

№ п/п	Вопрос/Замечание	Ответ/Комментарий
Вопросы		
1	<p>Какие мероприятия предусмотрены в маршрутной сети для повышения привлекательности перевозок транспортом общего пользования и создания условий для переориентации на него перевозок, осуществляемых личным автотранспортом, что, согласно «Методическим рекомендациям по разработке Документа планирования регулярных перевозок пассажиров и багажа по муниципальным и межмуниципальным маршрутам автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом, утв. Минтрансом России 30.06.2020 (Далее «Методические рекомендации»), является главными целями планирования и организации регулярных перевозок пассажиров в субъектах Российской Федерации и муниципальных образованиях.</p>	<p>При модернизации маршрутной сети Белгородской агломерации для повышения качества транспортного обслуживания было предложено повышение уровня территориальной доступности транспорта, изменение частоты выпуска транспорта на маршруты, выделение магистральных маршрутов с интервалом движения менее 10 минут в часы пик, изменение класса подвижного состава.</p>
2	<p>Есть ли численные индикаторы, повышение и/или достижения которых должна обеспечить маршрутная сеть?</p>	<p>Предложенная маршрутная сеть ПТОП Белгородской городской агломерации была разработана с учетом достижения необходимого уровня транспортного обслуживания населения в соответствии со Стандартом качества транспортного обслуживания населения Белгородской области, утвержденным распоряжением Правительства Белгородской области от 16 декабря 2019 года №673-рп «Об утверждении стандарта качества транспортного обслуживания населения Белгородской области».</p>
3	<p>Какая экономическая эффективность предлагаемой маршрутной сети (под которой в «Методических рекомендациях» подразумевается стоимость эксплуатации маршрутной сети и инвестиций в транспортные средства и транспортную инфраструктуру)? Является ли эта маршрутная сеть более экономически эффективной по сравнению с ранее разрабатывавшейся маршрутной сети с системой магистральных и подвозящих маршрутов?</p>	<p>По результатам выполнения работы «Разработка математической модели маршрутной сети пассажирского транспорта общего пользования Белгородской агломерации» были сформированы лоты и начальные (максимальные) цены контрактов по каждому лоту или маршруту, которые подразумевают стоимость эксплуатации маршрутной сети.</p> <p>В соответствии с данными моделирования удалось снизить затраты на эксплуатацию и обслуживание подвижного состава на маршрутах с сохранением и увеличением транспортной доступности.</p>
4	<p>Разрабатывалась ли представленная сеть 2022 г. на вариантной основе, если да, какие варианты сравнивались и почему выбрано решение оставить существующую сеть с небольшими изменениями?</p>	<p>Маршрутная сеть на 2022-2023 гг. по вариантам не разрабатывалась. Основной задачей работы было произвести математическое моделирование, модернизировать сеть согласно результатам моделирования.</p>
5	<p>Какие данные по пассажиропотокам использовались для обоснования маршрутной сети?</p>	<p>Для обоснования по маршрутной сети и выполнения работ по разработке математической модели маршрутной сети пассажирского транспорта общего пользования Белгородской агломерации использовались данные, предоставленные Заказчиком в результате полученной информации из системы АСОП.</p>

№ п/п	Вопрос/Замечание	Ответ/Комментарий
6	<p>Каким образом предполагается выдерживать расписание маршрутов, ходящих по наиболее загруженным направлениям (Северный-Дубовое; Запад-Восток), при таком количестве дублирующих друг друга маршрутов?</p>	<p>Создание мероприятий по обеспечению условий для снижения уровня загрузки для движения ОТ не являлось задачей работы.</p>
