



# Трансдануб.Перли – Мрежа за устойчива мобилност по поречието на Дунав

## НАСОКИ ЗА РАЗРАБОТВАНЕ НА SRTMP



<http://www.interreg-danube.eu/approved-projects/transdanube-pearls>



**РП4/Дейност 4.1**

**Клуб УРГО - Лучия Илиева**

V 05/10.11.2017



## Контакти



Координатор: ЕФРР ПП10

Организация: Клуб "Устойчиво развитие на гражданското общество"

Законен представител: Доц. Д-р Лучия Илиева

Email address: [mail@csdcs.org](mailto:mail@csdcs.org)

Web: [www.csdcs.org](http://www.csdcs.org)

Revision: (in case)

Participating project partners: (in case)

Повече информация за проект Трансдануб.Перли, дейностите и резултатите по проекта са налични на: <http://www.interreg-danube.eu/approved-projects/transdanube-pearls>



## Съдържание

1. Резюме .....	4
2. Въведение .....	5
3. Фаза на подготовка : подгответе се добре, като опознаете региона.....	8
3.1. Разработване на анализ на състоянието на региона (SoA).....	8
3.2. Заключение от SWOT-анализа .....	8
3.2.1. Определяне обхвата на SRTMP .....	8
3.2.2. Идентифициране на заинтересовани страни и компетенции.....	9
4. Създаване на обща основа и визия.....	12
4.1. Създаване на обща визия на перлите.....	12
4.2. Определяне на основните цели на SRTMP .....	13
4.3. Прилагане на принципа на интеграция .....	14
4.3.1. Хоризонтална интеграция .....	14
4.3.2. Вертикална интеграция.....	15
4.4. Идентифициране на факторите за успех (с препратки към съществуващи примери за добри практики).....	16
5. РАЗРАБОТВАНЕ НА SRTMP .....	17
5.1. Избор на мерки .....	17
5.2. Определяне на отговорности .....	18
5.3. План за финансиране.....	19
5.4. Включване на мониторинга и оценката на изпълнението на мерките.....	20
6. ПРИЕМАНЕ И ПРИЛАГАНЕ НА SRTMP .....	20
6.1. Приемане на SRTMP .....	20
6.2. Наблюдение и обновяване на SRTMP.....	21
7. Пречки и предоставки за успешно изпълнение на STRTMP .....	21



НАСОКИ ЗА РАЗРАБОТВАНЕ НА SRTMP - [Thema]

8. Общи заключения.....	27
9. Индекс таблици.....	29
10. Индекс Фигури.....	30
11. Проектни партньори.....	31



## 1. Резюме

Насоките представят концепцията и ползите от План за устойчив регионален туризъм и мобилност /SRTMP/ като основна парадигма за планиране на регионите, наречени "Трансдануб перли". Те описват и обясняват основните стъпки и дейности, които трябва да се разработят и в крайна сметка да се приложат в такъв план. SRTMP изисква дългосрочна и устойчива визия за регион с туристически потенциал и отчита широките социални разходи и ползи с цел "интернализирани разходи". SRTMP са стратегически планове, предназначени да задоволят потребностите от мобилност на посетителите, както и на местното население в региони със силен акцент върху туризма. Концепцията за SRTMP се основава на съществуващите практики в областта на транспортното и туристическо планиране и отчита надлежно принципите на интеграция, участие и оценка. В сравнение със SUMP, SRTMP се фокусира върху вертикалната (общинска, регионална, дунавска) и хоризонтална (транспортна и туристическа) интеграция. Създаването и функционирането на информационните центрове за мобилност в туристическите дестинации са поставени в основата на SRTMP.

Насоките предлагат четири основни стъпки за разработване на SRTMP:

1. ФАЗА НА ПОДГОТОВКАТА;
2. СЪЗДАВАНЕ НА ОБЩА ОСНОВА И ВИЗИЯ;
3. РАЗРАБОТВАНЕ НА SRTMP ЧРЕЗ ИЗПОЛЗВАНЕ НА РЕЗУЛТАТИТЕ;
4. ПРИЕМАНЕ И ПРИЛАГАНЕ НА SRTMP.

Документът включва цялата свързана информация, започваща от определянето на района за планиране, идентифицирането на съответните заинтересовани страни и насоки за работа през етапа на определяне на целите и планиране на действията. Включена е и оценка на въздействието.

Действията, дефинирани в SRTMP, съдържат информация за отговорните институции и възможностите за финансиране. В заключение се подчертава важността на устойчивото планиране на транспорта в туристическите



## НАСОКИ ЗА РАЗРАБОТВАНЕ НА SRTMP - [Thema]

дестинации и е представен специален преглед на бариерите и двигателите за успешното прилагане на стратегията SRTMP.

