|  |  |
| --- | --- |
|  | **Общероссийское общественное движение****«НАРОДНЫЙ ФРОНТ «ЗА РОССИЮ»****Региональное отделение в Ивановской области**Индекс 153000, город Иваново, улица Почтовая, дом 3тел.: (4932) 90-14-80, факс: (4932) 90-14-81, e-mail: 37region@onf.ru |
| 17.05.2023 г. № \_\_\_\_\_\_\_ |  |

**РЕЗОЛЮЦИЯ**

**По итогам проведения**

**Дискуссионной площадки РО ОНФ «За Россию» по Ивановской области совместно с Расширенным выездным заседанием комиссии общественной платы РФ по территориальному развитию и местному самоуправлению (далее – Комиссия) при участии Союза российских городов**

Одной из важных проблем, задевающих многие сферы жизни городов, затормаживающих развитие, является несостоятельность существующих городских транспортных схем. Неготовыми к существующему транспортному потоку и уровню городского развития оказались и некоторые города России. Несовершенство существующих схем проявляется в образовании заторов и пробок на дорогах, в особенности в центральных частях города, недостаточности парковочных мест, некорректном регулировании транспортным потоком, неготовностью дорожного полотна к потоку транспорта, отсутствие денежных средств, для приобретения комфортабельного транспорта.

Обозначая причины, следует выделить

1. Развитие транспортной системы пассажирского транспорта «отстаёт» от потребностей горожан, ухудшается качество обслуживания;

2. Работа различных видов транспорта по обеспечению перевозок не согласована;

 3. Сверхнормативный износ подвижного состава общественного транспорта, пропускные мощности недостаточные

 4. Недостаточность финансирования из бюджета на покрытие убытков, появление которых вызвано перевозкой льготников (более 40% обеспечивается дотациями). Проблема транспорта «расшатывают» социальные настроения горожан мегаполисов, понижают ритм жизни и темпы роста города.

Повышение конкурентоспособности, использование и корректировка законодательства, интегрирование логистики и транспортного процесса. Такие преобразования инфраструктуры дают возможность развития транспортно – складских и товарно – транспортных комплексов. То есть происходит развитие совокупности маршрутов в систему управляющих центров перевозок.. должна появиться единая диспетчерская сеть, которая будет регулировать движение, как на этапах графиков, так и отслеживать дорожные условия, путем регулирования движения пассажиропотока сигналами светофора, переводя его в режим, в зависимости от состояния на дорогах. Основным посылом транспортной реформы должно стать то, что горожанам удобнее и быстрее будет передвигаться на общественном транспорте. Автобусы и трамваи должны быть комфортабельные, нужно вводить платные парковки в центре городов и развивать пешеходные пути. Если человеку некомфортно идти до остановки, он не пересядет на общественный транспорт.

В свою очередь бизнес заинтересован, чтобы затраты окупались скорее, а власти не заинтересованы в резком росте стоимости проезда. Поднять тарифы - значит, создать социальное напряжение»

Существует Фронтальная стратегия, развития пассажирского транспорта, рассчитанная до 2030 года. В ближайшее время появится еще один инструмент, который поможет обновить городской транспорт, Минтранс разработал законопроект о концессиях в этой сфере.

Предполагается, что ремонтом и строительством инфраструктуры, закупкой автобусов, трамваев, троллейбусов и перевозкой пассажиров будут заниматься частные инвесторы, но тарифы и маршруты будут разрабатывать местные власти., таким образом мы подошли к тому, что в нашем регионе, эта история не одного года, экономическая ситуация в рамках государственных программ, приобретения подвижного состава за счет льготного лизинга в муниципальных предприятиях не возможна, т.к. все бремя расходов несет бюджет

Что касается коммерческих перевозчиков, то тут для получения результатов надо найти компромисс, который позволит перевозчику приобрести подвижной состав необходимый городской среде и получить гарантии о том, что на срок лизинга его предприятие будет работать в сфере перевозок, таким образом, для получения оптимальных результатов необходимо:

1. Все изложить в документе планирования, на какой срок рассчитана данная реформа, какие этапы должны пройти.
2. Если Министерство Транспорта хочет видеть работу муниципального транспорта, то должна быть рассчитана экономическая модель и представлена на всеобщее обсуждение.
3. Субсидирование малого и среднего бизнеса.

## Запрет заказчикам пассажирским перевозок по регулируемым тарифам выходить на торги по 44-ФЗ с лимитом бюджетных обязательств меньше чем начальная максимальная цена контракта рассчитанных в соответствии с Приказом Министерства транспорта РФ от 20 октября 2021 г. № 351 "Об утверждении Порядка определения начальной (максимальной) цены контракта, а также цены контракта, заключаемого с единственным поставщиком (подрядчиком, исполнителем), при осуществлении закупок в сфере регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом".

1. Обязать региональных дилеров производителей автобусов держать в наличии необходимые запчасти для гарантийного и постгарантийного ремонта. Ввести временные рамки на ремонт автобусов и штрафные санкции нарушение сроков.
2. Предложить РСА сделать возможность на портале Госуслуг подать заявление в любую лицензированную страховую компанию на получение полиса ОСАГО либо его продление с возможностью прикрепления всех документов. Чтобы Центробанк внедрял санкции за невыдачу полиса на следующий день.
3. Убедить Правительство Российской Федерации пересмотреть свою позицию в отношении пассажирского наземного транспорта и принять единый «Кодекс пассажирского транспорта».



Сопредседатель регионального штаба

Общероссийского движения "НАРОДНЫЙ

ФРОНТ ЗА РОССИЮ" в Ивановской области

 **Д.А. Сафонов**