



USAID
ВІД АМЕРИКАНСЬКОГО НАРОДУ



АСОЦІАЦІЯ МІСТ УКРАЇНИ
СПІЛЬНИМИ ЗУСИЛЛЯМИ



№151 березень
2018

АСОЦІАЦІЇ МІСТ УКРАЇНИ

Директор видання:
Маргарита Юрченко

вул. Січових Стрільців, 73, 11 поверх
04053, Україна, Київ
тел. (44) 486 2878
факс (44)486 2812

ЧИТАЙТЕ В НОМЕРІ:

КИЇВ ТА МЕТРОПОЛІЯ ВЕЛИКОГО ПАРИЖУ ПІДПИСАЛИ КОМЮНІКЕ ЩОДО СПІВРОБІТНИЦТВА У СФЕРІ РОЗВИТКУ АГЛОМЕРАЦІЙ



21 березня в рамках офіційного візиту делегації Метрополії Великого Парижу до Києва відбулося засідання круглого столу, присвячене обговоренню особливостей створення та діяльності столичних агломерацій.

стор. 3

АМУ: хроніка, події, коментарі

VI ФОРУМ МІСЦЕВОГО САМОВРЯДУВАННЯ У ЛЬВОВІ



22-23 березня у Львові відбувся VI щорічний Форум місцевого самоврядування. Асоціацію міст України на заході представляли Виконавчий директор АМУ Олександр Слобожан та директор Проекту USAID ПУЛЬС Ігор Парасюк.

стор. 8

ПУЛЬС РЕФОРМ

Секція фінансистів місцевих рад АМУ працювала у Львові

стор. 13

Життя українських міст

Київ, Дніпро, Луцьк, Львів, Івано-Франківськ, Запоріжжя, Кам'янець-Подільський

стор. 10

Консультації спеціалістів

Роз'яснює Аналітичний центр АМУ

стор. 15

Міське самоврядування за кордоном

Європейські мегаполіси відмовляються від автомобілів (досвід європейських міст щодо зменшення кількості автомобілів).

стор. 17

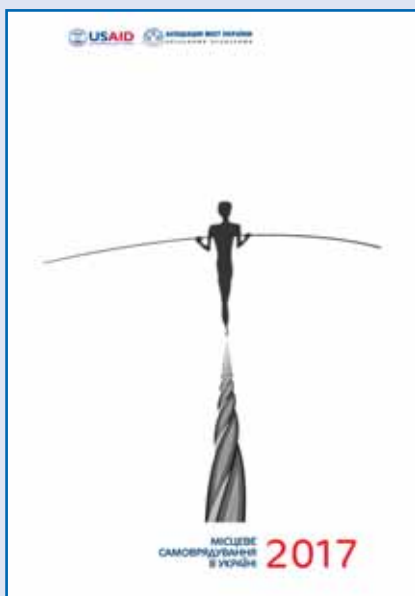
Актуальна тема

У світі саме міста і їх агломерації створюють основну частку доданої вартості, - Ігор Парасюк (на сайті ZIK)

стор. 21

www.auc.org.ua

Видання здійснене в рамках Проекту USAID ПУЛЬС, який Асоціація міст України впроваджує за підтримки Агентства США з міжнародного розвитку. Впровадження проекту стало можливим завдяки підтримці американського народу, здійсненій через Агентство США з міжнародного розвитку. Зміст не обов'язково відображає думку USAID або Уряду США.



Асоціація міст України презентує:

МІСЦЕВЕ САМОВРЯДУВАННЯ В УКРАЇНІ. 2017 РІК

Звіт базується на результатах моніторингу стану місцевого самоврядування, що здійснюється в рамках проекту «Розробка курсу на зміцнення місцевого самоврядування в Україні» (ПУЛЬС), який реалізує Асоціація міст України за підтримки USAID. Попередні результати цього моніторингу відображалися в річних звітах «Місцеве самоврядування в Україні» за 2010-2016 роки.

Видання пропонує огляд реформування місцевого самоврядування, впровадження бюджетної децентралізації та секторальних реформ на місцевому рівні, зокрема, в освіті, охороні здоров'я, соціальному захисті. Звіт також висвітлює питання місцевого економічного розвитку, управління земельними ресурсами, житлово-комунального господарства.

Звіт адресується самим органам місцевого самоврядування, громадськості, органам державної влади, науковцям, журналістам – кожному, хто цікавиться цими питаннями.

Електронна версія Звіту за 2017 рік доступна на сайті АМУ www.auc.org.ua у розділі Бібліотека.

Електронна версія Звіту за 2017 рік доступна на сайті АМУ www.auc.org.ua у розділі Бібліотека.

АМУ ВІТАЄ ПЕРЕМОЖЦІВ ВСЕУКРАЇНСЬКОГО КОНКУРСУ «МІСТА, ДРУЖНІ ДО ДИТИНИ!»



Протягом січня-березня 2018 року Асоціація міст України провела Всеукраїнський конкурс серед громад-членів АМУ під назвою «Міста, дружні до дитини». Конкурс організовано в рамках проекту «Розробка курсу на зміцнення місцевого самоврядування в Україні» (ПУЛЬС), який реалізує АМУ за підтримки USAID.

Мета Конкурсу – збір кращих ідей та практик зі створення середовищ, дружніх до дитини; поширення передового досвіду врядування, що враховує потреби дітей та надає зручні умови для їх розвитку (в першу чергу, дітей з особливими потребами); запровадження відповідних ідей та практик серед громад України.

Конкурс проводився за двома номінаціями: «Краща ідея дружнього до дитини міста (селища, села)» та «Краща практика дружнього до дитини міста (селища, села)». Всього на Конкурс надійшло 140 заявок: 59 у першій номінації, 81 – у другій.

Перше місце у номінації «Краща ідея дружнього до дитини міста (селища, села)» вибороло місто Баштанка Миколаївської області з проектом Парк «Дивосвіт» (облаштування набережної ставка).

Перше місце у номінації «Краща практика дружнього до дитини міста (селища, села)» отримало місто Володимир-Волинський Волинської області з проектом «Володимир, дружній до батьків та малюків».

Зі списком всіх переможців та учасників Конкурсу можна ознайомитися на сайті АМУ розділі «Новини» – www.auc.org.ua/news.

Для переможців конкурсу АМУ проведе у Києві навчання, під час якого вони ознайомляться з європейським досвідом створення міст, дружніх до дитини.

Електронна версія видання доступна на сайті АМУ www.auc.org.ua у розділі Бібліотека.

КИЇВ ТА МЕТРОПОЛІЯ ВЕЛИКОГО ПАРИЖУ ПІДПИСАЛИ КОМЮНІКЕ ЩОДО СПІВРОБІТНИЦТВА У СФЕРІ РОЗВИТКУ АГЛОМЕРАЦІЙ

21 березня в рамках офіційного візиту делегації Метрополії Великого Парижу до Києва відбулося засідання круглого столу, присвячене обговоренню особливостей створення та діяльності столичних агломерацій на прикладі Метрополії Великого Парижу.

У засіданні взяли участь Голова Асоціації міст України, Київський міський голова Віталій Кличко, Президент Метрополії Великого Парижу Патрік Ольє, голови громад Київського регіонального відділення АМУ, представники Київської міської ради та Київської міської держадміністрації, директор Проекту ПУЛЬС Ігор Парасюк.

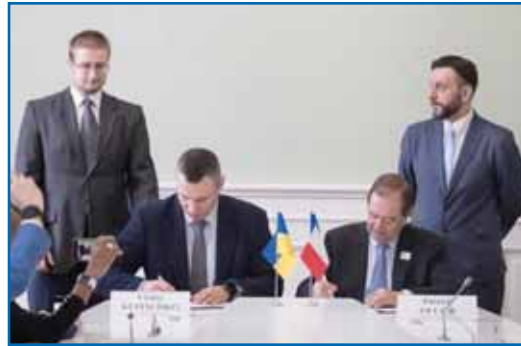
В рамках заходу місто Київ та Метрополія Великого Парижу підписали спільне Комюніке для зміцнення взаємовигідної співпраці України та Франції у сфері розвитку агломерацій, сприяння ефективній та інноваційній розбудові територій, поглиблення культурного діалогу та залучення інвестицій.

В ході засідання учасники презентували цікаві кейси розвитку агломерацій Парижа та Києва, обговорили правові та соціально-економічні аспекти функціонування агломерацій, особливості взаємодії різних адміністративних підрозділів, розмежування повноважень у процесі створення агломерацій, практичний досвід їх функціонування.

Київський міський голова Віталій Кличко, який підписав документ з боку Києва, відзначив, що у створенні агломерації сьогодні зацікавлена не тільки столиця, а й прилеглі міста. «Потрібно використовувати найкращий європейський досвід, зокрема французький», — додав він.