Насоките са предназначени за специалисти по транспорт и мобилност и други заинтересовани страни, участващи в разработването и прилагането на План за устойчив регионален туризъм и мобилност (SRTMP). Методологията подкрепя местни и регионални планиращи и вземащи решения лица да оценяват моделите на мобилност. Като гледат отвъд границите на собственото си населено място, те ще могат да намерят решения за устойчива мобилност в рамките на своя регион.

## 2. Въведение

Следвайки "Общата визия за устойчива мобилност в туризма", приета от партньорите по проекта TRANSDANUBE, основната цел на следващия проект TRANSDANUBE.pearls е да допринесе за развитието на Дунавския регион, като осигури социално справедлива, икономически жизнеспособна, екологосъобразна и насърчаваща здравето мобилност за посетителите и жителите на региона чрез развитие на благоприятни за климата, нисковъглеродни и нискоемисионни, мултимодални и ефективни транспортни системи и устойчиви туристически услуги. Чрез подобряването на възможностите за придвижване по река Дунав с екологично чисти транспортни средства, проектът ще противодейства на увеличаването на използването на частни автомобили и негативното им въздействие върху околната среда. Чрез по-доброто свързване на различните видове транспорт проектът не само ще допринесе за устойчива регионална и местна мобилност, но и ще подпомогне връзката между регионите, което ще доведе до по-балансирана достъпност в Дунавските региони.

Тези амбициозни цели ще бъдат постигнати чрез въвеждане на основната иновация на проекта - План за устойчив регионален туризъм и мобилност (SRTMP). След реализацията на SRTMP във всеки партньорски регион, проектът ще създаде мрежа от дестинации, ангажирани с устойчива мобилност в туризма, наречени "Трансдануб.Перли". Чрез тази мрежа ще се увеличи видимостта на участващите дестинации, като им се предостави уникалната възможност да се



## НАСОКИ ЗА РАЗРАБОТВАНЕ НА SRTMP - [Thema]

пътува по поречието на река Дунав с устойчиви транспортни средства. Мрежата ще улесни сътрудничеството между заинтересованите страни от сектора на мобилността и туризма на различни нива. Общите стандарти и подходящи организационни структури ще осигурят функционирането на мрежата на перлите и след проекта.

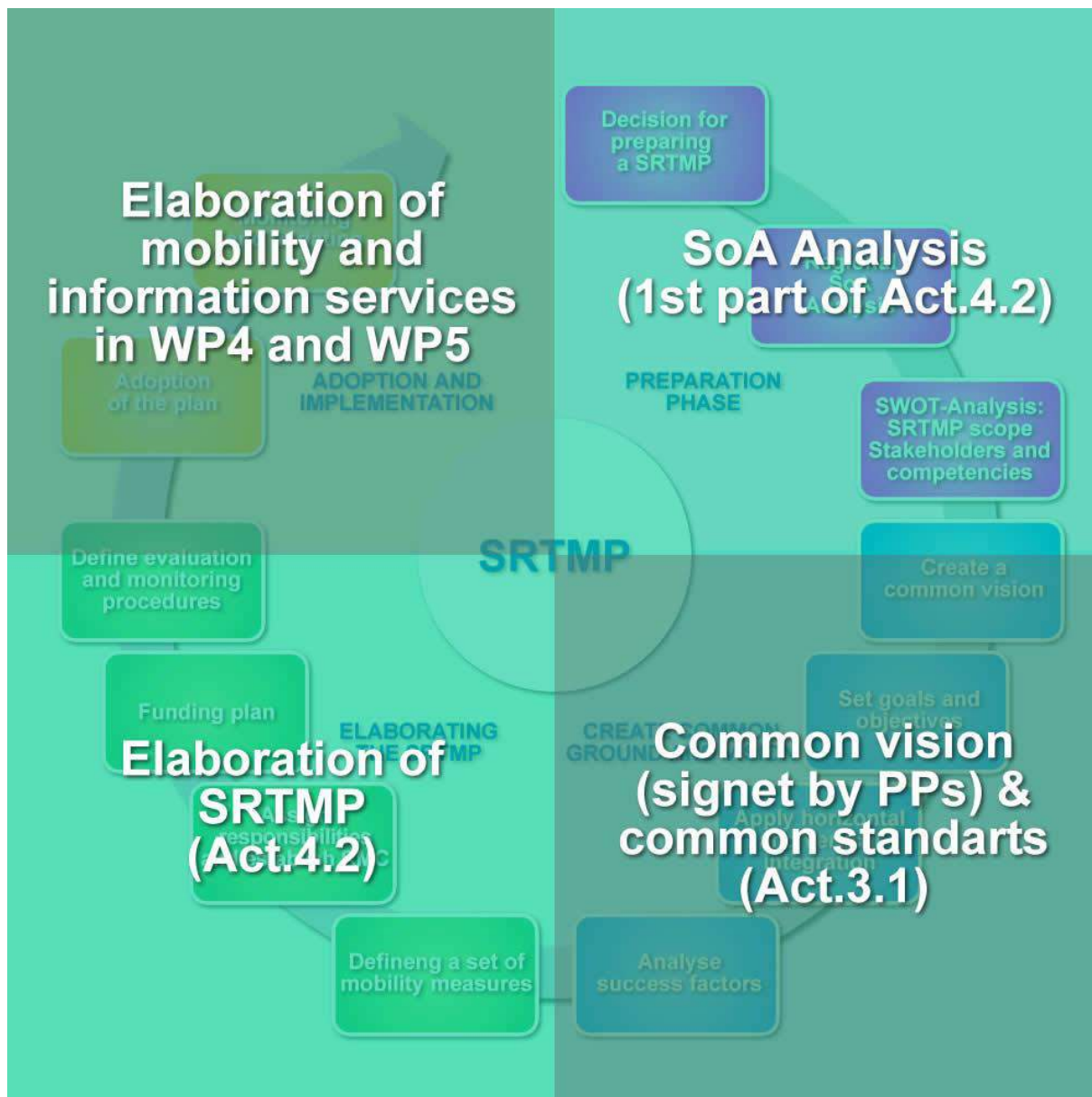
Определението за **Перла** е:

*Перлата е член на мрежата от Трансденюб.Перли, която ще бъде създадена по време на реализацията на проекта и трябва да трябва да отговаря на определени общи стандарти, особено на ангажимента да приложи концепцията за устойчива мобилност в туризма. Перлата може да бъде една община/селище или регион/дестинация (състоящ се от няколко общини), ангажирани с устойчива мобилност в туризма.*

Определението за **SRTMP** е:

*SRTMP е стратегически план, предназначен да удовлетвори потребностите от мобилност на посетителите и местното население в перлите за по-добро качество на живот. Той се основава на съществуващите практики за планиране на транспорта и туризма и отчита надлежно интеграцията, участието и принципите за оценка. В сравнение с плановете за устойчива градска мобилност SUMP, SRTMP има акцент върху вертикалната (община, регион, Дунавски регион) и хоризонталната (транспорт и туризъм) интеграция.*

Тези четири етапа на SRTMP са тясно свързани с други дейности в проекта Transdanube.Pearls. Дейност 4.2 се занимава с подготовката (Анализ на състоянието) и фазата на разработване на SRTMP в цикъла. Определянето на целта вече е направено чрез приемане на общата визия на проекта. По-подробни цели ще бъдат определени в общите стандарти, разработени в Дейност 3.1.



Фигура 1: Етапи на разработване на SRTMP

Фазата на изпълнение ще бъде иницирана чрез разработване на услуги за мобилност в перлите и между тях (Дейност 4.3/4.4), както и информационни услуги за мобилността (Дейност 5.2/5.3).





### 3. Фаза на подготовка : подгответе се добре, като опознаете региона

Отправната точка за подготовката на SRTMP е решението за подобряване на мобилността и достъпността в туристическия регион, като по този начин се увеличава привлекателността на туристическата дестинация и се подобрява качеството на живот на местните жители. Това решение следва да бъде взето в тясно сътрудничество с местните заинтересовани страни. За тази цел трябва да се проведе поне една среща с тях и да се представи политиката на ЕС за устойчива мобилност и проект „Трансденюб.Перли“, който набляга върху ползите от неговото прилагане. В началото на планиране на процеса е необходимо да се определи състоянието на целевия регион. Фазата на подготовка отнема 2-3 месеца в зависимост от размера и туристическия му потенциал.

#### 3.1. Разработване на анализ на състоянието на региона (SoA)

Насоките за разработване на SoA са дадени в Приложение 1. Резултатът от SoA е задълбочен SWOT-анализ, който показва какво е необходимо за подобряване на целевия регион, за да се установи устойчива мобилност на туристическите обекти.

#### 3.2. Заключение от SWOT-анализа

Swot - анализът е необходим за определяне на обхвата на SRTMP, местните заинтересовани страни и техните компетенции за процеса на планиране.

