ЗАКЛЮЧЕНИЕ
О РЕЗУЛЬТАТАХ ОБЩЕСТВЕННЫХ ОБСУЖДЕНИЙ
по документации по планировке территории (проект планировки территории и проект межевания территории) для размещения линейного объекта:«Модернизация и создание инфраструктуры трамвая в городе Ростове-на-Дону. Этап 1.1.2 «Трамвайная линия на участке от Малиновского до пл. Мичурина»

от 10.11.2025

Общественные обсуждения назначены постановлением главы города Ростова-на-Дону от 10.10.2025 № 1120 «О проведении общественных обсуждений по документации по планировке территории (проект планировки территории и проект межевания территории) для размещения линейного объекта: «Модернизация и создание инфраструктуры трамвая в городе Ростове-на-Дону. Этап 1.1.2 «Трамвайная линия на участке от Малиновского до пл. Мичурина».

Общественные обсуждения проведены комиссией по подготовке проекта Правил землепользования и застройки города Ростова-на-Дону (далее – комиссия).

Постановление главы города Ростова-на-Дону от 10.10.2025 № 1120 и оповещение о начале общественных обсуждений опубликованы в газете «Ростов официальный» от 15.10.2025 № 40 (1610).

Проект и информационные материалы, подлежащие рассмотрению на общественных обсуждениях, размещались на официальном Интернет-портале городской Думы и Администрации города Ростова-на-Дону (www.rostov-gorod.ru), в соответствующем разделе платформы обратной связи федеральной государственной информационной системы «Единый портал государственных и муниципальных услуг (функций)» (https://pos.gosuslugi.ru) – 23.10.2025.

Сведения о количестве участников общественных обсуждений.

Количество участников общественных обсуждений, принявших участие в общественных обсуждениях – 4.

Реквизиты протокола общественных обсуждений.

Заключение о результатах общественных обсуждений подготовлено на основании протокола общественных обсуждений от 10.11.2025 № 26.

Содержание предложений и замечаний участников общественных обсуждений.

Предложения и замечания граждан, являющихся участниками общественных обсуждений и постоянно проживающих на территории, в пределах которой проводятся общественные обсуждения.

Участник общественных обсуждений	Содержание вносимых предложений и замечаний	Результаты рассмотрения
Зайцев А.А.	1. Схемы УДС. ГОСТ Р 52766-2007 п. 5.3.3.2 прямо указывает, что на магистральных улицах остановки оборудуются в габаритах проезжей части. Заездные карманы делаются только на улицах 1-2 полосы в одну сторону и только при уровне загрузки более 0,6.	1. Остановочные пункты на ул. 339-й Стрелковой Дивизии, ул. Зорге и на пр. Стачки запроектированы в соответствии с требованиями СП 396.1325800.2018 «Улицы и дороги населённых пунктов. Правила градостроительного проектирования» – с заездными остановочными карманами, и соответствуют требованиям ГОСТ Р 52766-2007.