7	<p>В существующей МС имеется проблема связности районов города общественным транспортом, когда маршруты проложены не по кратчайшему пути, а по основным транспортным магистралям, например:</p> <p>а) Крейда и ул. Горького (маршрут на автомобиле – 20 мин, на ОТ без учета времени ожидания – 45...70 мин., с пересадками);</p> <p>б) Болховец и Гринёвка (маршрут на автомобиле – 12 мин, на ОТ без учета времени ожидания – 45...60 мин);</p> <p>в) БГТУ им. Шухова – ж/д вокзал (маршрут на автомобиле – 8 мин, на ОТ без учета времени ожидания – 30...40 мин); и ряд других.</p> <p>Отсутствует прямая связь общественным транспортом восточной части общегородского центра и района Харьковской горы через пр-т Ватутина и «Новый мост». Кратчайшее расстояние между ориентировочным центром Харгоры (перекресток Королева-Ватутина) и восточной частью центра города (например, ун-г Белгород) по прямому маршруту составляет 3,6 км. При этом имеющиеся ближайшие маршруты ОТ предлагают либо же двигаться через ул. Волчанская (№ 33), расстояние 7,7 км, либо через ул. Щорса и пр. Б. Хмельницкого (№ 8; № 41) – около 5,5 км.</p> <p>Таким образом, затрачивается как минимум в 2 раза больше времени на перемещение с помощью общественного транспорта (а в реальности с учетом невысокой скорости движения маршрутов из-за остановок еще больше), чем могло бы быть при прямой связи.</p> <p>Почему в рамках разработки новой МС не рассматривалась и не решалась эта проблема и большинство маршрутов остались ориентированы на небольшое число основных транспортных магистралей</p>	<p>Маршрутная сеть не может обеспечить все население беспересадочным сообщением между районами города, иначе город был бы перегружен транспортом общего пользования.</p> <p>На основе данных пассажиропотоков выделяются районы, которые наиболее важны для населения, или наоборот, пассажиропотоки не удовлетворяют показателям для создания беспересадочного движения между районами.</p> <p>Движение по кратчайшему пути для ОТ может быть убыточно, в связи с недостаточным уровнем пассажиропотока, т.е. подвижной состав будет работать не эффективно. Проложив маршрут по магистралям, на которых спрос недостаточен, снизится эффективность работы ОТ, а также придется прокладывать дополнительный маршрут для обеспечения транспортом более «нагруженных» районов города, что приведет к увеличению загруженности УДС транспортом общего пользования.</p> <p>Разработанная маршрутная сеть ориентирована на работу в ближайшее время, поэтому ориентации на застройку города в долгосрочной перспективе не велось.</p> <p>Основная задача маршрутной сети состоит в обеспечении районов города транспортной доступностью по всему городу.</p> <p>Время поездки в большую часть зависит от условий загрузки движением транспорта по улицам города.</p>
8	<p>Все ли конечные пункты маршрутов общественного транспорта и отстойно-разворотные площадки обеспечены инфраструктурой для водителей (место приема пищи, туалет, место отдыха)?</p>	<p>В рамках работы задачи по комплектации ОРП не ставилось. Маршруты в основном сохранили существующие ОРП, которые обеспечены инфраструктурой для водителей.</p>
9	<p>Введение тарифных меню без доплат за пересадки, стимулирование использования безлимитных билетов длительного действия (одни сутки и более), действительных для различных перевозчиков, обеспечивает повышение привлекательности транспорта общего пользования</p>	<p>Введение бесплатной пересадки пока не представляется возможным и не является необходимым при наличии большинства маршрутов, которые осуществляют продолжительные рейсы через весь город. В случае создания магистральной сети с подвозящими маршрутами</p>

№ п/п	Вопрос/Замечание	Ответ/Комментарий
	относительно индивидуального автотранспорта и, согласно «Методическим рекомендациям», является одной из основных задач развития регулярных перевозок. Почему в Белгороде и агломерации не предусмотрена возможность обеспечения бесплатных пересадок, использования «проездных» для всех категорий пассажиров?	<p>безусловно необходима организация бесплатной пересадки (или по сниженному тарифу).</p> <p>При текущей ситуации и предлагаемых изменениях маршрутной сети бесплатная пересадка невыгодна для перевозчика.</p> <p>При изменении маршрутной сети новых способов оплаты не предлагается, т.к. уже функционирует АСОП посредством оплаты банковскими картами, что является своеобразной заменой «проездных» билетов.</p>
10	Когда будут реализованы мероприятия по снижению времени движения общественного транспорта на проблемных участках с устройством выделенных полос для общественного транспорта (например, участки ул. Славы, ул. Преображенской, пр-та Белгородского на подъезде к пр-ту Б. Хмельницкого)?	Сроки реализации таких мероприятий, в т.ч. устройства выделенных полос, не является предметом настоящей работы.