##### 3.2.1. Определяне обхвата на SRTMP

SRTMP трябва да се адаптира към местната ситуация. Важна стъпка е определянето на географския обхват на плана, който също трябва да бъде обхванат от SoA. Както се очертава в дефиницията на перлата, районът за планиране може да бъде единична община/село или по-широк регион, обхващащ няколко града/села от една или няколко общини, които представят обща туристическа дестинация и се ангажират с устойчива мобилност в туризма. Екипът може да реши да определи основна област (основен туристически обект) и околна среда с функционални връзки към избраната основна област. Във



## НАСОКИ ЗА РАЗРАБОТВАНЕ НА SRTMP - [Thema]

всички случаи международните връзки, включително връзката с другите перли, трябва да бъдат взети под внимание при определянето на обхвата. Тя трябва да бъде илюстрирана от карта, показваща основните транспортни връзки. Осигуряването на безпроблемна интеграция на транспорта на дълги разстояния (например международни влакови и автобусни линии, Eurovelo, круизни кораби и т.н.) с последната миля е от решаващо значение за конкурентоспособността на регион /перла.

Споразумение на политическо равнище за подходящо планиране и отговорности е важно изискване за устойчиво планиране на мобилността, в което са включени местните и регионалните отговорности. Те включват планиране, финансиране, опериране и регулиране на правомощията, свързани с транспортни и туристически дейности за развитие на пътища, железопътни линии, вътрешни водни пътища, обществен транспорт и развитие на туристически обекти.

### 3.2.2. Идентифициране на заинтересовани страни и компетенции

Сътрудничеството със заинтересованите страни и интегрирането на политиките са другите области, на които трябва да се обърне внимание. Целта на тази задача е да се определи кои заинтересовани страни трябва да бъдат включени в процеса, като планиращите транспорта и използването на земя, туристически органи, маркетингови експерти, архитекти и т.н. Идентифицирането на заинтересованите страни в региона и разбирането на текущата и потенциалната им роля и позиция в процеса на SRTMP ще съдейства за картографиране на участието на заинтересованите страни в процеса на планиране на перлите. Партньорите по проекта, участвали в TRANSDANUBE, трябва да използват определените там заинтересовани страни. Също така трябва да проверите списъка на типичните заинтересовани групи, участващи в транспортни/туристически проекти.

Правителство / органи	Бизнес / оператори	Общности / местни квартали	Други
Местни власти	Транспортни	Национални	университети



НАСОКИ ЗА РАЗРАБОТВАНЕ НА SRTMP - [Thema]

	оператори	екологични НПО	
Съседни градове	Консултанти по транспорт	Транспортни асоциации	Изследователски институции
Орган за местен транспорт	Други доставчици на мобилност	Профсъюзи	Институции за обучение
Пътна полиция	Компании за споделяне на автомобили	средства	Културни институции/музе/галерии
Други местни транспортни структури	Компании за наем на велосипеди	Форуми на местните власти	Фондации
Други органи на местните власти (регионални агенции)	Бизнес асоциации	Организации на местната общност	
Политици	Основни работодатели	Цикъл / ходене групи	
Партниращи организации	Частни финансисти	Групи потребители на обществен транспорт	
Ръководители на проекти	Международен / национален бизнес	Потребители на транспорт	
Професионален персонал	Регионален / местен бизнес	Граждани	
Бърза помощ	Тур оператори	Посетителите	
Директори по здравеопазването и безопасността	Туристически агенции	Граждани в съседните градове	
Европейски съюз	Собственици на хотели / ресторанти	Хора с увреждания	



НАСОКИ ЗА РАЗРАБОТВАНЕ НА SRTMP - [Thema]

министерства	Услуги на комунални услуги (водоснабдяване, телекомуникации, електричество и др.)	Собствениците на земя	
Регионално правителство	Инженери / изпълнители	По-стари хора	
	търговците на дребно	Родители / деца	
	Малък бизнес	Транспортен персонал	

Източник: PolySUMP проект

Таблица 1: Типични групи заинтересовани страни, участващи в транспортни проекти

На този етап следва да се вземат предвид рамковите условия за разработване и изпълнение на SRTMP, определени в SoA, например:

- Правни разпоредби и насоки за устойчиво планиране на мобилността (ако има такива).
- Критериите за регионално/национално финансиране, които се отнасят до SUMP или аспекти на SRTMP.
- Планове, стратегии и цели на по-високо ниво, които биха могли да повлияят на SRTMP.
- Официални и неофициални отговорности на SRTMP в регионалните инициативи за координиране на политиките в региона, включително минали или настоящи инициативи, използвани за координиране или интегриране на местното и регионалното планиране на транспорта и земеползването.