Міський голова наголосив, що питання про створення Київської агломерації назріло давно і потребує оптимального розв'язання. Майже півмільйона людей з навколишніх міст і селищ щодня приїжджають в Київ на роботу, користуються інфраструктурою та закладами соціальної сфери столиці, які фінансуються з міського бюджету: «Я виступаю за необхідність розробки статуту Асоціації міст, селищ та сіл, розташованих навколо Києва. Ми цей процес розпочали і маємо далі рухатися для створення агломерації. Ефект від цього буде всім, не тільки столиці. Адже разом ми сильніші і можемо зробити більше».

Варто відзначити, що 21 грудня 2017 року Київська міська рада ухвалила рішення про ініціювання створення місцевої асоціації «Київська агломерація». Київський міський голова переконаний, що громади Києва та області мають налагодити співробітництво для вирішення спільних проблем, зокрема, щодо стану доріг та інженерних комунікацій, координації роботи громадського транспорту столиці та приміських населених пунктів. Крім того, додав він, має бути сформоване узгоджене планування розвитку територій.



СТРАТЕГІЧНА СЕСІЯ «СПІЛЬНИМИ ЗУСИЛЛЯМИ» У ХМЕЛЬНИЦЬКОМУ



16 березня у Хмельницькому регіональному відділенні АМУ відбулася регіональна стратегічна сесія «Спільними зусиллями» на тему: «Зміни до бюджету, коригування бюджету. Робота органів місцевого самоврядування. Розвиток громад». Захід організовано в рамках проекту «Розробка курсу на зміцнення місцевого самоврядування в Україні» (ПУЛЬС), який реалізує АМУ за підтримки USAID.

Для обговорення актуальних питань у роботі органів місцевого самоврядування з головами громад-членів Хмельницького РВ АМУ на сесію прибув Виконавчий директор Асоціації міст України Олександр Слобожан.

В засіданні взяли участь Хмельницький міський голова Олександр Симчишин,



Голова Хмельницького РВ АМУ, Славутський міський голова Василь Сидор, Голова Палати АМУ селищних та сільських громад та їх об'єднань, Маківський сільський голова Анатолій Кушнір, Голова Дунаєвецької міської ОТГ Веліна Заяць та представники інших громад-членів Хмельницького РВ АМУ.

В ході сесії учасники обговорили такі питання:

- взаємовідносини держбюджету з місцевими бюджетами у 2018 році;
- основні напрямки подальшої реалізації бюджетної політики;
- розвиток громади;
- роль бюджетних процесів та розвиток комунального господарства;
- декларація цілей та завдань бюджету на 2018 рік.

В рамках заходу відбулася **прес-конференція** для журналістів регіональних ЗМІ. Виступаючи перед медійниками, Виконавчий директор АМУ **Олександр Слобожан** назвав ключові проблеми роботи органів місцевого самоврядування. За даними Асоціації, на Хмельниччині досить складна ситуація із розподілом стабілізаційної дотації: міста обласного значення отримали лише 3% від загального обсягу виділених коштів, хоча там проживає 60% населення області. В інших регіонах цей показник сягає 18-20%. Необхідно вирішити це питання на рівні обласної влади,

яка здійснила такий розподіл, відзначив О.Слобожан.

Також на прес-конференції було підняте питання монетизації пільг за проїзд. Згідно з пропозицією Уряду, компенсація проїзду для пільговиків має здійснюватися за рахунок місцевих бюджетів – у разі погодження відповідного рішення органом місцевого самоврядування. Хмельницький міський голова **Олександр Симчишин** відзначив, що такий механізм порушує принцип екстериторіальності, адже пільги, гарантовані державою, мають діяти на всій території країни, а не лише там, де прийнято рішення органу місцевого самоврядування. Крім того, існує ймовірність, що місцеві бюджети не зможуть фінансувати відповідні видатки. У Хмельницькому, наприклад, додаткове навантаження на бюджет може сягти 104 млн грн, що складає майже 25% його обсягу. Це зупинить більшість великих інфраструктурних проектів в місті. Насамкінець, порушено важливий принцип, згідно з яким пільги фінансує той, хто їх встановлює. Не можна перекладати монетизацію пільг, яку встановлює держава, на органи місцевого самоврядування.

Представники органів місцевого самоврядування звернули увагу й на проблему недостатності коштів в освітній сфері. Обсяги освітньої субвенції не збільшуються, а видатки, у зв'язку з підняттям зарплати педагогічним працівникам, суттєво зросли. У Хмельницькому, наприклад, додаткове навантаження склало 37 млн грн.

Під час прес-конференції спікери зупинилися на питанні розподілу коштів Державного фонду регіонального розвитку та ресурсів Державного дорожнього фонду, з яких міста Хмельниччини не отримали жодної копійки.

Підсумовуючи, Виконавчий директор АМУ Олександр Слобожан наголосив: «Додаткових навантажень міста можуть не витримати, тому Асоціація буде відстоювати права та інтереси місцевого самоврядування».



«МАРШРУТИ УСПІХУ» В ТЕРНОПОЛІ ВИВЧАЛИ ДОСВІД РЕФОРМУВАННЯ ОХОРОНИ ЗДОРОВ'Я ТА ВПРОВАДЖЕННЯ ТЕХНОЛОГІЙ «РОЗУМНОГО МІСТА» ДЛЯ ПОКРАЩЕННЯ ЯКОСТІ МЕДИЧНИХ ПОСЛУГ

Асоціація міст України впроваджує загальнонаціональну Програму обмінних візитів «Маршрути успіхів» для представників органів місцевого самоврядування. Цикл щомісячних навчальних поїздок організовується в рамках Проекту ПУЛЬС, який реалізується за підтримки USAID. Головна мета - поширення кращих практик та успішного досвіду вирішення місцевих проблем і впровадження новацій, зокрема, завдяки зростанню місцевих бюджетів внаслідок децентралізації та отримання нових повноважень у процесі секторальної децентралізації.



29-30 березня відбувся навчальний візит на тему «Досвід Тернополя у реформуванні системи охорони здоров'я та впровадженні технологій «розумного міста» для підвищення якості медичних послуг», в якому взяли участь 28 представників міст з 18 областей України – міські голови, їх заступники, керівники міських управлінь з питань охорони здоров'я та головні лікарі.

Навчальний візит розпочався із засідання у Тернопільській міській раді, яке відкрив заступник Тернопільського міського голови **Леонід Бицюра**: «Щиро радий вітати всіх у файному місті Тернополі. Дякую Асоціація міст України за такий захід, адже таке спілкування завжди дуже корисне, щось гості почерпнуть від нашого досвіду, а чимось поділяться з нами. Найважливіше, що спонукає нас розвивати якість медицини – це те, що ми включили показники по цій сфері в наш індекс розвитку міста. Зараз ми вже бачимо перші результати – по Тернополю спостерігається збільшення тривалості життя».

Начальник відділу охорони здоров'я та медичного забезпечення Тернопільської міської ради **Ростислав Левчук** презентував досвід реформування первинної ланки медичної допомоги в Тернополі. Первинна медична допомога представлена комунальним некомерційним підприємством «Центр первинної медико-санітарної допомоги» для обслуговування дорослого населення та шістьма філіалами педіатричного відділення КНП «Тернопільська міська дитяча комунальна лікарня» для обслуговування дитячого населення. «З 2015 року Тернопільська міська рада використовує програму для надання електронних медичних послуг, зокрема, на сайті КНП «ЦПМСД» запроваджена електронна амбулаторна карта пацієнта, електронна реєстратура, яка передбачає можливість запису на прийом до лікаря через Інтернет, автоматичне формування журналу відвідувань, формування електронних реєстрів пацієнтів, лікарів, диспансерних хворих. Також є інформація про всіх лікарів первинної ланки, їх локація та графік прийому», – розповів Р.Левчук та зазначив, що річні видатки на медицину міста становлять 30 відсотків від загального обсягу місцевого бюджету. Саме така цифра рекомендована Міністерством охорони здоров'я.

Ольга Ярмоленко, заступник начальника відділу охорони здоров'я та медичного забезпечення Тернопільської міської ради, представила вторинну ланку медичної допомоги в Тернополі. Зокрема, міську лікарню №2: «Лікарня залишається єдиним закладом в області, де виконуються малоінвазивні операції на серці та судинах. За 6 років роботи серцево-судинної та рентгеноендоваскулярної хірургії прооперовано понад 3000 пацієнтів, із них понад 1700 – при ішемічній хворобі серця і близько 700 – з приводу гострого інфаркту міокарда». Також О.Ярмоленко розповіла про Тернопільський



лікувально-діагностичний центр, для якого міська рада придбала комп'ютерний томограф Toshiba. Пільгові категорії громадян можуть пройти обстеження безкоштовно або з великою знижкою, а для всіх власників «Файної карти» - картки тернополянина, передбачена десятивідсоткова знижка на обстеження.

Мирослава Тарнавська, заступник начальника відділу охорони здоров'я та медичного забезпечення під час свого виступу розказала про досвід автономізації закладів охорони здоров'я у Тернополі.

Під час практичної частини навчального візиту учасники відвідали Амбулаторію № 14 та Тернопільську комунальну міську лікарню №2.