11	Почему при модернизации маршрутной не учитывалась недавно реализованная инфраструктура (сооруженные остановки, отстойно-разворотные площадки, разметка, выделенные полосы)? Например, новые остановки общественного транспорта по ул. 5 Августа, по пр. Ватутина после перекрестка с Костюкова, по ул. Архиерейской.	<p>Недавно реализованная инфраструктура предназначалась для ранее предложенной схемы.</p> <p>В текущей работе предложено незначительное изменение маршрутной сети с учетом Стандарта качества транспортного обслуживания. Жители прилегающих к ул. 5 Августа жилых домов имеют возможность осуществить посадку на транспорт общего пользования в радиусе 500 м от места жительства.</p> <p>На текущий момент, не заглядывая на долгосрочную перспективу, решение запускать маршруты по ул. 5 Августа малоэффективны, т.к. данный район уже обеспечивается транспортом общего пользования по соседним улицам, а ул. 5 Августа на сегодняшний день не имеет нужного спроса.</p> <p>Остановки на ул. Ватутина (после перекрестка с Костюкова) решено не использовать, т.к. они расположены достаточно близко к перекрестку, что может затруднять движение и так на загруженном перекрестке, особенно при совершении маневров.</p> <p>Ул. Архиерейская предложена для прохождения автобусного маршрута №23.</p>
12	Не очевидны возможности масштабирования и корректировки маршрутов в случае появления новых транспортных связей (например, новая а/д из мкр. Новый; Кашарский проезд; ж/д переезд на Горького и т.п.). Как предполагается приводить актуальность маршрутов в соответствие с объектами строительства (улицы, дороги, ЖК)?	ОАО «НИИАТ» передал разработанную модель транспортной сети Белгородской агломерации. При появлении новых объектов, застройке районов необходимо актуализировать математическую модель, в результате чего можно будет выявить необходимость изменения маршрутной сети.

№ п/п	Вопрос/Замечание	Ответ/Комментарий
Замечания		
1	<p>Отсутствует обслуживание общественным транспортом ул. Архиерейская и расположенных там учреждений здравоохранения (Терапевтический корпус Горбольницы №2; Роддом; Детская областная больница).</p> <p>Нарушен п. 11.24 СП 42.13330.2016</p> <p>«...В общегородском центре дальность пешеходных подходов до ближайшей остановки общественного пассажирского транспорта от объектов массового посещения должна быть не более 250 м; от поликлиник и медицинских организаций стационарного типа, отделений социального обслуживания граждан - не более 150 м; в производственных и коммунально-складских зонах - не более 400 м от проходных предприятий; в зонах массового отдыха и спорта - не более 800 м от главного входа, от поликлиник и больниц, отделений социального обслуживания граждан - не более 300 м; от транспортно-пересадочных узлов - не более 300 м....»</p>	<p>Ул. Архиерейская предложена для прохождения автобусным маршрутом №23.</p>
2	<p>Отсутствует обслуживание общественным транспортом района ул. 5 Августа, ул. Донецкой и ул. Пушкарная, а также расположенного там жилого массива, включая строящиеся ЖК по ул. Дегтярева и по ул. Донецкой. При этом не учитывается перспективное развитие в рекреационных целях набережной р. Северский Донец.</p> <p>Нарушен п. 11.24 СП 42.13330.2016</p> <p>«11.24 Дальность пешеходных подходов до ближайшей остановки общественного пассажирского транспорта допускается принимать не более 500 м; указанное расстояние следует уменьшать в климатических подрайонах IA, IB, IG и IIA до 300 м, а в климатическом подрайоне ID и климатическом районе IV - до 400 м. ... В условиях сложного рельефа, при отсутствии специального подъемного пассажирского транспорта указанные расстояния следует уменьшать на 50 м на каждые 10 м преодолеваемого перепада рельефа.»