	Проектировщик нарисовал карманы везде. Необходимо убрать заездные карманы на ул. 339-й стрелковой дивизии и на пр. Стачки. На Зорге надо посчитать необходимость каждого заездного кармана. Более того, в ПКРТИ заездной карман рекомендуется делать очень длинным, а не как в проекте, иначе на практике автобус не будет подъезжать к остановочной площадке. В ПКРТИ "11.1.2 Реконструкция остановочных пунктов ПТОП" рекомендуют вообще убирать заездные карманы. На Большой Садовой остановочных карманов нет, и хорошо без них.	
	2. Трамвайная остановка на Зорге расположена неудачно. К ней нет походов со стороны поляны ЮФУ, к ней далеко идти со стороны Коммунистического. Гораздо лучше было бы сделать остановку на проспекте Стачки. Если трамвай продлят по проспекту Стачки прямо в сторону ул. Малиновского и ВОС, то остановка на Стачки необходима.	2. Расположение остановки на ул. Зорге обусловлено наличием земельного участка, а также обеспечением возможности пересадки пассажиров между автобусным и трамвайным видами транспорта. Расположение остановки на проспекте Стачки ведёт к значительному удорожанию строительства ввиду необходимости дополнительного уширения проспекта, а также наличия подземных коммуникаций. Концессионным соглашением не предусматривается продление трамвайной линии в сторону ул. Малиновского.
	3. К трамвайной остановке на Зорге не нарисованы никакие пешеходные переходы или светофор. Как люди будут на нее попадать? Будет ли сделан переход со стороны поляны ЮФУ? Скорее всего, жители ЖК Академия не будут делать длинный круг, чтобы дойти до трамвая через парк Плевен. Они сделают тропинки через поляну ЮФУ и будут бегать через дорогу на Зорге к остановке.	3. На чертежах улично-дорожной сети показаны направления движения транспорта. Проектом предполагается пешеходный переход к остановочным платформам с обеих сторон ул. Зорге.
	4. Необходимо обязательно расширить дорогу и зарезервировать место на проспекте Стачки перед Зорге для строительства трамвайной платформы. Если когда-нибудь там понадобятся остановки, то не придётся перестраивать улицу. А пока место под будущую остановку будет выполнять роль островка безопасности.	4. Расположение остановочных платформ выбрано исходя из технико-экономической целесообразности и согласовано с Концедентом.
	5. Необходимо обязательно расширить дорогу и зарезервировать место для строительство платформ в районе улицы Толмачёва. Если когда-нибудь там понадобятся остановки, то не прилётся перестраивать улицу. А пока место под будущую остановку будет выполнять роль островка безопасности.	5. Расположение остановочных платформ в районе ул. Толмачёва не предусматривается так как приведёт к снижению средней скорости движения трамвая.
	6. Велодорожку по Стачки необходимо продлить до Зорге и сделать вело-переезды через Стачки и через Зорге к парку города Плевен.	6. Проектом предусмотрено расположение велодорожки вдоль проспекта Стачки с северной стороны от ул. Зорге до ул. Труженников.
	7. Велодорожка на Стачки и Зорге в поперечном профиле нарисована на уровне тротуара. Это нехорошо. Пешеходы будут по ней ходить. Необходимо хотя бы на 2 сантиметра тротуар делать выше.	7. Повышение тротуара на 2 сантиметра не сможет служить препятствием для движения пешеходов по велодорожке. Одновременно повышение тротуара на 2 сантиметра усложнит поверхностный водоотвод.
	8. От Зорге 9 до Зорге 17 не остаётся газонов и деревьев. Но возле домов парковки не трогают. Предлагаю за счёт парковочных мест сделать небольшие газоны и посадить крупные деревья.	8. Количество парковочных мест определено на основании рекомендаций Департамента автомобильных дорог и организации дорожного движения города Ростова-на-Дону, с учётом существующей и перспективной интенсивности транспортного потока.
	9. В районе Школы №92 на проспекте Стачки (на схеме УДС) нарисован переход не до конца. Это очевидная	9. Посадка и высадка пассажиров осуществляется на огороженные остановочные платформы.

