

РОССИЙСКАЯ ФЕДЕРАЦИЯ  
АДМИНИСТРАЦИЯ ГОРОДА БАРНАУЛА

ПОСТАНОВЛЕНИЕ

от 18 июля 2016 г.

№ 1447

**Об утверждении Плана развития регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом городского округа - города Барнаула на 2016-2020 годы**

{в редакции:  
постановления от 15.03.2017 № 428;  
постановления от 10.01.2018 № 21}

В соответствии с Федеральным законом от 13.07.2015 № 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»

постановляю:

1. Утвердить План развития регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом городского округа - города Барнаула на 2016 - 2020 годы (приложение).

2. Пресс-центру (Павлинова Ю.С.) опубликовать постановление в газете "Вечерний Барнаул" и разместить на официальном Интернет-сайте города Барнаула.

3. Контроль за исполнением постановления возложить на первого заместителя главы администрации города по дорожно-благоустроительному комплексу Воронкова А.Ф.

Глава администрации г. Барнаула С.И. Дугин

Приложение  
к Постановлению администрации  
города от 18 июля 2016 г. № 1447

**ПЛАН**

**развития регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом городского округа - города Барнаула на 2016-2020 годы**

**1. Общие положения долгосрочной политики в области организации регулярных перевозок на территории города Барнаула**

План развития регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом городского округа - города Барнаула на 2016 - 2020 годы (далее - План развития) представляет собой перспективный план развития городского пассажирского транспорта города Барнаула.

Состояние и качество работы городского пассажирского транспорта как одного из социально значимых отраслей городского хозяйства являются важнейшими факторами, определяющими уровень качества жизни городского населения.

Целью городской политики в сфере пассажирских перевозок транспортом общего пользования является гарантированное и эффективное удовлетворение потребностей

населения в безопасных и качественных услугах пассажирских перевозок, создание условий для динамичного развития рынка транспортных услуг, привлечение частных инвестиций, сбалансированное сочетание работы пассажироперевозящих предприятий различных форм собственности, создание равных условий, развитие конкуренции, направленной на повышение качества предоставляемых услуг.

Целью Плана развития является дальнейшее совершенствование правовых, организационных, экономических и технических условий для обеспечения устойчивого и эффективного функционирования автомобильного и городского наземного электрического транспорта, предназначенного для перевозок пассажиров на территории городского округа - города Барнаула.

Документ планирования направлен на решение следующих задач:  
 повышение качества транспортного обслуживания населения;  
 формирование оптимальной городской маршрутной сети, ликвидация необоснованного дублирования маршрутов регулярных перевозок (далее - маршрут);  
 снижение загрузки участков транспортной сети;  
 рационализация структуры парка подвижного состава городского пассажирского транспорта по вместимости и классам;  
 организация перевозок по регулируемым и нерегулируемым тарифам;  
 внедрение электронной системы оплаты и учета проезда на городском пассажирском транспорте;  
 развитие городского наземного электрического транспорта.

## 2. Текущее состояние и проблемы в организации регулярных перевозок

В настоящее время в городе функционирует развитая маршрутная сеть, включающая в себя 74 автобусных (в том числе 2 сезонных, 16 садоводческих), 3 троллейбусных, 9 трамвайных маршрутов.

Транспортная доступность и охват территории города сетью городского пассажирского транспорта общего пользования напрямую зависят от развития транспортной инфраструктуры, включающей в себя:

участки улично-дорожной сети, отвечающие требованиям к эксплуатационному состоянию, допустимому по условиям обеспечения безопасности дорожного движения;  
 наличие обустроенных остановочных пунктов;  
 наличие отстойно-разворотных площадок городского пассажирского транспорта.

Согласно результатам обследования пассажиропотоков городского пассажирского транспорта, проведенного в 2015 году, ежедневный объем пассажирских перевозок составляет 611585 человек, что на 28% меньше по сравнению с данными обследования пассажиропотоков, проведенного в 2006 году. Снижение объемов пассажиропотоков подтверждается ростом уровня автомобилизации.