Участието на заинтересованите страни трябва да се осъществи чрез серия от срещи и обучения. Екипът по проекта трябва да предостави на заинтересованите страни необходимите РРТ и информационни/промоционални материали, изясняващи целите и задачите на проекта. Срещите трябва да се провеждат като кръгли маси, където



## НАСОКИ ЗА РАЗРАБОТВАНЕ НА SRTMP - [Thema]

заинтересованите страни могат да обменят идеи и да дават предложения относно процеса на планиране. В работните групи от WP6 се планират взаимни обучителни семинари, включващи всички заинтересовани страни от сектора на транспорта и туризма, необходими за успешното изпълнение на дейностите по проекта и насърчаването на устойчива мобилност в регионите извън рамките на проекта. Регионални семинари (Акт 6.4 Дейности за взаимно обучение) ще бъдат организирани след втората, четвъртата и шестата среща на партньорите, представящи предварителни проектни резултати, дискутирани на транснационално ниво, на местни и регионални заинтересовани страни.

### 4. Създаване на обща основа и визия

#### 4.1. Създаване на обща визия на перлите

Общата визия и общите стандарти на TRANSDANUBE.pearls трябва да бъдат отправната точка при създаването на обща основа и визия за SRTMP. Визията предоставя качествено описание на желаното бъдеще на перлата и служи за насочване на разработването на подходящи мерки за планиране. Тя трябва да постави транспорта и мобилността в по-широкия контекст на развитието на туризма. Визията трябва да бъде подготвена, като се вземат предвид всички засегнати перспективи на политиката, особено общите ѝ рамки (напр. Програма 21, Национални стратегии за развитие на туризма и транспорта), регионално и местно планиране, икономическо развитие, околна среда, социално приобщаване, равенство между половете.

Визията е по-вероятно да бъде приета и ефективна, ако се създаде в партньорство с всички ключови заинтересовани страни, участващи в процеса на планиране на перлата. Партньорите на TRANSDANUBE трябва да се позовават на разработената визия в рамките на този проект, когато предлагат перлата за един район/обект. Приносът на различните заинтересовани страни трябва да бъде признат. Визията трябва да бъде приета от местните граждани и да донесе известна промоционална сила за привличане на посетители към перлата. Отправната точка трябва да бъде общата визия, която партньорите са договорили в проекта TRANSDANUBE:

*Общата визия и цел е да се създаде Дунавски регион, който да осигури социална справедливост, икономическа жизнеспособност, благоприятна за*



## НАСОКИ ЗА РАЗРАБОТВАНЕ НА SRTMP - [Thema]

*околната среда и насърчаваща здравето мобилност и туризъм за гражданите и гостите на региона чрез разработването на екологосъобразни, нисковъглеродни и нискоемисионни, мултимодални и ефективни транспортни системи и устойчиви туристически услуги, базирани на възобновяеми енергийни източници, спестяване на енергия и ресурси, запазване на природното и културното наследство и грижа за чувствителните дунавски екосистеми и ландшафти, като същевременно се гарантира устойчиво регионално развитие и нови възможности за зелена икономиката и зелени работни места в региона.*

*За тази цел ще положим усилия, ще отдадем ресурси и ще продължим да развиваме сътрудничеството си, за да насърчим практическото прилагане на нашата обща визия."*

Въз основа на тази обща визия трябва да бъдат определени конкретни цели за перлите.

### 4.2. Определяне на основните цели на SRTMP

Имайки предвид потребностите на целевите групи в туризма и мобилността, основните проблеми и съществуващите рамкови условия, описани в SoA и по-горе, е време да се определят целите на вашия SRTMP. Определянето на целите означава да се уточнят какви транспортни, туристически, социални, екологични или икономически подобрения са необходими, като се казва точно какво трябва да бъде "намалено", "увеличено" или "поддържано". Целите са по-високи от тези на SRTMP (например намаляване на замърсяването на въздуха, причинено от автомобили), докато мерките (например осигуряването на автобусен транспорт до природния парк) са средствата за постигането им. Този подход е точно обратното на обичайното старо планиране, което се съсредоточава върху доставянето на схеми и инфраструктура "на парче", без да се позовават на целите на по-високо ниво.



## НАСОКИ ЗА РАЗРАБОТВАНЕ НА SRTMP - [Thema]

### 4.3. Прилагане на принципа на интеграция

#### 4.3.1. Хоризонтална интеграция

SRTMP ще бъде устойчив, ако обхване определени местни икономически, социални и екологични критерии. Това изисква познания за съответните области на политиката на местно и регионално ниво на населените места и туристическите забележителности, включени в перлата. Хоризонталната интеграция е процес на увеличаване на производството на стоки или услуги в перлата чрез сливане на наличните туристически и/или транспортни средства на същата регионална платформа в по-голям комплекс от туристически продукти.



