



Uplatnění nástroje **ITI v Brněnské metropolitní oblasti v kontextu programového období EU 2014+**

PS pro udržitelný rozvoj regionů, obcí a území
Praha, 5. 2. 2015

Petr ŠAŠINKA
Kancelář strategie města
Magistrát města Brna

Očekávané alokace

- **600 mld. Kč** – celková finanční alokace pro ČR v novém programovém období 2014+
- **65 mld. Kč** – částka vyčleněná ve schválené Dohodě o partnerství na nástroj ITI (pro 7 metropolitních oblastí), zatím příslib jen cca **POLOVINY této částky (!!)**
- **8–10 mld. Kč** – požadavek Brněnské metropolitní oblasti (BMO) pro nástroj ITI



Synergie s OP

OP	Dostupné SC (dle NDÚD) a vyčleněné finanční alokace dle ŘO		Alokace BMO dle zjištěných potřeb v území
	SC (NDÚD)	Alokace pro BMO (v mil. Kč)	Požadavek alokace pro BMO (v mil. Kč)
OPVVV	1.2	0	300 (3.1, 3.2 a 3.5)
IROP	1.1, 1.2, 2.1, 2.3, 2.4, 3.1	3 000	3 000 (zejména 1.1, 1.2, 2.1)
OPŽP	1.1, 1.2, 1.3, 1.4, 2.1, 2.2, 3.1, 3.2, 4.4	100	3 400 (zejména 1.1 (50), 1.3 (1000), PO 3 (2000), 4.3 (100), 5.1 (250))
OPD	1.4, 1.5	1 900	3 000 ((1.4 (2500), 1.5 (500))
OPPIK	1.1, 1.2, 2.1, 2.3, 2.4, 3.5	800	800 (zejména 2.1 a 2.3)
OPZ	1.1, 2.1	200	200 (2.1)
Σ		6 000	10 700

Evropské zdroje pro území BMO skrze operační programy:

- **nástroj ITI („metropolitní obálka“)**
 - ITI cílí jen na **vybrané klíčové projekty (doprava + ŽP)**, které jsou **adekvátně připravené (!!)**
- **individuální projekty**
 - celonárodní soutěž
 - otevřeno všem projektům (i „nestrategickým“)
 - včetně projektů **jiných realizátorů** (např. z OPVVV – JIC, univerzity; z OPD II – ŘSD, SŽDC; OPŽP – ČHMÚ, Správy jednotlivých povodí, AOPK)
- **nástroj CLLD**

Vymezení BMO (podzim 2013)

Ukazatele:

Dojíždka za prací

Zdroj: SLDB 1991, 2001, 2011

Dojíždka do škol

Zdroj: SLDB 1991, 2001, 2011

Migrační proudy

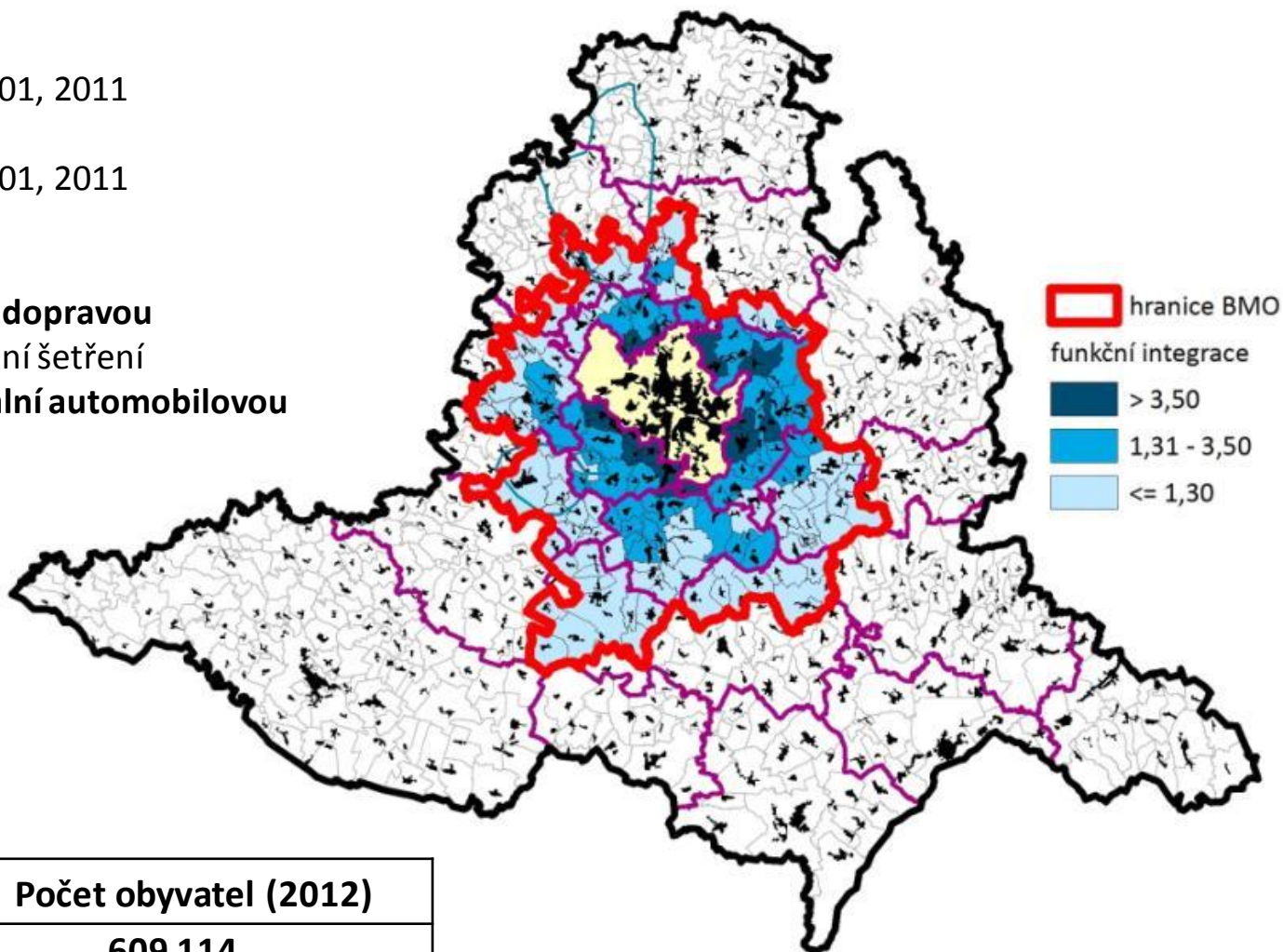
Zdroj: ČSÚ

Dostupnost veřejnou dopravou

Zdroj: IDS JMK, vlastní šetření

Dostupnost individuální automobilovou dopravou

Zdroj: GIS Model



	Počet obyvatel (2012)
Celkem 167 obcí	609 114
Obce bez Brna	224 837
Brno	384 277

BMO: více než 50 % obyvatel a 70 % HDP
Jihomoravského kraje

- Řídící skupina – nejvýznamnější partneři z BMO
- Pracovní tematické skupiny (4)
- Průběžná bilaterální jednání se stakeholdery uvnitř i vně území (i v rámci projektu Meziobecní spolupráce)
- Publicita i osvěta v zázemí BMO (např. u MAS)
- Jednání s řídicími orgány
- Jednání s EK
- Oponentury strategií

Současný stav zpracování ISR BMO



- Zpracované výstupy (vše dle MPIN):
 - analytická část
 - strategická části
- Informace a výstupy průběžně zveřejňovány na www.brno.cz/iti
- Podepsaná memoranda o spolupráci s Jihomoravským krajem a 5 okolními ORP



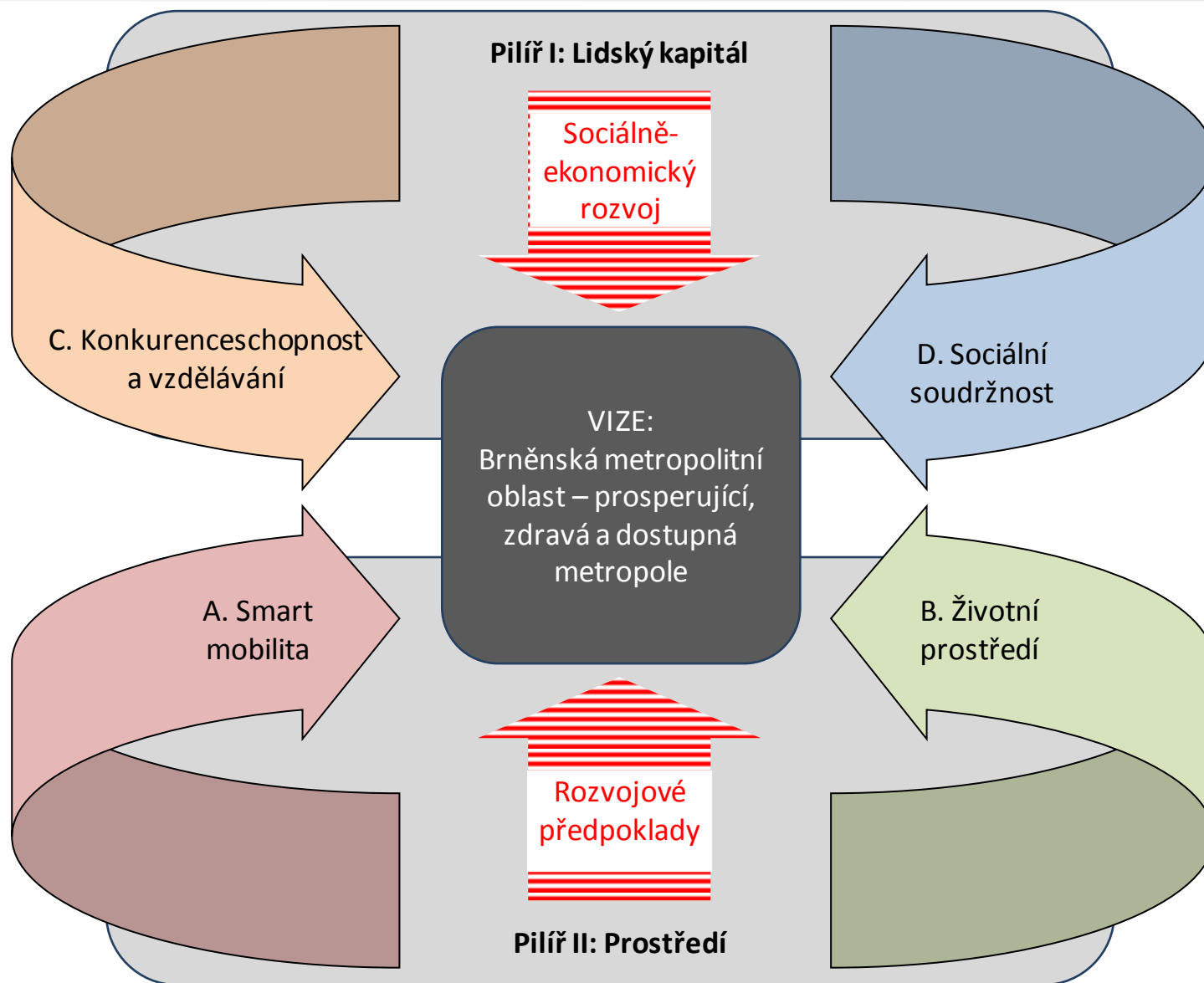
Integrovaný projekt vs. integrovaná strategie