	ошибка. Однако кроме перехода нужен островок безопасности, чтобы люди не бегали перед скоростным трамваем. В этом месте было бы правильно сделать подземный переход, чтобы на скоростном участке трамвая никто не мешал трамваю.	
	10. В остальных местах на проспекте Стачки на других этапах там, где трамвай скоростной, но нет трамвайной остановки нужно тщательно продумывать безопасность пешеходов. В таких местах прошу применять внеуличные переходы для увеличения скорости трамвая.	10. В соответствии с согласованной трассой трамвайной линии, строительство внеуличных пешеходных переходов на пр. Стачки не предусматривается.
	11. Департамент автодорог в ответе от 29.05.2024 согласовывает маршрут трамвая только при сохранении количества полос. Улицу 339-й стрелковой дивизии расширят. Кроме трамвая будет по 6 полос для автомобилей. Улицу Зорге расширят - сделают 4 полосы. Проспект Стачки расширят - на схеме 4 полосы для автомобилей, однако ширина проезжей части в разрезе 10,75 м, там будет 6 полос в итоге. Очевидно из-за требований сохранить количество полос вырастает стоимость строительства. Увеличивается стоимость проектирования и из-за инфляции теряются миллиарды рублей. На сколько увеличится стоимость в итоге? Кто будет оплачивать дополнительные требования департамента автодорог по сохранению количества полос?	11. Объёмами работ по разработке проектов планировки и межевания территории не предусматривается расчёт финансирования Концессионного соглашения.
	12. Департамент транспорта в ответе от 21.06.2024 повторяет ответ департамента автодорог, но добавляет, что полная стоимость этапа от Левенцовки до Станиславского 7.082.788.060 рублей. Из-за задержек и инфляции предусмотрены ли дополнительные деньги на этап от Левенцовки до Станиславского. Планируется ли трамвайный мост через Темерник на Стачки?	12. Объёмами работ по разработке проектов планировки и межевания территории не предусматривается расчёт финансирования Концессионного соглашения.
	13. Модернизация и создание инфраструктуры трамвая в городе Ростове-на-Дону. Этап 1.1.2. от Зайцева Артемия Анатольевича 05.06.1986 рождения Вопрос относительно пересечения улицы Зорге и Толмачёва и расположения остановок в проекте. Сейчас левый поворот в Зорге на Толмачёва запрещён, там даже светофора нет. Что если там сделать светофор и поворот для машин? В этом случае светофор на Кустанайской можно убрать и остановку автобусов Кустанайская сдвинуть на 100 метров к Толмачёва. Остановку трамвая можно сделать между Толмачёва и Кустанайской, остановку трамвая Зорге/Стачки сдвинуть на Стачки. Остановку трамвая Детская областная больница отменить. Остановку трамвая площадь 339-й стрелковой дивизии отменить. Сделать остановку трамвая Автостоянка, вблизи ЖК Вместе. Это решение делает остановки дальше от областной больницы, но ближе к ЮФУ и новым ЖК на Зорге, которых раньше не существовало. Скоростной участок трамвая получается по улице 339-й	13. Остановочные пункты для проектируемой трамвайной линии на участке от ул. Малиновского до пл. Мичурина запроектированы в соответствии с требованиями СП 396.1325800.2018 «Улицы и дороги населённых пунктов. Правила градостроительного проектирования». Расположение остановочных платформ выбрано исходя из технико-экономической целесообразности и согласовано с Концедентом.