</p>	<p>В текущей работе предложено изменение маршрутной сети с учетом Стандарта качества транспортного обслуживания населения Белгородской области, утвержденным распоряжением Правительства Белгородской области от 16 декабря 2019 года №673-рп «Об утверждении стандарта качества транспортного обслуживания населения Белгородской области». Расстояние кратчайшего пешеходного пути следования от ближайшей к остановочному пункту точки границы земельного участка, на котором расположен объект, до ближайшего остановочного пункта, который обслуживается межмуниципальным маршрутом регулярных перевозок в пригородном сообщении или муниципальным маршрутом регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом, не превышает 800 м для индивидуальных жилых домов; 500 м – для многоквартирных.</p> <p>Жители прилегающих к ул. 5 Августа жилых домов имеют возможность осуществить посадку на транспорт общего пользования в радиусе 500 м от места жительства.</p> <p>На текущий момент, не заглядывая на долгосрочную перспективу, решение запускать маршруты по ул. 5 Августа малоэффективны, т.к. данный район уже обеспечивается транспортом общего пользования по</p>

№ п/п	Вопрос/Замечание	Ответ/Комментарий
		<p>соседним улицам, а ул. 5 Августа на сегодняшний день не имеет нужного спроса.</p> <p>Ул. Пушкарная – имеется доступность до остановочных пунктов по ул. Губкина и по ул. Костюкова в радиусе 800 м. Для заезда ПТОП недостаточны геометрические параметры улично-дорожной сети.</p> <p>Ул. Донецкая – для заезда ПТОП недостаточны геометрические параметры улично-дорожной сети, что влияет на безопасность и качество перевозок.</p> <p>Строящиеся ЖК по ул. Дегтярева обеспечены транспортом по ул. Щорса.</p> <p>Развитие набережной р. Северский Донец заложено на перспективное развитие. Изменения в маршрутную сеть вносились в краткосрочную перспективу, поэтому развитие набережной не учитывалось.</p>
3	<p>Отсутствует обслуживание общественным транспортом района ул. 3-го Интернационала и ул. Первомайской, района Авторынка и объектов торговли (автосалоны) по ул. Студенческой.</p>	<p>Согласно Стандарту качества транспортного обслуживания населения Белгородской области, утвержденным распоряжением Правительства Белгородской области от 16 декабря 2019 года №673-рп «Об утверждении стандарта качества транспортного обслуживания населения Белгородской области» расстояние кратчайшего пешеходного пути следования от ближайшей к остановочному пункту точки границы земельного участка, на котором расположен объект, до ближайшего остановочного пункта, который обслуживается межмуниципальным маршрутом регулярных перевозок в пригородном сообщении или муниципальным маршрутом регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом, не превышает 800 м для индивидуальных жилых домов; 500 м – для многоквартирных.</p> <p>ул. 3-го Интернационала, ул. Первомайская – геометрические параметры УДС не позволяют запустить регулярный маршрут ОТ. Имеется территориальная доступность до остановочных пунктов, расположенных на ул. Попова, Калинина, Белгородском проспекте.</p> <p>Район автосалонов и авторынка не обслуживается, т.к. не имеет</p>

№ п/п	Вопрос/Замечание	Ответ/Комментарий
		постоянного пассажиропотока. На данный момент запуск маршрута на ул. Студенческую не эффективен. В перспективе при застройке района или увеличении пассажиропотока возможен запуск нового маршрута.
4	Не ясно каким маршрутом может быть обслужен строящийся на ул. Везельской жилой комплекс на 2700 жителей. Он останется не обслуженным.	На данный момент ул. Везельская обслуживается и будет обслуживаться транспортом общего пользования. Строительство жилого комплекса предусматривается не в краткосрочной перспективе. Поэтому дополнительный пассажиропоток в течение следующего года не появится. Ближе к сдаче объекта возможно потребуется пересмотреть схему либо с увеличением числа подвижного состава на текущих маршрутах, либо с запуском новых маршрутов.