Вид транспортного средства	2006 год			2015 год		
	Объем перевозок, чел./день	Распределение пассажиров по видам транспортных средств, %	Доля льготных пассажиров, %	Объем перевозок, чел./день	Распределение пассажиров по видам транспортных средств, %	Доля льготных пассажиров, %
Автобусы большого и	383100	45,0	40,0	264624	43,3	33,9

среднего класса						
Электротранспорт	352800	41,5	26,0	212479	34,7	45,2
Автобусы малого класса	114100	13,5	-	134482	22,0	-
Итого:	850000	100,0	-	611585	100,0	-

По результатам обследования установлено, что 43,3% пассажиров пользуются автобусами большого и среднего класса, 34,7% - электротранспортом, 22% - автобусами малого класса.

Данное распределение обусловлено количеством подвижных единиц, работающих по маршрутам, а также провозной способностью транспортных средств.

На 01.01.2016 перевозку пассажиров городским пассажирским транспортом осуществляют МУП "Горэлектротранс" г. Барнаула и 24 пассажироперевозящих предприятия различных форм собственности.

Всего на маршрутной сети города работает до 380 автобусов большого и среднего класса, 350 автобусов малого класса, 144 трамвая, 51 троллейбус. На линию выходит около 60 низкопольных автобусов, а также три трамвая и семь троллейбусов, оборудованных для перевозки лиц с ограниченными возможностями здоровья и других маломобильных групп населения.

Диспетчерское управление, оперативный контроль и регулирование движением городского пассажирского транспорта осуществляется МУП "Центртранс" г. Барнаула с использованием спутниковых навигационных систем ГЛОНАСС и ГЛОНАСС/GPS, что позволяет минимизировать отклонения транспортных средств от графиков движения и повысить качество обслуживания пассажиров. Устойчивая связь с центральной диспетчерской службой обеспечивает передачу информации о точном местонахождении транспортных средств, что дает возможность регистрировать и длительно хранить данные о скоростном режиме и трассе движения.

Основными проблемами развития городского пассажирского транспорта являются:

ежегодное снижение объема пассажиропотоков;

совпадение участков путей следования пассажирских транспортных средств на большинстве маршрутов, в том числе дублирование схем маршрутов электротранспорта автобусными маршрутами, что приводит к неэффективному использованию дорожной сети и концентрации большого количества транспортных средств в одних направлениях, а также к конкуренции за пассажиров на дороге;

низкие темпы обновления автобусов большого класса, что приводит к существенному ухудшению технического состояния используемого подвижного состава для работы по маршруту и, как следствие, - снижению производственных показателей, качества предоставляемых услуг.

Пассажироперевозящим предприятиям независимо от формы собственности для успешной работы на транспортном рынке необходимо обеспечить высокий уровень показателей качества транспортного обслуживания, эффективность транспортного производства и надлежащую конкурентоспособность транспортных услуг.

### **3. Мероприятия по развитию регулярных перевозок**

#### **3.1. Формирование и оптимизация единой маршрутной сети города**

Формирование единой маршрутной сети города предполагает ведение Реестра маршрутов регулярных перевозок города Барнаула (далее - Реестр).

Реестр представляет собой информационную систему учета на электронном и бумажном носителях сведений о маршрутах, включая порядковый номер, путь следования с указанием наименований промежуточных и конечных остановочных пунктов, протяженность, порядок посадки и высадки пассажиров, вид регулярных перевозок, сведений о транспортных средствах, которые используются для перевозок по маршрутам, а также сведений о перевозчиках, обслуживающих маршруты. Данные Реестра должны быть открытыми, общедоступными и размещаться в информационно-телекоммуникационной сети Интернет.

В качестве основных линий городского пассажирского транспорта приняты маршруты с высокой провозной способностью: маршруты трамваев, троллейбусов и автобусов большого класса, проходящие по магистральным направлениям улично-дорожной сети города..

