

Význam SUMP v kontextu fondů EU s důrazem na OPD

Michal Ulrich

On-line, 14. prosince 2020



EVROPSKÁ UNIE
Evropské strukturální a investiční fondy
Operační program Doprava

www.OPD.cz

Základní východiska

- Plán udržitelné městské mobility – SUMP (Sustainable urban mobility plan) - ze strany MDČR vnímán jako dokument strategické povahy, který řeší na území města a jeho zázemí problematiku dopravy komplexním způsobem a je provázán s dalšími strategickými dokumenty (ať už na úrovni daného města, tak i na úrovni národní a EU); první fází SUMPu (s důrazem na veřejnou dopravu) může být Rámec udržitelné městské mobility – SUMF (Sustainable urban mobility framework)
- SUMP 2.0 – snaha zohlednit aktuální trendy a přizpůsobit koncept SUMP tak, aby byla zohledněna specifika českých měst



EVROPSKÁ UNIE
Evropské strukturální a investiční fondy
Operační program Doprava



Důvody pořízení SUMP/SUMF

- Primárním důvodem by měla být potřeba řešit problematiku dopravy ve městě komplexním způsobem (včetně zajištění návazností na další oblasti)
- Téma strategického zdůvodnění projektových záměrů prostřednictvím SUMP/SUMF bylo jedno z důležitých témat při vyjednávání Operačního programu Doprava 2014-2020, EK trvala na nutnosti strategického zdůvodnění prostřednictvím SUMP v SC 1.4 (Vytvoření podmínek pro zvýšení využívání veřejné hromadné dopravy ve městech v elektrické trakci)



EVROPSKÁ UNIE
Evropské strukturální a investiční fondy
Operační program Doprava



Důvody pořízení SUMP/SUMF (2)

- MDČR argumentovalo skutečností, že příprava SUMP zabere poměrně dosti času, kompromisem je povinnost mít podložené všechny projekty v SC 1.4 minimálně prostřednictvím SUMF ve výzvách vyhlášených po roce 2017 – platí pro města s počtem obyvatel větším než 50 tis., ostatní města používají strategickou projektovou fichi
- Povinnost strategického zdůvodnění se vztahuje i na projekty v Integrovaném regionálním operačním programu (specifický cíl 1.2 - Zvýšení podílu udržitelných forem dopravy)



EVROPSKÁ UNIE
Evropské strukturální a investiční fondy
Operační program Doprava



Tvorba a schvalování SUMP/SUMF

- Tvorba SUMP je plně v kompetenci města
- Schválení, resp. verifikaci hotových SUMP/SUMF zajišťuje Komise pro posuzování dokumentů městské mobility (KPDMM)
- KPDMM zkoumá primárně soulad s metodickými požadavky, ambicí KPDMM není rozporovat konkrétní navržená řešení
- Jednání KPDMM se řídí jednacím řádem
- KPDMM zasedá podle potřeby, resp. podle předložených SUMP/SUMF



EVROPSKÁ UNIE
Evropské strukturální a investiční fondy
Operační program Doprava



Problémy a další výzvy v oblasti SUMP

- Výzvou do budoucnosti zůstává větší provázání SUMP/SUMF s integrovanými nástroji (integrované teritoriální investice (ITI) a integrované plány rozvoje území (IPRÚ), v budoucnu pouze ITI)
- Větší důraz bude třeba v budoucnosti klást na komunikaci s obcemi v zázemí města
- Z hlediska fondů EU bude v programovém období 2021+ ke strategickému zdůvodnění projektů akceptován pouze SUMP – tato problematika však s EK nebyla dosud detailněji diskutována



EVROPSKÁ UNIE
Evropské strukturální a investiční fondy
Operační program Doprava



Programové období 2021-2027

Hlavní východiska

- Evropská legislativa – dosud nebyla schválena; Obecné nařízení rozděleno pro účely vyjednávání do několika bloků
- Nařízení k Fondu soudržnosti a Evropskému fondu pro regionální rozvoj – z tematického hlediska nejdůležitější nařízení pro MD
- Finanční otázky – zásadní dohoda na srpnovém jednání Rady, DE PRES se dohodlo s EP na podobě VFR, ale dohoda je momentálně zablokována vetem

