – возможно, возродят.



В районе Северо-Чемского жилмассива экскурсовод обратил наше внимание на *“Мужской рай”* (верхние и нижние картинки). Этот “поселок” поразил меня чрезвычайно. Оказывается, на



основе многочисленных гаражей местные жители соорудили не то зону отдыха, не то лодочную станцию, не то рыболовный клуб и теперь там с удовольствием коротают время. Со стороны заметно, что постройки выполнены из материала разного качества. Но думаю, что от этого они не становятся менее значимыми для владельцев и любимыми – “Мужской рай”.



Второе открытие, сделанное мною во время экскурсии, – это удивительное здание на Левом берегу сразу за Комсомольским мостом (левая картинка). Гид сказал, что, скорее всего, это была водозаборная станция (на берегу есть улица Водозабор).

Найти описание этого строгого на вид сооружения я смогла только на краеведческом форуме.

Здание насосной первого подъема левобережной НФС-2 (насосно-фильтровальной станции водоканала) построено в 1930-е годы, реконструировано в 1950–1960-е, рядом в 1980-е построена НФС-1, которая почти полностью взяла на себя всю нагрузку левобережья (<https://nsk-kraeved.ru/viewtopic.php?id=1560>).

Сейчас НФС-2 не работает. Что в здании находится сейчас, гид не знает. Но смотрится строение эффектно.

Комсомольский мост был последним, шестым мостом, который мы должны были увидеть во время экскурсии. Тут мы развернулись и поплыли в обратную сторону, чтобы завершить свое путешествие.

На нижних картинках очередное подтверждение тому, что не все, увиденное с реки, можно однозначно опознать. На левой нижней картинке – труба ТЭЦ-5 и многоэтажки, построенные рядом с Планетарием – Октябрьский район. А вот что было видно далеко-далеко при повороте теплохода (правая нижняя картинка), я так и не поняла. Уже дома я примеривала разные новые микрорайоны. Ключ-Камышенское плато находится в другом направлении. Микрорайон “Весенний” (Первомайский район), по моим оценкам, не должен быть виден, так как располагается в низине. Остается что-то, сооруженное в районе Матвеевки. Но что? Так я и не знаю.



Комсомольский мост нависает над *островом Кораблик* (левая картинка на следующей странице), который относится к Первомайскому району Новосибирска. Площадь острова, который назвали так из-за его формы, составляет 0,15 квадратного километра ([https://ru.wikipedia.org/wiki/Кораблик_\(остров,_Новосибирск\)](https://ru.wikipedia.org/wiki/Кораблик_(остров,_Новосибирск))).

Я бывала на острове только в детстве, причем, приплыв туда, мы долго не задержались. Сейчас на остров регулярно ходят теплоходы, доставляя отдыхающих (причал на правой картинке следующей страницы). Говорят, что раньше на острове росла смородина, за которой туда ездили любители этой ягоды, так как считали, что она вкуснее дачной. Думаю, что сейчас от смородины не осталось ничего.



Туристы, приплывающие на остров, оставляют после себя много мусора. Поэтому активисты-волонтеры ежегодно организуют сбор и вывоз отходов людской жизнедеятельности.

2 июля 2022 года на острове Кораблик прошла пятнадцатая акция “Экологический агиттеплоход”. Волонтеры собрали почти 500 кг мусора с прибрежной территории острова – 153 мешка. Во время уборки на острове Кораблик нашли палатку, огнетушитель, топор, гаечный ключ, кастрюлю, кроссовки и зонт. И даже протез ноги

(<https://ngs.ru/text/ecology/2022/07/13/71484911/>).

С 2014 года проходят заплывы по Оби, которые начинаются от острова Кораблик. В первый раз нужно было проплыть 700 метров до Бугринской рощи. В другие годы желающие плавали до Речного порта.



На обратном пути, миновав Бугринский мост, мы довольно подробно смогли рассмотреть стоящие на острове Кустовой сооружения, которые, как выяснилось, должны были войти в состав элитного яхт-клуба (верхние картинки). Семь лет назад архитектура этих строений казалась новосибирцам весьма необычной для Сибири. Они даже представляли, проплывая мимо, что попали в Голландию, а кто-то мысленно переносился в Грецию и даже на Малибу.

На сайте Мэрии было указано, что там строится лодочная станция, но горожане были уверены, что это коттеджи для миллионеров с яхтами (<https://ngs.ru/text/realty/2016/06/20/2482123/>).

Да и кто бы мог разуверить обычных жителей Новосибирска в их правоте, если до сей поры то, что возвела компания “Техно-Спорт”, имея адрес Большевикская, 150а, на карте Новосибирска именуется как СООРУЖЕНИЕ.

Построенные здания лодочной станции нельзя назвать эллингами, так как они не приспособлены для хранения катеров и лодок (по словам архитектора Дмитрия Ощепкова). В комплексе построен обвалованный склад для хранения лодок и спортивной техники. Его собираются замаскировать под зеленый холм, высадив виноград. Территорию между корпусами

также собираются озеленить, сделав газоны и высадив виноград. Кроме того, “Техно-Спорт” готовится сделать дорогу возле зданий (<https://ngs.ru/text/realty/2016/06/20/2482123/>).