У другий день візиту начальник управління стратегічного розвитку міста **Юрій Дейнека** розповів, що у Тернополі впроваджуються технології «розумного міста» - інноваційні ідеї із використанням електронних технологій, які сприяють міському розвитку. Зокрема, на початку 2018 року у Тернополі була запроваджена автоматизована система плати за проїзд у транспорті – можливість сплатити за проїзд у громадському транспорті банківською картою або картою тернополянина – «Файною картою». За словами **Ігоря Мединського**, начальника управління транспорту, комунікацій та зв'язку, така система оплати за проїзд дала можливість точно порахувати необхідні видатки на пільгове перевезення, завдяки чому місцевий бюджет заощадив 10 млн грн. Іншою перевагою є те, що електронний квиток об'єднав усіх перевізників міста, вдалося створити єдину транспортну систему та врегулювати ціни на проїзд у приватних перевізників.

Впровадження технологій «розумного міста» у медичну галузь презентував засновник компанії «MagneticOne» **Руслан Савчишин**. Зокрема, він зупинився на системі «ГІС охорони здоров'я». Це - спеціалізований ресурс, призначений для фіксації, аналізу та відображення інформації про стан здоров'я населення та чинників впливу на нього, медичну інфраструктуру тощо, за допомогою спеціальних інтерактивних карт.

Також учасники відвідали Амбулаторію №8 та Тернопільську міську комунальну дитячу лікарню, де ознайомилися із досвідом надання первинної допомоги дітям. Насамкінець представники міст підбили підсумки візиту і обмінялися своїми враженнями. Як зазначила заступник головного лікаря «ЦМЛ ім. Титова» Лисичанської міської ради **Наталія Коверга**: «Ми всі стоїмо на етапі реформування системи охорони здоров'я. Найважливіше зараз – успішне проведення автономізації закладів охорони здоров'я. В Тернополі цей процес вже завершено. Неабияку роль у цьому відіграли передові технології, які впроваджуються в місті. Під час візиту ми почули дуже корисну інформацію для того, щоб впровадити досвід у моєму рідному місті».



VI ФОРУМ МІСЦЕВОГО САМОВРЯДУВАННЯ У ЛЬВОВІ

22-23 березня у Львові відбувся VI щорічний Форум місцевого самоврядування, що став платформою для обміну досвідом та обговорення актуальних проблем і перспектив розвитку місцевого самоврядування. У заході взяли участь міські, сільські, селищні голови, представники центральних органів виконавчої влади, провідні експерти, науковці, іноземні дипломати. Асоціацію міст України на Форумі представляли Виконавчий директор АМУ Олександр Слобожан та директор Проекту USAID ПУЛЬС Ігор Парасюк.



З вітальним словом до учасників Форуму звернувся Львівський міський голова **Андрій Садовий**, який наголосив на важливості формування сильних органів місцевого самоврядування, адже саме міста є рушіями змін і двигунами розвитку країни: «Міське самоврядування – це любов на все життя, це складна праця, але вона завжди з тобою. Ми всі виховані місцевим самоврядуванням і розуміємо відповідальність, яка лежить на нас».

Далі розпочалася дискусія на тему: Стан впровадження реформи децентралізації в Україні та проблеми, які виникають на цьому шляху.

До обговорення долучилися Перший секретар Представництва ЄС з питань децентралізації та секторальних реформ Бенедикт Герман, Житомирський міський голова Сергій Сухомлин, Черкаський міський голова Анатолій Бондаренко, а також Виконавчий директор Асоціації міст України Олександр Слобожан. Модератором дискусії виступив директор Інституту міста Олександр Кобзарев.



Олександр Слобожан привітав учасників Форуму від імені Голови Асоціації міст України, Київського міського голови Віталія Кличка. Виконавчий директор окреслив позицію АМУ щодо темпів та проблем реалізації децентралізаційної реформи: «Чи задоволені ми темпом реформ? Хотілось би, щоб зміни відбувалися швидше. Чи досягли ми моменту, коли відкат назад неможливий? Поки що ні. Йде постійна битва за ресурси. У сфері бюджетної децентралізації ми робимо значні кроки вперед, але є постійні намагання централізувати кошти. Відбувається передача видаткових повноважень без забезпечення фінансовим ресурсом». О.Слобожан підкреслив, що потрібно працювати далі і не зупинятися на досягнутому: «Реформа децентралізації ще не закінчена. Пройдено, напевно, лише перший етап».





Черкаський міський голова **Анатолій Бондаренко** зазначив, що реформи в Україні, на жаль, відбуваються від виборів до виборів. Житомирський міський голова **Сергій Сухомлин**, тим часом, зауважив, що вже давно не просить кошти у Києва, а користується можливостями, які надають міжнародні фінансові установи, фонди та кредитор.

Загалом в рамках Форуму відбулося 12 панельних дискусій, присвячених таким питанням: реалізація децентралізаційної та медичної реформи, взаємодія органів місцевого самоврядування з виконавчою владою, управління фінансами для розвитку міст, роль місцевого самоврядування у зміцненні України, формування спроможних громад та агломерацій, стратегії великих та малих міст, ОТГ.

Директор Проекту ПУЛЬС **Ігор Парасюк** виступив модератором панелі «Практики управління фінансами для розвитку міст».



До обговорення долучилися міські голови з різних куточків України, представники центральних органів виконавчої влади, керівники фінансових управлінь міст-членів АМУ, які прибули до Львова для участі у засіданні Секції фінансистів.

В ході дискусії аналітик АМУ **Ігор Онищук** звернув увагу учасників на негативні тенденції у сфері фінансової децентралізації: відміняється пайова участь у розвиток населених пунктів, яка є суттєвим джерелом доходів місцевих бюджетів; фінансування різноманітних пільг та виплат для населення перекладається з центрального рівня на місцевий, залишається значна залежність місцевих бюджетів від державного через активне використання трансфертів. «Хоча частка місцевих бюджетів в консолідованому бюджеті зростає в 2017 році до 50%, в частині доходів вона досі залишається на рівні 18-20%. Можливості місцевих рад з фінансування інфраструктурних проектів знижуються», – додав аналітик. І.Парасюк погодився з колегою: на місця перекладаються додаткові повноваження та виплати без надання відповідного фінансового забезпечення.

І.Парасюк презентував учасникам засідання Муніципальний фіскальний реєстр, розроблений Асоціацією міст України в рамках Проекту ПУЛЬС: «Реєстр покликаний допомогти органам місцевого самоврядування сформувати чітку картину щодо їхньої фінансової ситуації і на якісно новому рівні виконувати свою роботу. У другому півріччі 2018 року цей програмний продукт буде безкоштовно передаватися на місця».

Також директор Проекту ПУЛЬС І.Парасюк взяв участь у панельній дискусії «Міські агломерації та ОТГ: проблеми просторових меж та управління земельними», де виступив з презентацією.

В рамках Форуму відбулося засідання Секції фінансистів місцевих рад АМУ. Інформацію про захід читайте на стор. 13.

КИЇВ**Столиця України співпрацюватиме з Німеччиною у реалізації стратегії Kyiv Smart City**

У березні мер Києва Віталій Кличко в Берліні підписав Меморандум з компанією atene KOM GmbH про співпрацю в сфері розвитку Smart City.

Підписання відбулося в Міністерстві транспорту та цифрової інфраструктури Німеччини. Зокрема, в Меморандумі йдеться про співробітництво в сфері дигіталізації (переведення інформації у цифровий формат) і подальше впровадження міських проектів в системі Kyiv Smart City задля комфорту та безпеки мешканців столиці.

«Київ успішно впроваджує технології Smart City в різних сферах міського управління. У нас вже працює і проект «Відкритий бюджет», і система петицій, система «Безпечне місто», технологічною є робота Центрів надання адмінпослуг. І ми продовжуємо робити Київ «розумним». Підписаний сьогодні документ про консультативні послуги передбачає цільові заходи та проекти, спрямовані на прискорення подальших кроків столиці у втіленні цифрових рішень», - сказав Київський міський голова В.Кличко.

Кличко переконаний, що з експертною допомогою та підтримкою німецьких колег Київ швидше і ефективніше втілюватиме цифрові технології в управлінні містом і забезпеченні більшого комфорту та безпеки мешканців столиці.

atene KOM GmbH - європейська компанія, що має десятирічний досвід надання консультативних послуг у сферах регіонального розвитку, розвитку цифрової інфраструктури, мобільності, енергетики та освіти.

ЛЬВІВ**Велосипед на прокат можна взяти безкоштовно**

Нову послугу для постійних користувачів муніципальних станцій велопрокату запровадила компанія Next Bike. Відтепер власники абонементу мають можливість щодня впродовж години користуватись велосипедами безкоштовно.

За наявності абонементу, який коштує 250 гривень на місяць і 800 гривень – на сезон, можна годину їздити велосипедом безкоштовно. Кожна наступна година прокату коштуватиме 5 гривень. Разом з тим, одноразові поїздки на велосипеді у системі NextBike

стали вдвічі дешевшими.