Фигура 2: Пример за хоризонтална интеграция

Схемата показва как е възможно да има хоризонтална интеграция между проблемите на околната среда, туризма и транспорта. Ако в региона съществуват силни екологични правила, които изискват от посетителите да опазват природата, като използват устойчиви туристически практики (да не засягат биологичното разнообразие, да не обезпокояват местните видове, да не замърсяват околната среда) и устойчиви транспортни средства (като електрически превозни средства и обществени форми на транспорт), резултатът от тази хоризонтална интеграция би бил екологосъобразен туристически продукт.

Трябва да решите какъв тип хоризонтална интеграция ще бъде включена във вашият SRTMP и да я включите в съответните мерки. Част от хоризонталната интеграция би могла да бъде интермодалната интеграция, тъй като процесът на SRTMP трябва да осигури връзки между различните видове транспорт и да разработи общ поглед върху йерархията и взаимодействието между различните транспортни мрежи.



Фигура 3: Хоризонтална интермодална интеграция

#### 4.3.2. Вертикална интеграция

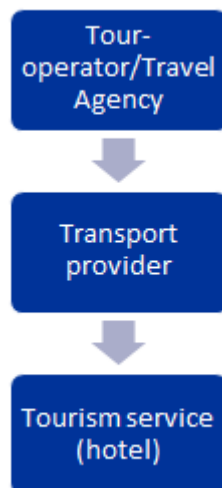
Туристическата индустрия обхваща множество взаимосвързани бизнес сектори, но често липсва сътрудничество между тях. Особено в много страни от Централна и Източна Европа липсва връзката между туризма и транспорта и процесът на планиране за тези сектори се извършва поотделно, без да има връзка между тях. Обичайна (лоша) практика е изграждането на пътна мрежа, свързваща градовете с туристически обекти с природно и/или културно наследство, както и изграждането или обновяването на туристическите активи без да се мисли за устойчива мобилност. В туристическите брошури и сайтове никога не е посочено как да стигнете до мястото с обществен транспорт. Посетителите трябва да използват лични автомобили или таксита по презумпция и съответно се проектират огромни паркинги.

Днес е необходимо да се създаде сътрудничество между секторите на туризма и транспорта, което е ключът към успешното разширяване на бизнеса и достъпа до пазара. Това се нарича вертикална интеграция. Вертикалната интеграция насърчава интегрирането на хотели, транспортни фирми и туристически агенции. Това позволява на фирмите да имат достъп до пазарите в туристическия сектор и/или да осигурят приемственост при предоставянето на пълна туристическа услуга на клиентите, както и стандартизирането на качеството на услугите.





## НАСОКИ ЗА РАЗРАБОТВАНЕ НА SRTMP - [Thema]



Фигура 4: Вертикална интеграция в туризма

### 4.4. Идентифициране на факторите за успех (с препратки към съществуващи примери за добри практики)

SRTMP е междусекторен документ. Освен класическото планиране на транспорта, в плана трябва да се вземат предвид и други аспекти на мобилността, като управление на търсенето на планове за пътуване в туризма, споделяне на автомобили, отдаване под наем на велосипеди, гъвкави транспортни решения и др. Определянето на най-ефективните мерки трябва да се основава на придобития опит, настолни изследвания и местен обмен, като винаги се имат предвид общите стандарти, които перлите са поели да изпълнят. Може да бъде изключително ценно да се поучите от опита на тези, които вече са приложили мерки, които обмисляте да приложите и вие във вашия местен контекст. За повечето мерки вероятно ще намерите други места във вашата страна и/или другаде в Европа, които са експериментирали с тях. Това предотвратява "повторното изобретяване на колелото" и правенето на скъпи грешки. За тази цел се препоръчва да се направи препратка към колекцията за добри практики в Transdanube.



## 5. РАЗРАБОТВАНЕ НА SRTMP

### 5.1. Избор на мерки

Разработването на ефективен набор от мерки е в основата на устойчивото планиране на мобилността за туристите и жителите. Само добре подбраните мерки ще гарантират, че определените цели са изпълнени. Изборът на мерките следва да се основава на обсъждане с ключови заинтересовани страни, да се обмисли опитът от други места със сходни политики, да се гарантира стойността на предвидените парични ресурси и да се използва максимално синергията между мерките. По същество на този етап се определят мерки в отговор на въпросите: какво, как, къде и кога? Идентифицирането на мерките (пакети от мерки) е важен етап в разработването на вашия SRTMP.