5	Замечания по маршруту №120. Автобусы среднего класса плохо справляется с вывозом пассажиров в часы-пик. Дубовое генерирует большой пассажиропоток. Необходим транспорт большого класса с сохранением имеющегося интервала в часы-пик и увеличение в межпиковый период дня. Также высоконагружен маршрут СитиМолл-Дубовое. Предлагаемый интервал в 5 минут для автобусов среднего класса – лишние транспортные средства на маршруте, что негативно сказывается на времени движения всех дублирующих маршрутов, а также на загрузку участка дороги от Дубового до ул. Щорса в утренний час-пик и выделенных полос на ул. Щорса и пр. Б. Хмельницкого.	Дубовое генерирует на самом деле большой пассажиропоток, поэтому из Дубового идет 3 маршрута, на одном из которых (111-у) работают автобусы большой вместимости. Для повышения качества транспортного обслуживания было выбрано уменьшить интервал движения, чтобы пассажиры не скапливались на остановочных пунктах.
6	Отсутствует качественное обслуживание общественным транспортом мест притяжения жителей города к зоне рекреации «Пикник-Парк», пляж «Лазурный», «Аквапарк». Из центра города возможен доступ только на маршруте №117А, который предполагается малого класса с интервалом движения 3:02 (!). Необходимо обеспечить связь жилых районов высокой плотности с указанными рекреационными объектами автобусами БК с максимальным интервалом движения 30 мин в вечерние часы и в выходные и праздничные дни (период массового посещения). Данные мероприятия позволят части жителей отказаться от использования личных авто для того, чтоб добраться до указанных мест, что благоприятно скажется на уровне загрузки дорожной сети города и	Аквапарк обслуживается двумя маршрутами из центра города: №№117 (малый класс), 103Н (большой класс). При разработке модели учитываются среднесуточные объёмы пассажиропотоков. Поэтому Управление по транспорту, развитию транспортной сети и дорожному хозяйству вправе в сезон увеличивать число рейсов до рекреационных объектов. В другое время увеличение числа рейсов не эффективно, т.к. автобус будет ходить без наполнения пассажирами на расстоянии более 2 км в одном направлении.

№ п/п	Вопрос/Замечание	Ответ/Комментарий
	агломерации.	
7	Отсутствуют ночные маршруты по наиболее востребованным направлениям Север-Юг и Запад-Восток (Например, Северный-Дубовое; Стрелецкое-Разумное). Необходимо предусмотреть маршруты с интервалом движения в ночное время 1-1,5 часа.	При разработке изменений в маршрутную сеть учитывались пассажиропотоки по текущим маршрутам в их рабочее время. О необходимости маршрутов в ночное время предложений не поступало. Возможность запуска ночных маршрутов допускается при наличии устойчивого спроса на данный вид маршрутов в перспективе.
8	Маршруты № 1 и 4 - так и остались дублированными, только с разницей в направлении движения по кольцу улиц.	Автобусные маршруты №1 и №4 являются заменой привычных и популярных маршрутов троллейбуса, поэтому было решено сохранить их маршруты следования.
9	Большой массив района Крейды так и остался не охваченным, мкр. Юго-Западный - тоже. В этих районах необходимо создание новых маршрутов.	Район Крейды достаточно охвачен транспортом общего пользования. Мкр. Юго-Западный 2.5 остался не охваченным, т.к. на данный момент имеются невысокие объемы пассажиропотоков, а также геометрические параметры не позволяют запустить в ту сторону автобусы среднего класса.
10	Маршруты № 111 и 111а, маршруты 111с и 111у остались практически дублированные. Так же непонятна одинаковая нумерация у маршрутов, обслуживающих разные районы пригорода (п. Северный и район с. Никольского).	Нумерация маршрутов практически не изменялась, чтобы не путать пассажиров. В работе задача была изменить при необходимости характеристики маршрутной сети, а не нумерацию. Маршруты 111 и 111у планируется обслуживать автобусами большого класса с интервалом менее 10 мин. 111а – сезонный маршрут в Сады, который осуществляет работу только в весенне-осенний период времени. Маршрут 111с осуществляет работу с большим интервалом движения и обслуживает другие населенные районы агломерации. За счет такого дублирования уменьшается общий интервал движения.