Сьогодні велосипедна система Львова починає конкурувати з громадським транспортом, львів'яни пересідають на велосипеди і місто розвантажується. На даний момент у системі NextBike, яка об'єднує 24 станції міського велопрокату у Львові, зареєструвалося близько 10 тисяч городян. Наразі компанія працює над встановленням додаткових станцій у віддалених районах міста.

ЛУЦЬК

На міському звалищі біогазова станція перероблятиме метан в електрику



У селі Брище, неподалік від Луцька, на старому законсервованому полігоні твердих побутових відходів введено в дію біогазову станцію, яка перероблятиме метан в електроенергію. Наразі установка працює у тестовому режимі. Біогазову станцію на Брищенському сміттєзвалищі встановило ТОВ «Кліар Енерджі», з яким Луцька міська рада уклала десятирічний договір. На полігоні пробурено свердловини, з яких за допомогою компресора викачується біогаз,

що спалюється в установці. В результаті виробляється електроенергія, що продається у загальну мережу за «зеленим тарифом».

Також на полігоні запускається нова сміттєпереробна лінія, на якій сортуватимуться відходи виключно з Луцька, Княгининка і Жидичина.

ДНІПРО

Місто першим в Україні запустить Mobile ID

У Дніпрі вже влітку цього року має запрацювати Mobile ID - сервіс онлайн-ідентифікації, який дає змогу отримувати адміністративні послуги в електронному вигляді за допомогою телефону. Особу людини підтверджуватиме сім-картка.

Дніпро стане першим містом України, де запрацює цей сервіс.

Отримання послуги через телефон – це швидка й проста технологія. Система працюватиме за допомогою електронного цифрового підпису, який прирівнюється до реального підпису.

Впроваджуватиме нову послугу у Дніпрі ПрАТ «Київстар». Підключення послуги займатиме 10-15 хвилин. При отриманні Mobile ID необхідно буде підписати договір про одержання електронного цифрового підпису та додаток про надання мобільних послуг. Пілотний проект триває вже 4 місяці.

Щоб отримати певну адміністративну послугу, необхідно буде авторизуватися за допомогою Mobile ID та особистого пін-коду. Представники мерії та компанії впевнені, що це не тільки полегшить життя містянам, а й допоможе очистити від корупції адміністративні установи.

КАМ'ЯНЕЦЬ-ПОДІЛЬСЬКИЙ

Нова ТЕС працюватиме на біомасі



У місті готують до введення в експлуатацію теплоелектростанцію на біомасі встановленою потужністю 39 МВт теплової та 1,6 МВт електричної енергії.

ТЕС запроектована та побудована за півтора року на кошти Світового Банку. Енергохолдинг «Крігер» завершує першу в Україні, третю в Європі і п'яту у світі надсучасну ТЕС. Наразі на теплоелектростанції триває встановлення турбіни з модулем ORC, унікальність якого полягає у використанні рідини з температурою 200°C. ТЕС працюватиме на біопаливі – пелетах з соломи, щепи, торфу, також встановлені резервні газові котли.

За підрахунками фахівців, у 2018 році Кам'янець-Подільський завдяки новій теплоелектростанції зменшить споживання природного газу на 115 млн гривень.

ІВАНО-ФРАНКІВСЬК

Місто першим запровадить енергосервіс в бюджетних закладах



У березні виконавчий комітет Івано-Франківської міської ради прийняв рішення про запровадження енергосервісу у бюджетних установах. Відповідний меморандум місто підписало з Держенергоефективності.

«Буде оголошено тендер, де фірми пропонуватимуть свої послуги з економії енергоресурсів, які збираються реалізувати за власні кошти.

Перемогу в тендері отримає той, хто запропонує більшу економію. Місто на ці заходи не витратить жодної копійки. Прибутком для фірм стане відсоток економії за домовлений період часу. Після його завершення, проект дає економію місту», – повідомив Івано-Франківський міський голова Р.Марцінків.

Івано-Франківськ стане пілотним містом із запровадження енергосервісу в бюджетних закладах міста, адже поки в Україні ще немає таких реалізованих проектів. Для участі в експерименті визначено сім бюджетних установ: міські школи №№ 21, 28, 24, 18, 10, 19 та «Школа-гімназія №3».

ЗАПОРІЖЖЯ

Громадський транспорт отримає GPS-навігацію



У громадському транспорті Запоріжжя з'явиться GPS-навігація. Забезпечить її функціонування нове комунальне підприємство «Запорізький центр диспетчеризації громадського транспорту». Для його статутного фонду з міського бюджету планується виділити 100 тис. грн, які будуть витрачені на закупівлю ноутбуків та спеціального обладнання.

«Це черговий крок для забезпечення роботи нового комунального підприємства – «Запорізький центр диспетчеризації транспорту». Ця програма дуже велика, вона буде ділитися на декілька періодів. Треба запровадити GPS-навігацію. Наступний крок – це електронний квиток. А далі – електронні табло, які протягом деякого часу з'являться на зупинкових комплексах Запоріжжя. Це програма, яка забезпечить зручність містянам, що користуються громадським транспортом», - сказав Запорізький міський голова В.Буряк.

В першу чергу GPS-навігацією буде обладнаний комунальний транспорт міста, у подальшому – рухомий склад приватних перевізників.

Створення системи GPS-навігації та впровадження інноваційних технологій є пріоритетним напрямком Програми розвитку і вдосконалення міського пасажирського транспорту Запоріжжя до 2019 року.

СЕКЦІЯ ФІНАНСИСТІВ МІСЦЕВИХ РАД АМУ ПРАЦЮВАЛА У ЛЬВОВІ

22-23 березня в рамках VI Всеукраїнського форуму місцевого самоврядування у Львові відбулося засідання Секції фінансистів місцевих рад Асоціації міст України. Захід організовано в рамках проекту «Розробка курсу на зміцнення місцевого самоврядування в Україні» (ПУЛЬС), який реалізує Асоціація міст України за підтримки USAID.

У засіданні Секції взяли участь керівники фінансових управлінь міст-членів АМУ, представники Міністерства фінансів, Державного казначейства, Державної фіскальної служби та Антимонопольного комітету. Асоціацію на заході представляли Виконавчий директор АМУ Олександр Слобожан, Директор Проекту ПУЛЬС Ігор Парасюк та аналітик з питань бюджету Ігор Онищук.



Зі вступним словом до учасників звернувся **Олександр Слобожан**, який представив діяльність Асоціації у бюджетному процесі 2018 року та результати захисту інтересів громад при формуванні державного бюджету на поточний рік.

Він відзначив, що є чотири важливих питання у сфері місцевих фінансів, які Асоціація планує подати на розгляд Кабінету Міністрів:

- Недофінансування галузей освіти та охорони здоров'я

Делеговані державою повноваження в галузі освіти та охорони здоров'я не покриваються обсягами освітньої та медичної субвенцій. Крім того, кошти додаткових дотацій, виділених на покриття видатків з утримання закладів освіти та охорони здоров'я, розподіляються обласною владою несправедливо.

- Нерозподіл обласною владою коштів субвенції на утримання, ремонт та реконструкцію доріг

Відповідно до Закону «Про Державний бюджет України на 2018 рік», кошти Дорожнього фонду мають бути розподілені між дорогами державного і комунального значення. На останні повинно бути направлено до 20 відсотків від загальної суми коштів, переданих обласним бюджетам. Ці кошти нерозподілені, міста та ОТГ їх не отримали.

- Монетизація пільгового проїзду

Постановою Кабінету Міністрів від 14 березня пропонується здійснювати монетизацію пільг за проїзд в транспорті за рахунок місцевих бюджетів, що є неприйнятним, адже пільги встановлювала держава, а не органи місцевого самоврядування.

- Заборгованість державного бюджету місцевим по пільгам і субсидіям

Кошти заборгованості, яка була на 1 січня 2018 року, як повідомив представник Мінфіну, 21 березня перераховані на казначейські рахунки. Натомість питання погашення заборгованості за поточний період Мінфіном не вирішена.

Учасники засідання напрацювали пропозиції з питань, винесених на обговорення Секції:

1. Особливості виконання місцевих бюджетів у 2018 році

Необхідно: зменшувати питому вагу міжбюджетних трансфертів у доходах місцевих бюджетів і одночасно збільшувати власні ресурси; забезпечити повне фінансування з державного бюджету делегованих державою повноважень, виконання яких покладається на органи місцевого самоврядування; збільшувати інвестиційну складову частини



місцевих бюджетів, зокрема, шляхом збільшення кількості джерел надходжень до бюджету розвитку; зберегти існуючі джерела наповнення місцевих бюджетів та недопустити вилучення стабільних дохідних джерел; затвердити на державному рівні методики розрахунку нормативів витрат на надання гарантованих державою послуг; розробити механізм обов'язкового розподілу обласним

бюджетом коштів державного дорожнього фонду між всіма населеними пунктами області, наприклад, пропорційно протяжності доріг комунальної власності усіх населених пунктів в межах області.