При избора на мерки трябва да проверите възможностите за внедряване в региона, както и определените общи стандарти:

- Туристически атракции (точки на интерес) във вашия регион/дестинация
- Съществуващи услуги за устойчива мобилност, за да стигнете до тези точки и да се движите между тях
- Разстояние до следващата жп гара или автогара
  - Възможности да стигнете от железопътната гара/терминала до туристическите услуги (хотели, ресторанти и др.) и до туристически атракции (например автобусни услуги, транспортни услуги, гъвкави транспортни системи, схеми за наемане)
  - Възможности за получаване на информация за тези услуги (информация на станции или центрове за мобилност, информационни брошури, мобилни приложения и др.).

Мярка X (име)	Моля, предоставете от 1 до 3 снимки от сайта, където ще бъде изпълнена мярката
Кратко описание на мерките	До 15 реда
Очаквано въздействие на мярката и принос към нея	До 15 реда



НАСОКИ ЗА РАЗРАБОТВАНЕ НА SRTMP - [Thema]

Прогнозна стойност на реализацията в евро, включително информацията и промоция	
Възможности за финансиране	
Ориентировъчен хоризонт	(краткосрочен – до 2020, среден - до 2025, дългосрочен – до 2030)
Отговорни организации, които да участват в следващите стъпки на процеса	
Отговорна организация на изпълнението	
Приоритет	

Източник: TRANSDANUBE

Таблица 2: Описание на мерките

Изборът на мерките ще отнеме до 3 месеца, включително с интензивни консултации със заинтересованите страни. За основните мерки трябва да се направят проучвания за осъществимост, за да се изчислят необходимите финансови инвестиции. Карти с планираните мерки за устойчива мобилност са подходящи за представяне заедно с описанието на мерките.

## 5.2. Определяне на отговорности

Когато е избран окончателен набор от мерки, е време да се определят отговорностите и ресурсите. Ясна представа за това кой отговаря за действието и откъде идва финансирането е в основата на всеки SRTMP. Това изисква тясна координация и дискусия между всички участници, които ще имат роля при разработването и прилагането на мерките или пакетите от мерки. На този етап трябва да го направите:



## НАСОКИ ЗА РАЗРАБОТВАНЕ НА SRTMP - [Thema]

- Определяне на необходимите ресурси и отговорности за изпълнението на избраните (пакети от) мерки.
- Уверете се, че всички мерки са ясно определени и изпълними.
- Осигуряване на ефективно разпределение на ресурсите (човешки ресурси, знания, средства).
- Осигуряване на тясна координация със заинтересованите страни за процеса на изпълнение.

Установяването на Регионални центрове за мобилност, където квалифицираният персонал ще може да предостави информация за мобилността и туризма на посетителите и местното население, ще осигури необходимата рамка за успешно и устойчиво изпълнение на SRTMP.

### 5.3. План за финансиране

Изборът на мерките ще се ръководи не само от ефективността, но и от съотношението качество/цена. Особено във времена на строги ограничения в общинските бюджети е от решаващо значение да се постигне възможно най-голямо въздействие от изразходваните ресурси. Това ще изисква основна оценка на вариантите с оглед на разходите и ползите и ще ви помогне да бъдете реалистични относно мерките, които могат да бъдат приложени, като изберете само мерки, които изглеждат финансово осъществими.

Въз основа на дискусията относно отговорностите и източниците на финансиране със съответните участници, следва да се установи утвърден план за действие и бюджет. Той съдържа подробно резюме на мерките, установените приоритети за изпълнение и графици. Тези спецификации ще бъдат основа за гладкото изпълнение на мерките; те се нуждаят от широк консунсус от страна на вземащите решения и заинтересованите страни и ще формират финансовата част на SRTMP.



## 5.4. Включване на мониторинга и оценката на изпълнението на мерките

Мониторингът и оценката, както на процеса на планиране, така и на изпълнението на мерките, са от решаващо значение за ефективността на плана. Механизмът за мониторинг и оценка помага да се идентифицират и да се предвидят трудностите при подготовката и изпълнението на SRTMP и ако е необходимо, да се "преработят" мерките, за да се постигнат по-ефикасни цели в рамките на наличния бюджет. Той също така ще докаже ефективността на плана и мерките му. Това позволява на лицата, отговорни за действията, да обосноват за какво са изразходвани парите.

## 6. ПРИЕМАНЕ И ПРИЛАГАНЕ НА SRTMP

### 6.1. Приемане на SRTMP

SRTMP обобщава резултатите от всички предишни дейности. След окончателна проверка на качеството му, се препоръчва документът, включващ плана за действие и бюджета, да бъде представен на политическите лица, за да бъде приет или включен в регионален стратегически документ. Това е ключова стъпка, за да бъде приета и съгласувана рамка за изпълнение на мерките.