Integrovaný přístup:

- **územní** integrovanost, kdy budou realizovány projekty a aktivity s nadmístním, zpravidla aglomeračním dopadem
- **věcná** integrovanost, kdy budou koordinovaně realizovány věcně související aktivity, které zpravidla i v důsledku roztržitosti zdrojů bývají prováděny odděleně
- **finanční** integrovanost, kdy do financování budou zapojeny zdroje z různých operačních programů, případně specifických cílů jednoho operačního programu
- **organizační** integrovanost, tedy společný koordinovaný postup jednotlivých subjektů v území založený na partnerském principu.



ISR BMO: vize a prioritní oblasti



ISR BMO: příklady integrovaných řešení (1/2)



Téma / integrované řešení	Prioritní osy ITI BMO	Operační programy
Rozvoj udržitelných forem dopravy	A	IROP, OPD
Snížení emisí do ovzduší	A+B	IROP, OPŽP
Mobilita jako předpoklad pro konkurenceschopnost regionu	A+C	OPD, IROP, OPPIK
Vzdělávání jako předpoklad pro konkurenceschopnost regionu	C	OPPIK, OPVTV
Integrovaný systém sběru, třídění, likvidace a opětovného využití odpadu	B	OPŽP
Integrované řešení environmentálních rizik (sucho, povodně)	B	OPŽP, IROP

OBLAST DOPRAVY

- **Odpovědnost státu – ŘSD (národní priority):**
 - Dálnice: rozšíření D1 (v realizaci), dobudování R52 na Vídeň a R43 na sever ČR
 - VMO: vybudováno 32 % VMO, poslední velká stavba Dobrovského tunely (2012), další se plánují, ale poměrně pomalu
 - **Dopad:** zlepšení geopolitického významu BMO, zvýšení atraktivity pro investice, tranzitní doprava mimo centra měst
- **Odpovědnost kraje (RAP, případně ITI):**
 - Silnice II. a III. třídy: obchvaty Tuřan či Slatiny ve vazbě na podnikatelskou zónu Černovická terasa Brno (5 tis. míst)
 - **Dopad:** vliv na dopravu za prací, zvýšení kvality životního prostředí ve městě, jednodušší spojení zóny s dálnicí a letištěm
- **Odpovědnost obce (ITI):**
 - Přestupní dopravní terminály veřejné dopravy na vytipovaných místech BMO, nové tramvajové i trolejbusové tratě
 - Telematika: moderní systémy řízení dopravy ve městě
 - **Dopad:** prosazování udržitelné městské mobility, zlepšení kvality ovzduší v centrech měst

Najít vhodný způsob implementace:

- Způsob řízení celé strategie – řídicí výbor, pracovní skupiny, monitoring, personální zajištění
- Nastavení způsobu výběru projektů
- Specifikace role města Brna jako hlavního „lídra“ spolupráce a zároveň jako zprostředkujícího subjektu vůči řídicím orgánům některých OP

Následné kroky:

- Schválení finální verze ISR BMO v orgánech města Brna (léto 2015)
- Předložení ISR BMO do vypsané výzvy MMR (podzim 2015)

DĚKUJI ZA POZORNOST



Petr ŠAŠINKA
Kancelář strategie města
sasinka.petr@brno.cz