2. Монетизація пільг та субсидій на рівні надавачів послуг

Необхідно: удосконалити механізм монетизації пільг на рівні надавачів послуг; детально обговорити всі пункти проекту Постанови щодо монетизації, розміщеного на сайті Мінфіну; збільшити терміни перерахунку коштів надавачам послуг (з 3 до 5 днів) у зв'язку з великим навантаженням на місцеве самоврядування та необхідністю обробки значного обсягу інформації.

3. Актуальні проблемні питання казначейського обслуговування місцевих бюджетів

Необхідно: удосконалити систему електронної звітності щодо відображення інформації по головним розпорядникам коштів місцевих бюджетів; спростити порядок обслуговування коштів місцевих бюджетів в установах банків державного сектору; врегулювати питання обміну інформацією між фінансовими органами та казначейством.

4. Практика реалізації Закону України «Про державну допомогу суб'єктам господарювання»

Необхідно: забезпечити належне фінансування закладів охорони здоров'я, перетворених у комунальні некомерційні підприємства; звернутися до АМКУ з проханням надати офіційне роз'яснення щодо фінансування заходів благоустрою населених пунктів з міського бюджету і забезпечення дотримання всіх чинних нормативних актів.

5. Застосування вимог податкового законодавства у 2018 році, особливості справляння податків і зборів

Необхідно: розмежувати делеговані та власні повноваження; забезпечити інформаційний доступ посадових осіб органів місцевого самоврядування до електронної податкової бази по територіальній громаді щодо задекларованих та сплачених податків в межах наповнення місцевого бюджету; створити стабільну податкову базу шляхом недопущення щорічних податкових нововведень та кардинальних змін до податкового законодавства, що суттєво змінюють механізми оподаткування чи зарахування податків, в тому числі надання додаткових податкових пільг, зокрема, наприкінці року.

Також на засіданні Секції було презентовано **Муніципальний фіскальний реєстр** – інноваційний продукт, розроблений АМУ в рамках проекту ПУЛЬС. Це впорядкована інформаційно-аналітична система, призначена для внесення, зберігання та обробки даних про громаду. Впровадження Реєстру дозволить створити систематизовану базу даних громади, наповнити дохідну частину та оптимізувати видаткову частину місцевих бюджетів, проаналізувати обсяг пільг та доцільність їх надання, наповнити загальнодержавні реєстри.

РОЗ'ЯСНЮЄ:

АНАЛІТИЧНИЙ ЦЕНТР
АСОЦІАЦІЇ МІСТ УКРАЇНИ

ПИТАННЯ УПРАВЛІННЯ ЗЕМЕЛЬНИМИ РЕСУРСАМИ

Чи є обмеження щодо встановлення земельного податку місцевою радою на землі, які знаходяться за територією населеного пункту?

Встановлення ставок земельного податку регулюється статтями 274, 277 Податкового кодексу України.

У разі, якщо нормативно грошова оцінка земельних ділянок за межами населеного пункту не проведена, ставка податку встановлюється у розмірі не більше 5 відсотків нормативної грошової оцінки одиниці площі ріллі по області, а для сільськогосподарських угідь - не менше 0,3 відсотка та не більше 5 відсотків від нормативної грошової оцінки одиниці ріллі площі.

У разі проведення нормативної грошової оцінки за межами населеного пункту ставка податку встановлюється у розмірі не більше 3 відсотків від нормативної грошової оцінки, для земель загального користування – не більше 1 відсотка від їх нормативної грошової оцінки, для сільськогосподарських угідь – не менше 0,3 відсотка та не більше 1 відсотка від нормативної грошової оцінки.

Ставка податку встановлюється у розмірі не більше 12 відсотків від нормативної грошової оцінки за земельні ділянки, які перебувають у постійному користуванні суб'єктів господарювання, крім державної і комунальної власності.

Таким чином сільські, селищні, міські ради та ради об'єднаних територіальних громад, що створені згідно із законом та перспективним планом формування територій громад, в межах своїх повноважень приймають рішення про встановлення місцевих податків і зборів (ст.12.3 ПКУ).

Звертаємо увагу, що при цьому, відповідно до пункту 3 Прикінцевих та перехідних положень Закону України «Про внесення змін до Податкового кодексу України та деяких законодавчих актів України щодо забезпечення збалансованості бюджетних надходжень у 2018 році» від 07.12.2017 № 2245-VIII, «у 2018 році до рішень про встановлення місцевих податків і зборів, прийнятих органами місцевого самоврядування, у тому числі радами об'єднаних територіальних громад, що створені згідно із законом та перспективним планом формування територій громад, після 15 липня 2017 року та у 2018 році, не застосовуються вимоги підпункту 4.1.9 пункту 4.1 та пункту 4.5 статті 4, підпункту 12.3.4 пункту 12.3, підпункту 12.4.3 пункту 12.4 та пункту 12.5 статті 12 Податкового кодексу України та Закону України «Про засади державної регуляторної політики у сфері господарської діяльності»».

Питання збереження ползахисних смуг на території району. До кого потрібно звернутися щоб ініціювати питання щодо передачі лісів з державної власності у комунальну, а конкретно сільським та селищним радам району, який порядок такого звернення, перелік необхідних документів та процедура передачі?

Відповідно до статті 22 Земельного кодексу України ползахисні лісові смуги

та інші захисні насадження відносяться до несільськогосподарських угідь земель сільськогосподарського призначення.

З даного питання варто визначити форму власності земельної ділянки, на якій знаходиться полезахисна смуга. Для цього потрібно зробити запити до територіальних органів Держгеокадастру щодо отримання інформації з обліку земель про землі та земельні ділянки за цільовим призначенням та угіддями (форма 16-зем (річна)), про землі та земельні ділянки за власниками та користувачами, формами власності (форма № 12-зем (річна)), затверджені наказом Міністерства регіонального розвитку, будівництва та житлово-комунального господарства від 30.12.2015 №337 «Про затвердження форм адміністративної звітності з кількісного обліку земель (форми №№ 11-зем, 12-зем, 15-зем, 16-зем)» та Інструкцій щодо їх заповнення. У відповіді на запит має бути зазначено, чи відноситься така земельна ділянка до державної, колективної чи приватної власності.

Питання передачі земель із колективної власності до державної чи комунальної можливе лише за рішенням загальних зборів членів відповідного колективного сільськогосподарського підприємства.

Якщо така земельна ділянка перебуває у державній власності, питання її передачі у комунальну вирішується у порядку, визначеному статтею 117 Земельного кодексу України. Відповідно до статті 122 Земельного кодексу України розпорядником земель державної власності сільськогосподарського призначення (у тому числі земель запасу зайнятих полезахисними лісосмугами) визначено Держгеокадастр України та його територіальні органи. Таким чином, у цьому випадку з питань передачі таких земель необхідно звернутися до територіальних органів Держгеокадастру. Для цього орган місцевого самоврядування приймає рішення «Про звернення до територіального органу Держгеокадастру, щодо прийняття наказу про розроблення документів на земельні ділянки та передачі цих земель органам місцевого самоврядування». Територіальні органи Держгеокадастру приймають відповідний наказ та замовляють виготовлення технічної документації із землеустрою щодо інвентаризації земель у разі потреби. Після виконання всіх підготовчих робіт орган місцевого самоврядування приймає рішення про прийняття таких ділянок і підписує з територіальним управлінням Держгеокадастру акт прийому-передачі ділянок. Орган місцевого самоврядування здійснює реєстрацію права на земельні ділянки в реєстрі речових прав на нерухоме майно.

Цей алгоритм дій зі зразками документів опублікований у Практичному посібнику з питань передачі земель, розробленому АМУ. Посібник доступний на сайті Асоціації auc.org.ua в розділі Бібліотека.

У разі, якщо така ділянка належить до приватної власності, питання передачі її до комунальної власності вирішується шляхом укладання цивільно-правових угод між органом місцевого самоврядування та приватною особою.

**УВАГА! КОНСУЛЬТАЦІЮ ЕКСПЕРТІВ АМУ МОЖНА ОТРИМАТИ,
НАДІСЛАВШИ ЗАПИТ У БЛОЦІ “КОНСУЛЬТАЦІЇ”
НА САЙТІ АСОЦІАЦІЇ AUC.ORG.UA**

* Досвід європейських міст

ЄВРОПЕЙСЬКІ МЕГАПОЛІСИ ВІДМОВЛЯЮТЬСЯ ВІД АВТОМОБІЛІВ

Раніше у великих мегаполісах проблеми дорожніх заторів вирішували через побудову додаткових смуг руху. Однак, останніми роками така тенденція змінюється: міста обирають протилежний варіант, тобто замість автомобільних смуг влаштовуються маршрути для інших видів транспорту. Влада шукає ідеї та проекти для створення більшого простору для пішоходів та зменшення викидів вуглецю у повітря.

Пропонуємо добірку про досвід європейських міст щодо зменшення кількості автомобілів.