	стрелковой дивизии.	
Тишков В.А.	Основной причиной возникновения пробок в Ростове-на-Дону является высокий уровень автомобилизации (около 420 автомобилей на 1000 человек). Уменьшение пробок на улицах города достигается только путем понижения уровня автомобилизации населения. Одним из вариантов понижения этого уровня является создание условий, при которых передвигаться на автомобиле жителю города будет менее комфортно, чем на общественном транспорте. При этом общественный транспорт должен быть комфортным, регулярным, предсказуемым, быстрым и современным. Примером этой концепции является Краснодар и Москва. Реализацией проекта строительства скоростного трамвая в г. Ростов-на-Дону можно уменьшить уровень пробок во всем городе. Предлагаю убрать требование к концессионеру по сохранению прежнего количества автомобильных полос на всех улицах, указанных в проекте (339-й Стрелковой Дивизии, Зорге, Стачки) и сохранить землеотвод с зелеными насаждениями на проспекте Стачки, так как это позволит сохранить тень, и приведет к понижению уровня автомобилизации путем пересадки части автомобилистов на скоростной трамвай. Проспект Стачки от улицы Малиновского до площади Защитников Отечества имеет ширину всего 2 полосы, и это не мешает передвигаться на этом участке не только автомобилям, но и автобусам маршрутов №16, 16а, 25, 64, 88. Уменьшение количества автомобильных полос приведет к тому, что город получит больше прибыли с пассажиров, реализация проекта обойдется дешевле, строительство пройдет быстрее, пробок на западном жилом массиве будет меньше. Сохраняя интересы автомобилистов город не получит максимальную эффективность от реализации проекта.	Трассы трамвайного пути разработана на основании технических условий и рекомендаций Департамента автомобильных дорог и организации дорожного движения города Ростова-на-Дону. Одним из основных требований Департамента является сохранение существующих полос движения на городских автодорогах, по которым предполагается строительство трамвайных путей.
Антонов С.А.	1. Осуществить путь трамвая, т. е. прокладку двух путей (прямого и обратного) по улице Зорге не посередине проезжей части, как представлено в экспозиции проекта, а по западной стороне улицы со стороны домов с нечётной нумерацией, то есть сбоку от проезжей части. Это позволит избежать пересечение трамвайных путей с проезжей частью по улице Зорге, что не вызовет затруднение трафика по улице Зорге в сторону пр. Стачки. Но есть и обратная сторона этого. Прокладка путей сбоку от проезжей части может вызвать затруднение выезда автомобилей от прилегающей территории жителей домов по этой стороне и вызвать необходимость организации дополнительных переездов через трамвайные пути, что может привести к потенциальным ДТП. 2. Не устанавливать боковой забор вдоль трамвайных путей, как было сделано в этапе 1.1.1 при проектировании и строительстве. Установка забора влечёт за собой увеличение отступа от рельс до бокового бордюра, что увеличит площадь	Трассы трамвайного пути разработана на основании технических условий и рекомендаций Департамента автомобильных дорог и организации дорожного движения города Ростова-на-Дону. Согласно принятым техническим решениям, ограждение трамвайного пути в границах автомобильных дорог не предусматривается.

	покрытия каким-либо материалом (тротуарной плиткой или асфальтом) и привелёт к более высокой стоимости проекта. А также уменьшения проезжей части для автомобилей, в совокупности с двух сторон это не менее двух метров, что может забрать один ряд проезжей части. Трафик автомобилей очень большой и это может усугубить ситуацию. 3. Междурельсовое пространство покрыть не тротуарной плиткой или асфальтом, а газоном. Что придаст улицам более зелёный и благоприятный вид, это добавит эргономичности. И разбавит большую площадь покрытия асфальтом проезжей части и тротуаров. Ситуация в городе требует интенсивного озеленения деревьями, газонами и т. д. Ещё это не мало удешевит проект и позволит в дальнейшем сэкономленные ресурсы направить на дальнейшее развитие трамвайной сети. Недостатком этого может быть то, что из декоративного газона могут прорастать сорняки, которые могут достигать различной высоты и возможно будет необходимость покоса этого газона в зоне прокладки рельс. Альтернативой газона может быть укладка щебня. Но недостатком этого будет эстетический вид и возможное попадание щебней на проезжую часть автомобильного движения.	
Администрация города Ростова-на-Дону	Необходимо уточнение проектных решений в части корректировки прохождения плана трассы данного этапа	Целесообразно учесть.

Рекомендации и выводы комиссии по результатам общественных обсуждений:

На заседании комиссии, при подведении итогов проведения общественных обсуждений, рассмотрев поступившие замечания и предложения участников общественных обсуждений, Администрации города Ростова-на-Дону о необходимости уточнения проектных решений в части корректировки прохождения плана трассы данного этапа, ответы разработчика, комиссия приняла решение рекомендовать главе Администрации города Ростова-на-Дону документацию по планировке территории (проект планировки территории и проект межевания территории) для размещения линейного объекта: «Модернизация и создание инфраструктуры трамвая в городе Ростове-на-Дону. Этап 1.1.2 «Трамвайная линия на участке от Малиновского до пл. Мичурина» отклонить и направить на доработку.

Процедура проведения общественных обсуждений выполнена в соответствии с требованиями действующего законодательства и решением Ростовской-на-Дону городской Думы от 21.06.2022 № 326 «О принятии Положения об организации и проведении публичных слушаний и общественных обсуждений в городе Ростове-на-Дону по вопросам градостроительной деятельности».