Это все говорилось и писалось в 2016 году. Мало что изменилось с тех пор. Нет зеленого холма, нет винограда, газонов. Возможно, есть только дороги, по которым кто-то добирается к зданиям. Потому простые жители говорят об этом комплексе, как о **самой дорогой Нахаловке**.

Что в результате станет с этой частью острова Кустовой, не знает никто. Но в сентябре 2022 года Мэрия Новосибирска выдала разрешение на реконструкцию яхт-клуба, объединив его со зданием спортивно-оздоровительного центра в единый комплекс “Роллердром”. Он появится на небольшом полуострове рядом с Бугринским мостом (<https://nsknews.info/materials/yakhtklub-na-poluostrove-u-bugrinskogo-mosta-rekonstruiruyut-v-rollerdrom/>).

В документе говорится, что площадь территории роллердрома составит 5520 кв. метров. Комплекс будет включать четыре капитальных строения: административное здание – 135 кв. метров, КПП – 135 кв. метров, спорткомплекс – 170 кв. метров, яхт-клуб с пунктом проката инвентаря – 172 кв. метра.

«Согласно проектной документации массовое пребывание людей не предусмотрено» – сообщается в разрешении на строительство.

Какие из этого можно сделать выводы? Лично я боюсь, что наш мэр забудет о выданном разрешении. А потом удивится, что на острове существует НЕЧТО, как удивился он во время выездного совещания летом 2020 года, посвященного благоустройству набережной вдоль микрорайона “Европейский берег”, когда обнаружил, что **островом Высокий на Оби, отделенном от будущей набережной небольшой протокой, город уже не распоряжается** (<http://nscn.ru/regions/mer-novosibirska-poka-myi-shhelkaem-klyuvom-u-nas-vse-ostrova-raskupyat/>).

А годом ранее все та же **Мэрия Новосибирска выдала разрешение компании бизнесмена Тимура Саттарова на строительство гостиницы и яхт-клуба на острове Высокий в устье реки Иня напротив квартала “Европейский берег” в Новосибирске** (<https://ksonline.ru/428308/timuru-sattarovu-razreshili-stroit-yaht-klub-na-ostrove-v-novosibirske/>).

Оно и понятно, мэрия принимает столько решений, выдает столько разрешений, что все их упомянуть не может – даже совокупная мэрская голова не рассчитана на такой объем данных.



А мы тем временем проплыли мимо острова Высокий, на котором, если я не ошибаюсь, стоит только один хозяйственный корпус (Зеркальная, 1/4). За кормой остался молниеносно расширяющийся район “Европейский берег” (верхние картинки).

Затем мы проплыли мимо огромного жилого комплекса “Марсель” (левая картинка на следующей странице). Честно скажу, масштабы этого сооружения я хотела оценить давно. Но подходила к нему только со стороны улицы Большевистской. Оттуда “Марсель” смотрится не так

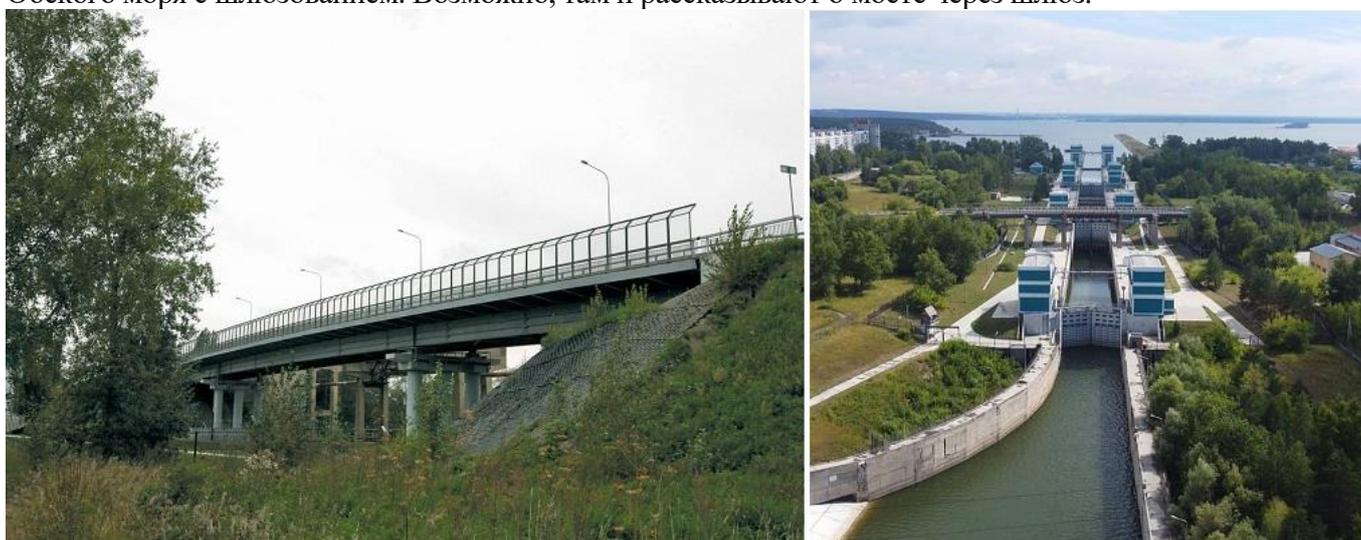
внушительно. Вот теперь этот монстр предстал во всем своем величии и объеме. Впечатляет, но и угнетает одновременно.