Осло планує до 2019 року заборонити рух авто у центрі міста

Міська влада столиці Норвегії планує до 2019 року ввести постійну заборону на автомобілі у центрі міста. Відповідно до державної програми, така заборона має поширитися на всі міста країни до 2025 року. Головна мета такого рішення – зробити місто комфортнішим для пішоходів та велосипедистів.

Такий крок Осло робить першим серед європейських столиць. Для цього місто залучило багато інвестицій у розвиток громадського транспорту. Окрім пішоходів і велосипедистів центр міста залишиться доступним для автобусів і трамваїв, а також для авто, що перевозять людей з інвалідністю, продуктових вантажівок та комунального транспорту.

В Осло та його передмісті вже побудовано 100 км велодоріжок, влада планує до 2019 року ввести в дію ще 60 км закритих для авто ділянок.



Мадрид віддає 24 центральні вулиці пішоходам та велосипедистам

Ще наприкінці 2016 року мер столиці Іспанії Мануела Кармела озвучила наміри до



закінчення своїх повноважень у травні 2019 року вигнати персональні авто з центру міста. До речі, ця ідея є частиною масштабної ініціативи щодо заборони усіх дизельних машин в Мадриді до 2025 року.

До 2020 року влада планує запровадити заборону на рух автомобілів центром міста – на площі 2 кв.км. Тим часом розробляються оновлені проекти 24 найбільш завантажених вулиць Мадрида з метою переорієнтації їх для потреб пішоходів і велосипедистів.

Ця ініціатива є частиною плану зі створення стійкої транспортної системи «2020 Mobility Plan», який має на меті зменшення використання приватних авто.

Дві третини звільненого вуличного простору буде облаштовано для використання пішоходами та велосипедистами. Залишити автомобіль можна буде на спеціальних

парковках, які будуть передбачені на околицях пішохідної зони. Виключення з правил можливе лише для жителів центральних районів.

Щодо скорочення шкідливих викидів, то у Мадриді вже діють різноманітні тарифи на паркування, розмір яких залежить від рівня «забруднення» марок авто. Так, водії більш «брудних» машин сплачують більше, ніж водії гібридних або електромобілів.

Домінуючи транспортом у Гамбурзі стануть велосипеди

Близько 40 відсотків території Гамбургу, другого за величиною міста в Німеччині, займають сади, парки, сквери, спортивні майданчики та інші «зелені» зони. У найближчі 20 років у відповідності до «Green Network Plan» місто планує об'єднати всі ці ділянки між собою у єдину «зелену мережу», зменшивши кількість авто та надавши більше свободи для пересування пішки або на байку. Таким чином можна буде прогулятися пішки або проїхати на велосипеді через все місто.

Також передбачено влаштувати нові смуги зелених насаджень, які поглинатимуть вуглекислий газ та регулюватимуть мікроклімат у місті. Такі заходи необхідні, оскільки середня температура у Гамбурзі за останні 60 років зросла на 1,2°C. Окрім того, зелені простори допоможуть попередити повені, оскільки рівень моря за ті ж 60 років піднявся на 20 см.



Багатокілометрові веломагістралі на дорогах Копенгагена

У столиці Данії сьогодні один з найнижчих показників у Європі щодо використання авто. Більше половини жителів Копенгагена їздять на роботу на велосипедах.

Такого результату вдалося досягти завдяки впровадженню велозон, яке розпочалося ще у 1960-х роках.

Незважаючи на успіх, міська влада не має наміру зупинитися – однією з сьогоднішніх задач є будівництво велосипедних магістралей через весь міський центр до околиць та приміських селищ.

Першим з таких маршрутів є безпечно швидкісне вело-шосе з центру Копенгагена до містечка Альбертслунд, розташованого на відстані 22 км. У майбутньому мережа складатиметься з 28 маршрутів загальною довжиною 500 км.

Проектуючи маршрут міська влада дослідила незручності, з якими стикаються велосипедисти на вулицях міста. Головні перешкоди – це велика кількість світлофорів та зупинки на перехрестях на червоному сигналі. Для усунення цих проблем світлофори вздовж веломаршруту були запрограмовані таким чином, щоб дати «зелену хвилю» велосипедистам. На асфальті веломаршрут виділено помаранчевим маркуванням. Також передбачено зупинки, на яких можна накачати колесо або просто відпочити. Також серйозна увага приділяється міській навігації – знакам та вивіскам, які допоможуть велосипедистам обрати зручний напрям руху. На кінець 2017 року у столиці Данії вже діяло 7 велосипедних шосе.



Влада Копенгагена підрахувала, що велопроект сприятиме скороченню на 40,3 млн

євро державних витрат за рахунок покращення рівня здоров'я населення, а також зменшить навантаження на міські вулиці.

Париж заборонить дизельні авто та подвоїть кількість велодоріжок

У 2014 році, коли Париж запровадив заборону на авто з парними номерами на один день, рівень забруднення повітря у центрі міста зменшився на 30 відсотків. Сьогодні влада столиці Франції продовжує обмеження руху машин центральними вулицями.

У 2016 році було введено заборону на в'їзд до центру міста у робочі дні автомобілям, які випущені до 1997 року.

До 2020 року мер Парижа Анн Ідальго планує подвоїти кількість велодоріжок та виділити деякі вулиці міста виключно для руху електромобілів.

Заслужують на увагу й короткострокові заходи, такі, як день без авто, що пройшов в перше у 2015 році, та правило недільних днів без машин у центральних районах, впроваджене з травня 2016 року.

Програма розвитку Парижа передбачає, що всі туристичні місця будуть повністю призначені для пішоходів.



Афіни також приєднуються до заборони дизельного транспорту



Влада столиці Греції оголосила, що до 2025 року у центрі міста будуть повністю заборонені авто з дизельними двигунами.

Таке рішення є необхідним кроком на шляху до поліпшення якості повітря в Афінах, де вже зараз обмежено рух дизельних машин у визначені дні, відповідно до їх реєстраційних номерів.

Міська влада прагне до того, щоб на території мегаполісу взагалі не було «брудних» авто, а у найближчі роки – у центральних районах.

У Лондоні діє додаткова плата для дизельних автомобілів

Влада столиці Великої Британії також заявляє, що поступово рухається до повної заборони дизельних двигунів вже у 2020 році.

Сьогодні у Лондоні з дизельних машин стягується додаткова щоденна плата у розмірі 10 фунтів за в'їзд у деякі райони у години «пік». Цей податок називають платою за трафік.

Також планується, що до 2020 року вступить в дію міська програма додаткових зборів для бензинових автомобілів, які були зареєстровані до 2006 року.

За статистикою у Великобританії щороку нараховується 29 тис. смертей, тим чи іншим чином пов'язаних з забрудненням повітря. Тому із зростанням кількості авто у



таких містах, як Лондон, Бірмінгем, Лідс, ситуація лише погіршується. Тому саме ініціативи щодо скорочення шкідливих викидів важливі для майбутнього великих міст.

Брюссель і далі розширює одну з найбільших в Європі пішохідних зон

Більшість вулиць Брюсселя навколо центральної міської площі завжди були пішохідними і складала одну з найкрупніших зон без автомобілів. Міська влада столиці Бельгії, слідуючи прийнятому раніше плану, продовжує перетворення центральної частини міста у широку пішохідну зону з багаточисельними ресторанами, кафе і магазинами.



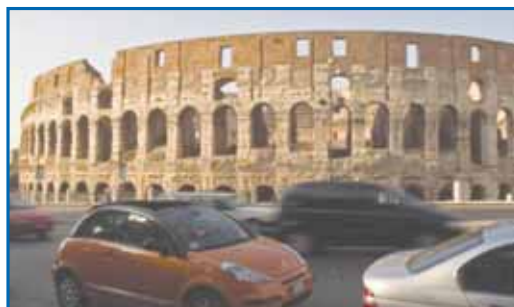
У 2002 році у Брюсселі вперше було проведено «Mobility Week» (тиждень мобільності). Ця ініціатива мала на меті привернути увагу городян до користування громадським транспортом, замість приватного. З того часу такий захід проводиться щорічно, а у його рамках ще й «неділя без авто», коли на територію міста забороняється в'їзд автомобілів. Виключення складають таксі, маршрутні автобуси та машини служб,

що перевозять людей з інвалідністю за умови дотримання швидкісного режиму 30 км за годину. До речі, у такі дні проїзд у громадському транспорті безкоштовний.

Щодо дизельних двигунів, то випущені до 1998 року машини підпадають під заборону вже у 2018 році.

Рим заборонить автомобілі з дизельними двигунами

Мер Рима Вірджинія Раджі заявила про заборону руху центром міста автомобілям з дизельними двигунами. Таке рішення набуває чинності з 2024 року. Рішення міської влади столиці Італії пояснюється турботою про екологію.



До теми:

Всім німецьким містам дозволили забороняти дизельні автомобілі

З 27 лютого 2018 року місцева влада всіх населених пунктів у Німеччині отримала право забороняти чи частково обмежувати проїзд транспорту з дизельними двигунами.