11	Маршруты № 212 и 213 практически задублированы. При том, что там используются автобусы большого класса, загрузка автобусов крайне низкая.	Маршрут 212 продлен до Сабынино и только на 50% дублирует 213 маршрут. Маршруты идут в разные направления. На маршруте 213 предполагается использование автобусов средней вместимости. Также на данных маршрутах предлагается к выпуску только по 2 автобуса, поэтому изменение класса в меньшую сторону может негативно сказаться на провозной способности.
12	Вызывает вопросы сокращение маршрутов №№9, 14, 18, 21 с исключением конечной остановки на отстойно-разворотной площадке «Энергомаш». Возможно, фактически регулирующий отстой будет водителями реализовываться на ул. Попова (ост. «Ун-г Белгород»), где отсутствует инфраструктура для водителей общественного транспорта и места для отстоя.	По факту на ост. «Ун-г Белгород» отстой производиться не будет, чтобы не загружать улично-дорожную сеть. Сокращение данных маршрутов позволит разгрузить ОРП «Энергомаш». Отстой будет производиться на других конечных пунктах по маршрутам.

№ п/п	Вопрос/Замечание	Ответ/Комментарий
13	<p>Согласно предоставленной характеристики маршрутной сети у маршрутов №13 и №13к предполагается использовать автобусы большого класса. Интервал движения каждого в будние дни - 5 мин. интервал движения этих двух маршрутов предполагается 2,5 мин. При этом 90% пути у этих маршрутов идентичны.</p> <p>Рассматривалось ли объединение двух практически идентичных маршрутов в один с заездом на Конева и Спортивную с интервалом 5 мин? При этом также учитывая то, что на большей части пути (пр. Б. Хмельницкого и ул. Щорса) имеются частыходящие маршруты № 15, 17, 111у, 120.</p>	<p>Маршруты 13 и 13к являются очень популярными для пассажиров, согласно данным по пассажиропотокам, поэтому данные маршруты будут являться магистральными и обеспечивать минимальный интервал движения по основным улицам города.</p> <p>Интервал в 5 мин указан как минимальный в пиковые часы. Чтобы обеспечить допустимый интервал движения в внепиковое время имеется дублирование по данному участку другими маршрутами.</p> <p>Объединение данных маршрутов не рассматривалось.</p>
14	<p>Согласно предоставленной характеристики маршрутной сети у маршрутов № 43 и № 33 предполагается использовать автобусы среднего класса, как и сейчас. При этом указанные маршруты являются одними из наиболее загруженных из городских маршрутов, особенно в часы пик (автобусы маршрута №43 практически всегда забиты).</p> <p>Интервал движения в настоящее время около 10 мин. В характеристике маршрутной сети указано, что интервал составит 3 минуты в будние дни. Это возможно только путем выпуска на маршрут дополнительных автобусов. Данный способ увеличения провозной способности маршрута приведет к дополнительной нагрузке на улично-дорожную сеть, а также к увеличению очередей перед остановочными пунктами ОТ.</p> <p>Предлагаем заменить в модернизированной МС на данных маршрутах (№33 и №43) автобусы среднего класса на большого класса при сохранении текущего интервала движения автобусов.</p>	<p>Интервал движения в 3 мин – минимальный интервал движения в пиковые часы, в другое время – выше.</p>
15	<p>Необходимо создание нового маршрута по ул. 5 августа: заезд по Щорса, далее движение по пр. Ватутина к ж/д-вокзалу, и в обратном направлении, что разгрузит центр города.</p>	<p>В текущей работе предложена модернизация маршрутной сети с учетом Стандарта качества транспортного обслуживания. Жители прилегающих к ул. 5 Августа жилых домов имеют возможность осуществить посадку на транспорт общего пользования в радиусе 500 м от места жительства.</p> <p>На текущий момент, не заглядывая на долгосрочную перспективу, решение запускать маршруты по ул. 5 Августа малоэффективны, т.к. данный район уже обеспечивается транспортом общего пользования по соседним улицам, а ул. 5 Августа на сегодняшний день не имеет нужного спроса.</p>

№ п/п	Вопрос/Замечание	Ответ/Комментарий
Запрос данных		