Тут наша экскурсия и закончилась. Мы спешились, я решила сделать фотографию Оби на закате (правая верхняя картинка), чтобы поставить точку в своем рассказе.

Но, как оказалось, с точкой я поторопилась.

Для завершения рассказа о мостах решила дополнить свое описание вычитанной в интернете информацией о мосте через шлюз Новосибирской ГЭС, который краеведы тоже считают мостом через Обь. Туда наша экскурсия не доплыла. Правда, Речфлот организует другие поездки – в акваторию Обского моря с шлюзованием. Возможно, там и рассказывают о мосте через шлюз.



Мостом через шлюз Новосибирской ГЭС считается мост, соединяющий берега Большой протоки (канала Новосибирского судоходного шлюза) в Советском районе Новосибирска.

Фактически этот мост соединяет микрорайон Правые Чемы (микрорайон “Шлюз”) с небольшим участком Советского района между рекой Обью и каналом судоходного шлюза. Сам шлюз, давший название микрорайону, соединяет Новосибирское водохранилище с участком Оби между водохранилищем и центром города, пропуская суда в обход плотины ГЭС.

Восточный конец моста упирается в транспортное кольцо микрорайона Шлюз – участок с круговым движением до Шлюзовой и Русской улиц и крупный транспортный узел, с которого идет общественный транспорт до левого берега Оби.

Транспорт, идущий между левым и правым берегами Оби в Советском районе, неизбежно пройдет как через этот мост, так и мост на самой плотине
(https://ru.wikipedia.org/wiki/Мост_через_шлюз_Новосибирской_ГЭС).

Я уже забыла, что в 2007 году мост через шлюз капитально ремонтировали. Тогда, чтобы попасть из района ОбьГЭС в микрорайон Шлюз, нужно было ехать через город. Движение на улице Большевистской тогда было чрезвычайно затруднено.

27 декабря 2007 года в Новосибирске в торжественной обстановке было открыто движение по новому шлюзовскому мосту, который явился одним из четырех основных объектов, входящих в федеральную целевую программу “Строительство и модернизация автомобильных дорог общего пользования”. Стоимость строительства составила 280 миллионов рублей (<http://vseon.com/analitika/infrastruktura/mosty-novosibirska>).

Протяженность мостового перехода составила 270 метров, ширина проезжей части равна 10 метрам. При возведении моста строителям пришлось столкнуться с рядом трудностей. Впервые, например, асфальт укладывался в зимних условиях, а работы по укладке верхнего, чистового слоя были выполнены весной. Во время реконструкции появилось специальное ограждение, которое должно препятствовать попаданию посторонних предметов на сооружения шлюза.

Конечно, я ездила и по старому, и по новому мостам через шлюз. Но со стороны ни тот, ни другой не видела.



Интересно, что, считая мост над шлюзом мостом через Обь, некоторые краеведы отказываются признавать мост, входящий в состав плотины ГЭС, еще одним мостом через Обь.

Не следует путать мост через шлюз с более длинным мостом через плотину ГЭС, пересекающим Обь в месте ее вытекания из Новосибирского водохранилища

(https://ru.wikipedia.org/wiki/Мост_через_шлюз_Новосибирской_ГЭС).

Другие объединяют эти мосты в единое “протяженное” целое.

Город Новосибирск не живет одним сегодняшним днем. Так и не окончив большую стройку Бугринского моста, не завершив возведение четвертого (Центрального) моста, на Градостроительном совете мэрии серьезно обсуждают планы ПЯТОГО автомобильного моста. И по каждому вопросу эксперты жарко спорят (<https://remnabor.net/proekt-pyatogo-mosta-v-novosibirske-shema>).

Предлагают связать Ленинский район с Заельцовским. Или все-таки лучше проложить переправу между Краснообском и Академгородком? Кто-то предлагает и вовсе построить мост через Обское море.

Планов громадье. Но это планирование я могу сравнить с мечтами о строительстве метро в Новосибирске. Голова от фантазий пухнет. Денег в проекты можно вложить огромную кучу, но надо не забывать, что на реализацию фантазий потребуется куча существенно больше, которой у города нет, а из федерального бюджета выпросить о-о-о-очень трудно.

Теперь уже точно я завершаю рассказ о мостах Новосибирска через Обь.