Architektura kohezní politiky

- V návrhu nařízení stanoveno 5 cílů politiky (CP) a pro každý CP několik specifických cílů (SC) - pro dopravu (resp. OPD3) relevantní CP 2 („zelenější Evropa“) a CP 3 („propojenější Evropa“)
- Velmi významný vliv na nastavení kohezní politiky budou mít dopady současné pandemie Covid-19, významná je rovněž vazba na nové nástroje financování (zejména RRF a JTF)



EVROPSKÁ UNIE
Evropské strukturální a investiční fondy
Operační program Doprava



Uskutečněné kroky

- Přípravu programového období 2021-2027 koordinuje Ministerstvo pro místní rozvoj – národní orgán pro koordinaci (MMR – NOK)
- Základním výchozím dokumentem je Národní koncepce realizace politiky soudržnosti v ČR po roce 2020 (NKR) – schválená verze obsahuje OPD3
- V návaznosti na NKR je připravována Dohoda o partnerství jakožto základní „zastřešující“ dokument pro všechny operační programy – první draft projednán s EK
- Pokračující diskuze k přípravě Jednotného národního rámce pravidel a postupů v rámci Evropských strukturálních a investičních fondů v programovém období 2021 - 2027 (JNR) a k monitorovacímu systému
- Pro OPD3 ustanovena Platforma pro přípravu OPD3 (zastoupení všichni relevantní partneři) – proběhla dvě jednání (všechny připomínky byly odpovídajícím způsobem vypořádány), na úrovni MD proběhlo VPŘ



EVROPSKÁ UNIE
Evropské strukturální a investiční fondy
Operační program Doprava



Navrhovaná struktura OPD3

Priorita	Specifický cíl	Cíl politiky	Fond
1 Evropská, celostátní a regionální mobilita v silniční a železniční dopravě	Rozvoj udržitelné, inteligentní, bezpečné a intermodální sítě TEN-T odolné vůči změnám klimatu (c ii) Rozvoj udržitelné, inteligentní a intermodální celostátní, regionální a místní mobility odolné vůči změnám klimatu, včetně lepšího přístupu k síti TEN-T a přeshraniční mobility (c iii)	CP 3	FS
2 Celostátní a regionální mobilita v silniční dopravě	Rozvoj udržitelné, inteligentní a intermodální celostátní, regionální a místní mobility odolné vůči změnám klimatu, včetně lepšího přístupu k síti TEN-T a přeshraniční mobility (c iii)	CP 3	EFRR
3 Udržitelná městská mobilita (a alternativní paliva)	Podpora udržitelné multimodální městské mobility (b viii)	CP 2	FS
4 Technická pomoc	-	-	FS



EVROPSKÁ UNIE
Evropské strukturální a investiční fondy
Operační program Doprava

Širší souvislosti a další harmonogram

- Otázka dopadu pandemie Covid – bezprostřední dopad na města v podobě snížení příjmů rozpočtů, v některých případech může ohrozit i projekty spolufinancované z fondů EU (povinné spolufinancování + nezpůsobilé výdaje)
- Změny v dopravním chování cestujících a dopravní poptávce – může ohrozit schvalování i dlouhodobě připravovaných projektových záměrů (možné problémy s prokazováním ekonomické efektivity v podobě CBA)
- Otázka využití nejvhodnějšího „mixu“ dotačních titulů – vedle tradičních (OPD3, IROP2) se nabízejí i nové (především RRF a JTF, v omezené míře i Modernizační fond a CEF2), problémem je, že u těchto zdrojů dosud nejsou známy zásadní parametry
- Pokračování vyjednávání s EK je v případě OPD3 reálné očekávat až na jaře příštího roku, první výzvy tak i v optimistické variantě budou až v 4Q/2021



EVROPSKÁ UNIE
Evropské strukturální a investiční fondy
Operační program Doprava



Děkuji za pozornost

Odbor fondů EU
Ministerstvo dopravy
www.OPD.cz



EVROPSKÁ UNIE
Evropské strukturální a investiční fondy
Operační program Doprava