1	<p>Согласно Федеральному Закону от 13.07.2015 N 220-ФЗ «Об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» предусмотрена разработка документа планирования регулярных перевозок – нормативного правового акта высшего исполнительного органа государственной власти субъекта РФ или исполнительно-распорядительного органа муниципального образования, устанавливающий перечень мероприятий по развитию регулярных перевозок.</p> <p>Просим предоставить утвержденный документ планирования регулярных перевозок для г. Белгорода и агломерации, действующий в настоящее время, или сообщить о сроках его разработки и утверждения.</p>	<p>Постановление Администрации г. Белгород от 12 сентября 2019 года №154 «Об утверждении документа планирования регулярных перевозок пассажиров и багажа по муниципальным маршрутам регулярных перевозок на территории городского округа "Город Белгород" и межмуниципальным маршрутам регулярных перевозок в пригородном сообщении на период с 2019 по 2024 годы».</p> <p>ОАО «НИИАТ» в рамках работы предложил внести дополнения согласно измененной маршрутной сети.</p>
2	<p>В 2020 г. в г. Белгороде была анонсирована новая маршрутная сеть с разделением маршрутов на магистральные, городские и пригородные, которую первоначально планировали ввести осенью 2020 г., и после неоднократных переносов сроков ввода от этой сети отказались.</p> <p>Так как в разработке этой сети участвовали представители Департамента строительства (предшественника Минтранса), просим предоставить Совету обосновывающие материалы, которые были использованы при разработке этой сети, а также численные значения критериев, обосновывающие повышение эффективности «новой маршрутной сети 2020 г.» по сравнению с действующей на тот момент.</p> <p>При необходимости просим запросить эти материалы в Минстрое Белгородской области.</p>	<p>При разработки этой маршрутной сети, материалы «новой маршрутной сети 2020 г.» не использовались.</p> <p>Также информируем, что анонсированный ранее проект маршрутной сети, разрабатываемый департаментом строительства, не был нормативно оформлен.</p>
3	<p>В 2016 г. УП «БелНИИПградостроительства» (Минск) выполнялись работы по оптимальному распределению транспортных потоков г. Белгорода и пригородов. Если работа выполнялась по контракту с Департаментам строительства или подчиненным ему организациями, просим предоставить отчетные материалы, разработанные белорусскими специалистами. При необходимости просим запросить эти материалы в Минстрое Белгородской области.</p>	<p>В 2016 года УП «БелНИИПградостроительства» (Минск) работы выполнялись по контракту с администрацией города Белгорода.</p>
4	<p>Повторно просим предоставить Совету для ознакомления отчетные материалы (в электронном виде) по государственному контракту № 22-</p>	<p>Отчетные материалы (в электронном виде) по государственному контракту № 22-169/нир «Выполнение научно-исследовательской</p>

№ п/п	Вопрос/Замечание	Ответ/Комментарий
	<p>169/нир от 21 марта 2022 г. «Разработка математической модели маршрутной сети пассажирского транспорта общего пользования Белгородской области» (государственный заказчик – ОГКУ «Управление дорожного хозяйства и транспорта Белгородской области»), которые в соответствии с контрактом включают следующее:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Паспорт математической модели транспортной системы, содержащий данные о транспортном районировании моделируемой территории, графе транспортной сети, видах данных, используемых в ходе разработки или актуализации модели, версии программного обеспечения, необходимого для работы с моделью; – Обоснованные предложения по формированию маршрутной сети ПТОП, обеспечивающей уровень транспортного обслуживания населения в соответствии со Стандартом качества транспортного обслуживания населения Белгородской области, утвержденным распоряжением Правительства Белгородской области от 16 декабря 2019 года №673-рп «Об утверждении стандарта качества транспортного обслуживания населения Белгородской области»; – Обоснованные предложения по составу и содержанию Документа планирования регулярных перевозок пассажиров и багажа по муниципальным и межмуниципальным маршрутам на территории Белгородской области; – Параметры заказа на осуществление перевозок пассажиров и багажа по маршрутам регулярных перевозок. 	<p>работы по проекту: «Разработка математической модели маршрутной сети пассажирского транспорта общего пользования Белгородской агломерации» переданы Заказчику.</p>