Абз. 3 раздела 3.1. {в редакции постановления от 10.01.2018 № 21}

При проведении оптимизации маршрутной сети города необходимо добиваться снижения уровня дублирования маршрутов городского пассажирского транспорта. При этом необходимо обеспечить минимальное дублирование трасс пригородных маршрутов с трассами городских маршрутов. В качестве решения поставленной задачи следует ограничить движение автобусов маршрутов пригородного направления до ближайшего пересадочного пункта, находящегося в черте городского округа.

В целях снижения загрузки основных магистральных улиц, а также повышения безопасности перевозок необходимо включить в практику объединение маршрутов городского пассажирского транспорта, сводя к минимуму дублирование маршрутов, обслуживаемых автобусами малого класса, с маршрутами электротранспорта и маршрутами, обслуживаемыми автобусами большого класса.

В условиях интенсивной застройки новых кварталов с целью обеспечения транспортной доступностью населения необходимо своевременно проводить корректировку маршрутной сети города, продляя существующие маршруты городского пассажирского транспорта. При этом выбор маршрута производить исходя из предусмотренной транспортной инфраструктуры вновь застроенных кварталов многоэтажной жилой застройки, а также прогнозируемого объема пассажироперевозок.

С целью определения потребностей жителей в перевозках, а также технико-экономического обоснования изменения маршрутов необходимо продолжить практику временного изменения схем движения городского пассажирского транспорта на срок не более 90 дней, а также использовать данные обследования пассажиропотоков, полученные после внедрения электронной системы оплаты и учета проезда на городском пассажирском транспорте.

При проведении оптимизации маршрутной сети города необходимо предусмотреть следующие мероприятия:

корректировку схем маршрутов, обслуживаемых автобусами малого класса, путем переноса трассы движения с основных магистральных улиц города, в целях уменьшения дублирования с маршрутами, обслуживаемыми электротранспортом и автобусами большого класса;

оптимизацию автобусных маршрутов, обслуживающих районы индивидуальной жилой застройки, сельские населенные пункты и поселки на территории города, в том числе общественно значимых автобусных маршрутов, с целью сокращения дублирования трасс движения маршрутов;

изменение схем движения городского пассажирского транспорта после завершения дорожно-строительных работ по улицам Солнечная Поляна, Балтийской, Лазурной, по Южному Власихинскому проезду в целях обеспечения транспортного обслуживания новых кварталов;

организацию работы автобусных маршрутов, подвозящих пассажиров со

спальных районов города до пересадочного пункта "ЛДП "Спартак-2" через ш. Ленточный Бор и Змеиногорский тракт;

продление автобусных маршрутов в новые кварталы при наличии соответствующей транспортной инфраструктуры.

Данные мероприятия позволят разгрузить основные магистральные улицы города, сократить время на передвижение населения, обеспечить транспортной доступностью новые кварталы, а также оптимизировать расходы бюджетных средств, необходимые для поддержания общественно значимых перевозок.

### 3.2. Внедрение электронной системы оплаты и учета проезда на городском пассажирском транспорте

В настоящее время большая часть пассажироперевозящих предприятий, в том числе МУП "Горэлектротранс" г. Барнаула, предоставляют право льготного проезда отдельным категориям граждан. При этом компенсация недополученных доходов производится пропорционально объемам фактически выполненной транспортной работы и не зависит от числа перевезенных льготных пассажиров.

Внедрение электронной системы оплаты и учета проезда на городском пассажирском транспорте (далее - электронная система оплаты проезда) позволит получать достоверную информацию о количестве перевезенных пассажиров, в том числе льготных категорий граждан, отслеживать пассажиропоток по времени суток, корректировать график работы городского пассажирского транспорта, производить автоматизированный расчет величины денежных компенсаций транспортным предприятиям за фактически оказанные услуги пассажирских перевозок, повысить культуру и качество обслуживания населения, осуществлять контроль пассажиропотока при формировании тарифной политики и оптимизации маршрутной сети города.