Підставою для цього стало рішення Федерального адмінсуду Німеччини у Лейпцигу. До суду подали еко-активісти. Причина - значне перевищення допустимої кількості двоокису азоту у повітрі понад 60 німецьких міст. Головним забруднювачем вважаються двигуни, що працюють на «важкому паливі».

Віртепер влада німецьких міст може приймати рішення про заборону дизельних авто без жодних погоджень із вищими державними органами влади. Першим це зробив Гамбург - з квітня там заборонено проїзд дизельним автівкам двома найбільш завантаженими дорогами. У вересні цього року планує ввести аналогічну заборону і Штутгарт, де знаходяться штаб-квартири та частина виробничих потужностей таких компаній, як Porsche, Daimler AG, BOSCH.

Слід зазначити, що кожний третій водій у Німеччині експлуатує дизельний автомобіль. Крім того, на дизелі їздять і комерційний транспорт, що використовується для міських пасажирських перевезень. Тому, скоріше за все, «дозвіл на заборону» дизельного транспорту буде уточнено, наприклад, за роком випуску машин чи типами двигунів.

У світі саме міста і їх агломерації створюють основну частку доданої вартості, - Ігор Парасюк

9 березня на сайті ZIK опубліковано інтерв'ю директора Проекту ПУЛЬС Ігоря Парасюка, яке підготував регіональний консультант АМУ у Львівській області Володимир Хрущак.

Реформа децентралізації чи не найуспішніша з українських реформ. Підтвердженням цьому є те, що за три роки в Україні утворено уже 665 повноцінних об'єднаних територіальних громад, які впевнено дивляться у своє майбутнє і категорично спростовують думку, що місцеве самоврядування у нашій державі повинне бути бідним і постійно випрошувати гроші на районному чи обласному рівні.

Водночас є у цій реформі й слабкі місця. Так, поки більшість громад включаються в процес утворення ОТГ не поспішають, а ще серед створених громад є чимало таких, які ніколи не зможуть стати спроможними. Про те, як прискорити процес утворення ОТГ та водночас усунути усі недоліки при утворенні громад, ми

розпитали у директора проекту «ПУЛЬС», який Асоціація міст України здійснює спільно з Агентством США з міжнародного розвитку Ігоря Парасюка.

– Пане Ігоре, Асоціація міст України від самого початку займається реформою децентралізації, активно сприяючи утворенню і розвитку об'єднаних громад. Які, на вашу думку, найбільші досягнення АМУ у проведенні децентралізаційної реформи?

– Реформа децентралізації є надзвичайно комплексною і одна організація, навіть така суперпотужна як Асоціація міст України, зрозуміло, самотужки реалізувати її не може. Основну роль у цій реформі відіграють два гравці – Верховна Рада і Кабінет Міністрів. Наше завдання – підтримувати цей процес, лобювати необхідні зміни і вказувати на проблеми, які є у ході реалізації реформи. З цим завданням Асоціація справляється, на мій погляд, дуже добре. У нас працює Аналітичний центр, який готує законопроекти та «реакції спільноти міських громад» на певні рішення та постанови уряду. Також наші представники постійно беруть участь у засіданнях Кабінету Міністрів, де успішно користуються правом, яке за законом мають Всеукраїнські асоціації органів місцевого самоврядування, впливати на проекти урядових рішень.

Зазначу, що крім Асоціації міст України у сфері децентралізації почали працювати й інші проекти, хоча на самому першому етапі роль АМУ, яка разом з Агентством США з міжнародного розвитку реалізовує проект «Пульс», була визначальною, оскільки цей проект був першим, стартувавши ще у 2015 році. До того цим займався інший проект АМУ та USAID – «Діалог». А зараз ми працюємо над тим, щоби реформа рухалась швидше і була більш результативною, надаючи комплексну підтримку як безпосередньо громадам, так і центральним органам влади.

– Реформа децентралізації передбачає добровільність утворення громад, і у цьому є свої плюси і мінуси. Плюси, бо це дозволяє знайти серед голів рад тих лідерів, які утворюють громаду і ведуть її за собою. Мінуси, бо через це не завжди утворюються спроможні громади. Скажімо, на Львівщині в одному Самбірському районі є вже десять об'єднаних громад і серед них досі не має громади з центром у самому Самборі. Чи варто на ваш погляд цю добровільність зберігати надалі?

– Я думаю, що добровільність об'єднання громад була вимушеною дією, яку Уряд і Верховна Рада повинні були забезпечити на першому етапі реформи. Нагадаю, що перша спроба подібної реформи у 2005 році зазнала провалу, а перші кроки реформи у 2014 і 2015-му роках показали, що соціум до неї ще не зовсім готовий, і він категорично не сприйняв би



спробу проведення адміністративно-територіальної реформи, наприклад, за польським зразком, коли увечері лягли спати при одній системі адміністратури, а вранці уже прокинулись при іншій. Українське суспільство навряд чи було готове сприйняти такий крок влади.

Хоча добровільність продемонструвала демократичність дій влади, але рано чи пізно така «добровільність» має завершитися. На жаль, подекуди така «добровільність» межувала із всюдозволеністю, оскільки частина громад утворилась всупереч Методиці формування громад, створивши таким чином проблеми і для себе, і для інших. Взагалі, це не правильно з точки зору класики управління, коли в країні частина громад буде реформованою і активно розвиватиметься, а частина – ні. Якщо кілька громад не захочуть добровільно об'єднуватись чи приєднатись до вже діючих громад, держава повинна буде це зробити адміністративно. Крім того, ми повинні враховувати і досвід реформ інших країн. Наприклад, в Латвії ця реформа тривала досить довго, створивши ряд проблем, а намагання зробити її у Франції закінчувалося ще на етапі розмов і це при тому, що реформу децентралізації і деконцентрації французи розпочали ще у 1982 році. При цьому у Франції, яка має трішки меншу площу, але є більшою за кількістю населення, ніж Україна, сьогодні є понад 36 з половиною тисяч громад, а в Україні до реформи децентралізації їх було близько 12 тисяч. І як тільки у Франції намагалися обговорювати тему реформи децентралізації, там відразу починався шум, що «не дамо», «не дозволимо», «як же так, це ж наші устої і багатовікові традиції» і «давайте не будемо цього робити». Тож там досі навіть не дійшли до етапу добровільного об'єднання у нашому розумінні.

Безперечно, політики повинні зважати на суспільні настрої, але вони також повинні розуміти, що будь-яку серйозну операцію не можна робити безкінечно довго, особливо якщо клієнт не є надто заможним. Уявіть собі, що вам виривають зуб впродовж року. Ви напевне захочете померти швидше, аби тільки ця операція якнайшвидше завершилася. Біль не може тривати довго, больові відчуття мають свої межі. Будь-які зміни – це больові відчуття для певних груп людей. Але, зміни, звичайно, приносять і переваги. Тож ми повинні зрозуміти, що з точки зору здорового глузду рано чи пізно етап добровільного об'єднання повинен закінчитися. Сподіваюсь, це розуміють і політики і урядовці.

У 2020 році на нас чекають вибори, які мають відбутися на новій адміністративно-територіальній основі, тому що «виривання цього зуба» переносити у наступний виборчий період є повною дурницею, і політики, здається, це зрозуміли. Тож я думаю, що швидше за все вже в 2019 році процес добровільності буде зупинений, і держава нарешті зробить так, щоби адміністративно-територіальний устрій відповідав логіці економічного розвитку. А логіка економічного розвитку говорить, що центрами громад повинні бути адміністративні утворення, які є економічно потужними і є центрами росту. Великою дурницею є оточувати міста, які є точками зростання, невеличкою купкою громад, які фактично блокують цей розвиток.

Я знаю, що є багато скептиків, які кажуть, що треба зупинити експансію і ріст міст, бо Україна аграрна держава. Для них маю дуже просту відповідь, яка буде зрозуміла навіть малим дітям. Уявіть собі, що якийсь чарівник помахом своєї палички повернув міста України на 100 чи 200 років назад і все, що було за цей час створено і збудовано за межами тогочасних центрів міст – зникло. Зникло! Бо якийсь «мудрагель» заблокував ріст цих міст щоб не нашкодити навколишнім селам?! Яким при цих умовах був би економічний розвиток нашої країни? Ви хотіли б жити у такому місті і такій країні? Уявили? А саме таку картину «застиглого сьогодні» і застануть наші потомки, якщо ми продовжимо оточувати великі міста маленькими громадами, що блокуватимуть і своє зростання, і ріст міст, і ріст національної економіки. Отже, добре подумайте, що про вас напишуть наші нащадки через тих же 100 років: якщо ви позбавите їх майбутнього, блокувавши розвиток сучасних міст.

Міста розвиваються вже майже 5 тисяч років історії людства і нікому не вдавалось зупинити їх розвиток. Отже той, хто думає, що саме йому це вдасться – дуже помиляється.

– Попри ці ваші слова, які абсолютно справедливі, на жаль, міста пасуть задніх в реформі децентралізації...