Основные цели внедрения электронной системы оплаты проезда:

создание экономически привлекательной и удобной для пассажиров системы оплаты проезда на основе современных технологий;

повышение удобства и культуры обслуживания пассажиров;

оптимизация маршрутной сети города на основании анализа пассажиропотоков;

реализация гибкой тарифной политики;

учет предоставленных услуг по перевозке пассажиров льготных категорий.

В рамках электронной системы оплаты пассажирам должны быть обеспечены следующие возможности оплаты проезда:

оплата проезда с использованием бесконтактных микропроцессорных пластиковых карт (далее - транспортная карта), в том числе банковских бесконтактных карт;

оплата проезда с использованием универсальных электронных карт;

оплата проезда с использованием мобильных устройств, в которых осуществляется поддержка технологии Near field communication (NFC);

наличными денежными средствами.

Стоимость проезда должна дифференцироваться в зависимости от способа оплаты.

Для учета поездок льготных категорий граждан необходимо предусмотреть замену традиционных проездных билетов на персонализированные транспортные карты.

На первоначальном этапе электронную систему оплаты и учета проезда необходимо внедрить на маршрутах, работающих с предоставлением права льготного проезда отдельным категориям граждан.

### 3.3. Развитие городского наземного электрического транспорта

Одним из важных направлений перспективного развития транспортной системы города является обеспечение экологической безопасности, снижение уровня

загрязнения окружающей среды.

Основным направлением улучшения экологической обстановки является поддержание устойчивого функционирования и развитие городского наземного электрического транспорта, увеличение удельного веса электротранспорта в городских пассажирских перевозках.

Перевозки пассажиров по трамвайным и троллейбусным маршрутам в городе осуществляет МУП "Горэлектротранс" г. Барнаула, имеющее в своем составе два трамвайных депо общей мощностью 250 вагонов и одно троллейбусное депо мощностью 100 вагонов. Фактический инвентарь пассажирского состава электротранспорта составляет 232 единицы трамваев и 61 единица троллейбусов.

На 01.01.2016 из 232 пассажирских трамвайных вагонов нуждаются в капитально-восстановительном ремонте или подлежат замене 217 единиц (93,5%), срок эксплуатации которых свыше 15 лет. Из 61 троллейбуса нуждаются в капитально-восстановительном ремонте или подлежат замене 34 единицы (55,7%), срок эксплуатации которых более 10 лет.

Изношенность подвижного состава горэлектротранспорта приводит к росту эксплуатационных затрат, увеличивает количество задержек и возвратов с линии по технической неисправности, снижает безопасность дорожного движения, ухудшает качество транспортного обслуживания населения.

Эффективным методом поддержания работоспособности подвижного состава электротранспорта является проведение капитально-восстановительного ремонта с установкой инновационного энергосберегающего оборудования.

Проведение капитально-восстановительного ремонта с модернизацией трамвайного вагона направлено на:

- повышение комфорта для пассажиров;
- улучшение условий труда водителей;
- снижение удельного энергопотребления;
- уменьшение затрат на техническое обслуживание;
- продление срока эксплуатации.

Проведение капитально-восстановительного ремонта вагонов трамваев возможно в рамках реализации подпрограммы "Развитие городского электрического транспорта" государственной программы Алтайского края "Развитие транспортной системы Алтайского края" на 2015 - 2020 годы при внесении в нее соответствующих изменений.

#### 3.4. Организация регулярных перевозок пассажиров и багажа по регулируемым и нерегулируемым тарифам

В соответствии с Федеральным законом от 13.07.2015 № 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» регулярные перевозки пассажиров и багажа (далее - регулярные перевозки) должны быть разделены на следующие виды: осуществляемые по регулируемым и нерегулируемым тарифам.

В целях обеспечения доступности транспортных услуг для населения необходимо установление маршрутов для осуществления регулярных перевозок по регулируемым тарифам. К такому виду перевозок должны быть отнесены общественно значимые маршруты, а также маршруты, на которых предоставляется право льготного проезда отдельным категориям граждан.

Осуществление регулярных перевозок по регулируемым тарифам должно обеспечиваться посредством заключения уполномоченным органом местного самоуправления на осуществление функций по организации регулярных перевозок муниципальных контрактов в порядке, установленном законодательством Российской Федерации о контрактной системе в сфере закупок товаров, работ, услуг для обеспечения государственных и муниципальных нужд.

Переход на контрактную систему должен быть осуществлен по истечении сроков действия договоров на оказание услуг по регулярным перевозкам пассажиров и багажа на маршрутной сети города (далее - Договоры) в соответствии с Планом-графиком заключения муниципальных контрактов на выполнение работ, связанных с осуществлением регулярных перевозок по регулируемым тарифам по маршрутам регулярных перевозок города Барнаула (приложение 1). До перехода на контрактную систему перевозки должны осуществляться в соответствии с заключенными Договорами.

В отношении перевозок, которые осуществляются без предоставления бюджетного финансирования, необходимо отменить тарифное регулирование. При этом действующим законодательством предусмотрена выдача перевозчикам свидетельств об осуществлении перевозок по маршруту (далее - свидетельство) и карт маршрутов, подтверждающих право осуществления регулярных перевозок по нерегулируемым тарифам.

В целях обеспечения доступности транспортных услуг необходимо организовать работу части маршрутов по нерегулируемым тарифам с предоставлением льгот на проезд отдельным категориям граждан, учтенных в федеральном и краевом регистрах получателей мер социальной поддержки, лиц, сопровождающих детей-инвалидов, а также лиц, достигших возраста, дающего право на страховую пенсию по старости (женщины - 55 лет, мужчины - 60 лет). При этом размер компенсации недополученных доходов, связанных с предоставлением таких льгот, должен согласовываться с перевозчиком, обслуживающим маршрут.

Изменение вида регулярных перевозок необходимо проводить исходя из потребности рационализации структуры подвижного состава, учитывая степень дублирования схем маршрутов, а также изменение структуры пассажиропотока в соответствии с Планом мероприятий по изменению видов регулярных перевозок по маршрутам регулярных перевозок и закрытию маршрутов регулярных перевозок города Барнаула (приложение 2).

### 3.5. Оптимизация структуры подвижного состава

На основании проведенного в 2015 году обследования пассажиропотоков установлено, что количество пассажиров, пользующихся автобусами малого класса, составляет 22% от общего числа перевозимых пассажиров. Доля транспортных средств малого класса достигает до 40% от общего числа подвижного состава, работающего по маршрутной сети города. При этом низкая пассажировместимость автобусов не позволяет в полной мере удовлетворить потребности в перевозках, особенно в утреннее и вечернее время, когда пассажиропоток достигает максимального значения.

Данный вид городского пассажирского транспорта, характеризующийся высокой скоростью доставки пассажиров, широким охватом маршрутной сети города, относительным уровнем комфорта, обладает рядом негативных качеств. В процессе движения водители автобусов малого класса добиваются более высоких скоростей сообщения не за счет уменьшения количества остановок, а за счет скоростных качеств автомобилей. Агрессивная манера вождения, вызванная конкуренцией за пассажира на дороге, приводит к возникновению частых аварийных ситуаций. Отсутствие оборудованных остановочных пунктов часто приводит к повышению аварийной обстановки на дороге вследствие резкого торможения после разгона и нарушения рядности движения.

При подготовке конкурсной документации для проведения открытого конкурса на право осуществления перевозок по маршрутам по нерегулируемым тарифам (далее - открытый конкурс), при разработке документации о закупке работ, связанных с осуществлением регулярных перевозок по регулируемым тарифам, необходимо предусматривать требования к классу и вместимости подвижного состава для работы по маршруту, исходя из сложившегося пассажиропотока на маршруте, а также наличия

дублирования участков маршрута схемами маршрутов, обслуживаемых автобусами большого класса и электротранспорта.