– Причина дуже проста – бракує відповідних норм. Перший проект такого закону передбачав необхідність проведення виборів, а вибори – це завжди певний ризик і завжди певний політичний струс. Для міських еліт вибори є певним шоком, оскільки перш ніж піти на них,

вони повинні бути готовими і певні, що вони щонайменше виконали свої передвиборчі обіцянки. Тобто, якщо «мер міста» пообіцяв, що, наприклад, він за 5 років каденції збудує міст, то він ніяк не може збудувати цей міст за 2 роки. А виборці на це йому скажуть так: «Дорогий друже, ти нам обіцяв міст, де він? Не пройшло 5 років? Нічого, іди погуляй, бо моста як не було, так і немає». Реальний сценарій? Цей приклад зрозумілою аналогією пояснює, чому міські голови та міські депутати не хотіли цих «позапланових» виборів: тому що щонайменше, вони не встигли виконати своїх обіцянок і не зможуть претендувати на перемогу на виборах. Звичайно, це сказано дуже спрощено і таких причин є більше. Ви – розумієте.

До того ж, проведення виборів є справа дуже недешева. А це кошти місцевих бюджетів. Як пояснити виборцям, що ми замість того, щоб збудувати кілька кілометрів дороги чи той же міст, проводимо вибори? І варто зрозуміти, що провести вибори, наприклад, у майже двомільйонному Харкові, це зовсім не те, що провести вибори, наприклад, в селі Затемише Перемішлянського району. Це трошки різні ресурси. Отже, для того, щоби цього не робити і уникнути можливих політичних ризиків, очевидно, частина політиків, частина мерів «пригальмували» процес прийняття цього закону а разом з ним і процес утворення таких громад. Ми сподіваємося, що це положення у доопрацьованому проекті закону буде змінене і таких політичних перешкод просто не буде. Тоді процес піде.

– Ви назвали два закони – закон про міські агломерації та закон про добровільне об'єднання територіальних громад сіл та селищ до громад міст обласного значення, які могли би стимулювати проведення реформи і наповнити її глибшим змістом, тому що в першу чергу центрами громад мали би бути міста обласного значення. А які ще закони мала би прийняти Верховна Рада для того, щоби надати нового прискорення децентралізації?

– Для початку саме ці два закони, Тому що тоді ми отримаємо «критичну масу реформи», і тому, що у світі саме міста і приміські території або агломерації створюють основну часту валової доданої вартості, і весь інтелектуальний потенціал, весь інноваційний потенціал знаходиться саме там. А міста можуть гармонійно розвиватись тільки в унісон зі своїми приміськими територіями, бо це єдиний економічний організм. А «внутрішні кордони» в межах цих утворень тільки ускладнюють життя і гальмують економічне зростання.

Також важливо, щоби після прийняття цих двох законів були внесені відповідні зміни і до Земельного кодексу. Територіальні громади повинні мати в своїй юрисдикції землю за межами своїх населених пунктів у «кордонах» своїх ОТГ. І не лише «сільськогосподарську», яку їм «дав» Кабінет Міністрів своїм нещодавно прийнятим розпорядженням. Раніше і цього не було. Уявіть, в громаді з кількох населених пунктів повноваження їхніх рад закінчувались межами цих населених пунктів!

Якщо ми говоримо про міську агломерацію, то маємо усвідомити, що для міст ця категорія земель (землі сільгосппризначення) не є важливою. Для міст важливі землі абсолютно інших категорій: під громадську і житлову забудову, промисловість, транспорт, зв'язок, рекреацію. Тому важливо, що коли буде прийнято закон про об'єднання в єдину громаду міст і прилеглих сільських громад, то «землі між ними» мають бути в юрисдикції цієї нової великої громади. Ці території дозволять розвивати міста і залучати інвестиції, які, як відомо, є ключем до зростання економіки будь-якої країни.

– Що робити з малими громадами, утвореними в результаті об'єднання двох-трьох сільських рад?

– Громади, які не є спроможними, тобто самодостатніми і не можуть самостійно вижити, забезпечивши своїм мешканцям «стандартизований набір мінімальних послуг» повинні або об'єднатися з іншими, або «розпорозитися» і приєднатися «маленькими шматками» до інших громад. Колись казали так, що чоловік може утворити родину тільки тоді, коли він може забезпечити її фізичне виживання. Не тоді коли він досягнув статевої зрілості, а тоді, коли він здатен забезпечити виживання цій родині, цій сім'ї. Те ж саме і з громадою. Якщо громада здатна, будучи навіть невеликою, забезпечити основні потреби своїх мешканців, то вона має право на існування. Якщо вона цього не може, і навіть на зарплату сільському голові не вистачає місцевих доходів, то погодьтесь – нелогічно, щоб інші громади витратили свої ресурси для того, щоби допомагати такій неповноцінній економічно громаді виживати.

Якщо провести аналогію з родиною, то нам важко собі уявити, що кілька сімей, наприклад в одному будинку утримують іншу чужу сім'ю, яку утворили двоє підлітків без фаху і освіти лише тому, що ця «неспроможна родина» хоче саме так жити. Аналогічна ситуація є і тут. Громади, які не є спроможними, не є самодостатніми, повинні або доєднатись до інших громад, або розпорозитись і своїми населеними пунктами доєднатись до інших громад.

– Чи повинна держава більш лояльно ставитись до гірських територій, де через важкі умови проживання громади могли би бути меншими і мати більшу підтримку держави?

– У світі є різні моделі підтримки «високогірних громад». Є випадки, коли фінансово допомагають громадам, але не окремим людям, які там живуть. Є такі, коли державні дотації цільово даються громадянам чи деяким категоріям громадян, як це є в Україні. Також є економічні моделі, при яких держава може створювати тільки відповідні інфраструктурні можливості в таких субрегіонах. Наприклад, прокласти дорогу, трубопровід чи лінію електропередач, збудувати об'єкт і сказати: «Все, досить. Далі подбайте про себе самі. Наприклад, приводьте інвестора, будуйте гірськолижний курорт, і якось виживайте».

Яку модель обере держава, так і буде, і немає єдиного рецепту, як вирішувати це питання. Кожна держава вирішує цю проблему, зважаючи на власний рівень економічного розвитку. Я вважаю, що на першому етапі для громад, які перебувають в складних географічних умовах, варто зробити певні винятки у порівнянні з іншими. Причому ми повинні говорити не тільки про території в Карпатах, а і про території Полісся, де також дуже незначна густина населення і дуже невеликі населені пункти, а між ними величезна відстань. Просто там перешкодами є не гори, а болота. Звичайно, для таких територій повинні бути специфічні економічні режими, але форма і тип повинні визначатися політичною владою залежно від того, які можливості має країна. На мою думку, краще, коли держава створює економічні умови, які дозволяють легше заробити, а не дає якусь персональну грошову надбавку кожному мешканцеві, який проживає на такій території. Звичайно, це стосується тих хто є працездатний і може сам за себе подбати.

– Ви приїхали до Львова у зв'язку із проведенням тут третьої навчальної сесії з розробки стратегій розвитку об'єднаних територіальних громад. Стратегічне планування громад це одне із найслабших місць в громадах. Як його стимулювали і чи планує це робити Асоціація міст України?

– Ми повинні розуміти, що стратегічне планування це є лише одним з інструментів місцевого економічного розвитку. І таких інструментів є дуже багато. Якщо знову провести аналогію з родиною, то в кожній сім'ї є така шухлядка чи тумбочка, де лежать плоскогубці, викрутка, молоток, інші інструменти.

Стратегічне планування – це, грубо кажучи, молоток. Він – один із найбільш потрібних інструментів, але сам цей молоток без викрутки, без плоскогубців і без інших інструментів і головне – умілих рук, не дозволить зробити ремонт.

Ми намагаємось озброїти громади усім можливим набором інструментів які дозволили би їм розвиватися. Молоток чи стратегічне планування – це один із тих інструментів які ми вважаємо важливими. Чому він важливий? Тому що він є одним із первинних інструментів. І для того щоби розвиватися громаді, треба перш за все розуміти куди і як іти.

Причина, що цей інструмент працює погано є дуже проста. По-перше, у нас немає традиції серйозно займатися стратегічним плануванням, а по-друге, раніше навіть не було таких можливостей, тому що законодавство фактично дозволяло планувати бюджет громади максимум на рік. Зараз же є можливість планувати на «більш дальню» перспективу. І тому ми даємо цей інструмент громадам, щоби вони могли розвиватися не хаотично, а планомірно.

На жаль, лідери громад сьогодні замість того, щоби думати про майбутнє витрачають купу часу на вирішення сьогоденних проблем, і за цими деревами лісу не видно. Якщо у великих громадах з цим не має значних проблем, то малі, щойно створені ОТГ, насправді дуже мало займаються «тим, що буде завтра». Ми намагаємось змінити ці підходи і зробити так, щоби в управлінських структурах громад було хоча б кілька людей, які би постійно працювали у цьому напрямку і навчаємо як це робити.