В целях поддержания конкурентоспособности в сфере пассажирских перевозок при организации регулярных перевозок по нерегулируемым тарифам предусматривать следующие требования к автобусам:

класс транспортного средства - малый;

пассажировместимость транспортного средства - до 35 мест (включительно).

По маршрутам, работающим по нерегулируемым тарифам с предоставлением льгот на проезд отдельным категориям граждан, предусматривать работу транспортных средств среднего класса, а также автобусов малого класса с пассажироместимостью более 35 мест.

По маршрутам, работающим по регулируемому тарифу с предоставлением льгот отдельным категориям граждан, предусматривать работу автобусов большого и среднего классов.

По маршруту предусматривать работу автобусов одного класса транспортных средств.

При определении победителей открытых конкурсов, а также конкурсов, проводимых в порядке, установленном законодательством Российской Федерации о контрактной системе в сфере закупок товаров, работ, услуг для обеспечения государственных и муниципальных нужд, приоритет необходимо отдавать перевозчикам, предложившим современные, новые автобусы с учетом характеристик транспортных средств, влияющих на качество перевозок, таких как наличие низкого пола, оборудования для перевозок лиц с ограниченными возможностями здоровья, пассажиров с детскими колясками.

#### **4. Ожидаемые социально-экономические результаты**

Ожидаемые результаты реализации мероприятий развития регулярных перевозок транспортом общего пользования:

повышение качества транспортного обслуживания населения;

обновление подвижного состава и рационализация его структуры;

оптимизация и развитие маршрутной сети города;

совершенствование системы оплаты проезда;

изменение тарифной политики в области пассажирских перевозок.

Первый заместитель главы администрации города, руководитель аппарата П.Д. Фризен

Приложение 1

к Плану развития регулярных перевозок

пассажиров и багажа автомобильным

транспортом и городским наземным

электрическим транспортом

городского округа - города

Барнаула на 2016 - 2020 годы

#### **ПЛАН-ГРАФИК**

**заключения муниципальных контрактов на выполнение работ, связанных с осуществлением регулярных перевозок по регулируемым тарифам по маршрутам регулярных перевозок города Барнаула**

{в редакции постановления от 10.01.2018 № 21}

N маршрута	Наименование маршрута	Дата начала действия муниципального	Период проведения закупки работ в
------------	-----------------------	-------------------------------------	-----------------------------------



		контракта	соответствии с Федеральным законом от 05.04.2013 г. № 44-ФЗ
1	2	3	4
Автобусные маршруты			
57	ул. Кавалерийская - пл. Свободы	01.10.2016	III - IV кварталы 2016 г.
1	ЛДП "Спартак-2" - Барнаулский зоопарк	01.12.2016	
10	ЛДП "Спартак-2" - ул. Сергея Ускова	01.12.2016	
104ю	пл. Спартака - п. Бельмесеве	01.12.2016	
112	ЛДП "Спартак-2" - "Укладочный"	01.12.2016	
37	мкр. Восточный - санаторий "Энергетик"	02.12.2016	
38	ул. Солнечная Поляна - п. Казенная Заимка	02.12.2016	
80	ул. Солнечная Поляна - краевая клиническая больница	02.12.2016	
2	санаторий "Энергетик" - кожзавод	02.03.2017	IV квартал 2016 г. - I квартал 2017 г.
137	ул. Солнечная Поляна - п. Комсомольский	02.03.2017	
138	ул. Солнечная Поляна - с. Стуково	02.03.2017	
40	пл. Спартака - мкр. Затон	29.08.2018	II - III кварталы 2018 г.
55	пл. Победы - рп. Южный	29.08.2018	
60	ЛДП "Урожайный" - ЛДП "Спартак-2"	29.08.2018	II - III кварталы 2018 г.
112т	ЛДП "Спартак-2" - садоводство "Трансмашевец-2"	29.08.2018	
113д	ЛДП "Урожайный" - п. Научный Городок	29.08.2018	
151	ул. Солнечная Поляна - садоводство "Солнечное"	29.08.2018	

9	пл. Победы - ул. Куета	02.09.2018		
17	пл. Спартака - ул. Лазурная	02.09.2018		
35	санаторий "Энергетик" - пл. Спартака	02.09.2018		
53	ул. Щумакова - пр-кт Ленина	02.09.2018		
114	Докучаево - садоводство "Луговое"	01.01.2020	IV квартал 2019 г.	
149	ул. Озерная - садоводство "Родник"	01.01.2020		
20	санаторий "Энергетик" (с. Власиха, п. Лесной) - пл. Спартака	17.03.2020	IV квартал 2019 г. - I квартал 2020 г.	
23	пл. Текстильщиков - сады	17.04.2020	I квартал 2020 г.	
25	пр-кт Ленина - п. Научный Городок	17.04.2020		
104	пл. Спартака - п. Бельмесово	17.04.2020		
108	пл. Победы - п. Черницк	17.04.2020		
109	Мебельная фабрика - п. Центральный	17.04.2020		
109оп	Мебельная фабрика - ул. Опытная Станция	17.04.2020		
111	пл. Спартака - садоводство "Росинка"	17.04.2020		
113	ЛДП "Урожайный" - п. Березовка	17.04.2020		
113к	ЛДП "Урожайный" - садоводство "Березовая роца"	17.04.2020		
118	пл. Спартака - садоводство "Степное-2"	17.04.2020		
119	ул. Солнечная Поляна - садоводство "Степное-2"	17.04.2020		
123	пл. Спартака - садоводство "Эллара"	17.04.2020		I квартал 2020 г.
124	ЛДП "Урожайный - садоводство "Прутское"	17.04.2020		
124к	ЛДП "Урожайный - садоводство "Нектар"	17.04.2020		

125	пл. Спартакa - садоводство "Флора"	17.04.2020	
126	ул. Солнечная Поляна - с. Шадрино	17.04.2020	
19	ул. Шумакова - пл. Спартакa	20.08.2020	II - III кварталы 2020 г.
21	ЛДП "Урожайный" - мкр. Восточный	03.12.2020	III - IV кварталы 2020 г.
24	ул. Кавалерийская - пл. Спартакa	16.12.2020	
Троллейбусные маршруты			
1	Барнаульский зоопарк - пл. Баварина	08.04.2019	I квартал 2019 г.
6	пл. Победы - ул. Солнечная Поляна	08.04.2019	
7	ул. Взлетная - пл. Баварина	08.04.2019	
Трамвайные маршруты			
1	станция "Докучаево" - пл. Свободы	08.04.2019	I квартал 2019 г.
2	пр-кт Космонавтов - станция "Пивзавод"	08.04.2019	
3	станция "Депо N 3" - мкр. Восточный	08.04.2019	
4	станция "Депо N 1" - мкр. Восточный	08.04.2019	
5	пл. Свободы - мясокомбинат	08.04.2019	
7	Кордон - ул. Гридасова	08.04.2019	
8	станция "Докучаево" - станция "Докучаево"	08.04.2019	
9	станция "Докучаево" - станция "Докучаево"	08.04.2019	
10	станция "Пивзавод" - станция "Пивзавод"	08.04.2019	

Приложение 2

к Плану развития регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом городского округа - города Барнаула на 2016 - 2020 годы {в редакции постановления от 10.01.2018 № 21}

**ПЛАН**

**Мероприятий по изменению видов регулярных перевозок по маршрутам регулярных перевозок и закрытию маршрутов регулярных перевозок города Барнаула**

Наименование мероприятия	2016 год	2017 год	2018 год	2019 год	2020 год
1. Закрытие автобусных маршрутов	№11, 68	№28, 128	№34, 39	№50	-
2. Изменение вида регулярных перевозок:					
2.1 Организация перевозок по регулируемому тарифу по автобусным маршрутам	-	№117э	№32	-	-
2.2. Организация перевозок по нерегулируемому тарифу по автобусным маршрутам	№110		-	-	-