До момента няма никакви прецеденти на такова планиране - въвеждаме тази иновация в Перлите за първи път. Когато SRTMP не обхваща само една община, а група общини или дори региони, всяка община трябва да одобри свои собствени мерки, така както те са предложени и обсъдени по време на консултационния процес. Когато се предлага междуградски транспорт, той трябва да бъде консултиран и одобрен от регионалните власти. Подходящо е да се представи SRTMP на Националните органи по туризъм и транспорт (министерства на туризма, транспорта или други национални органи), които са основни орган в тези области. По този начин добрата практика на Перлите ще бъде разпространена в целият Дунавски регион от централната държавна власт.

Важно е също така да се гарантира, че SRTMP се популяризира и приема широко от местните/регионални заинтересовани страни и гражданите.



## НАСОКИ ЗА РАЗРАБОТВАНЕ НА SRTMP - [Thema]

### 6.2. Наблюдение и обновяване на SRTMP

Добрият SRTMP не води автоматично до добри резултати. От решаващо значение е да се постигнат ефективно целите на плана и да се приложи подходящо управление, което да контролира изпълнението и да управлява рисковете. Това изисква споразумения с всички участници в прилагането на мерките. Осъществяването обикновено включва усъвършенстване на целите, както и планиране, подробно описание, управление, съобщаване и мониторинг на изпълнението на мярката.

В рамките на проекта пилотното изпълнение ще бъде оценено от партньорите по време на визитите за обмяна на опит. Възможността за репликация в други перли и за работа в мрежа ще бъде обсъдена.

От друга страна, SRTMP трябва непрекъснато да се подобрява и актуализира. Управителният му орган се занимава с цялостната координация на плана. Тя гарантира, че изискванията на лицата, отговорни за вземането на решения, са изпълнени, като се постигне завършване навреме, в рамките на бюджета и на изискваните стандарти за качество.

Актуализирането на мерките по SRTMP надхвърля срока на съществуване на проекта и трябва да се координира по инициатива на Мениджърите по мобилност, сертифицирани в рамките на проекта (Дейност 6.3).

### 7. Пречки и предпоставки за успешно изпълнение на STRTMP

По-долу са обобщени някои съвети за преодоляване на пречки и използване на предпоставки в процеса на изпълнение на SRTMP.

N	Обхват	Пречки	Предпоставки	Дейност (какво се прави, за да се преодолеят пречките и да се стимулират предпоставките)
1.	Политически/	Опозиция на	Повишаване на	Съвместно



НАСОКИ ЗА РАЗРАБОТВАНЕ НА SRTMP - [Thema]

	стратегически	ключови участници, липса на визия и дневен ред за устойчиво развитие, краткосрочни цели за местни избори, конфликти между ключовите заинтересовани страни	ангажимента към общи цели за устойчивост, дължащи се на нарастващото въздействие на изменението на климата и други проблеми на устойчивостта	разработване на програма за устойчива мобилност и проекти
2.	Институционален	Възпрепятства административните структури, процедури и практики, възпрепятства законите, правилата, регламентите и тяхното прилагане, йерархичната структура на организациите и програмите	По-гъвкава и по-малко йерархична структура на организацията и програмите благодарение на нарастващото използване на технологиите в социалните мрежи, които улесняват сътрудничеството и хоризонталните връзки	Предложения за промяна на предстоящи правила, структури, законодателство.
3.	Културен	Затрудняващи културни обстоятелства и модели на начин на живот	Процесите на културна промяна се насочват към по-устойчив начин на живот	Дейности, които помагат да се променят местните културни обстоятелства и начин на живот за устойчивост
4.	Проблемът е свързан	Сложност на проблемите, които трябва да бъдат	Увеличаване на приоритета за намиране на общи	Стратегически дейности за оценка на



НАСОКИ ЗА РАЗРАБОТВАНЕ НА SRTMP - [Thema]

		решени, липса на споделено чувство за неотложност сред основните заинтересовани страни за устойчивата мобилност	решения на сложни проблеми, възприемани като невъзможни от изолирани участници	въздействието в подкрепа на сложните решения
5.	Участие, комуникация	Недостатъчно участие или осведоменост на ключовите заинтересовани страни в политиката, недостатъчна консултация, участие или информираност на гражданите и потребителите	Увеличаването на значението на участието и конструктивното и открито участие на ключови заинтересовани страни, потребители и граждани в процеса на вземане на политически решения, благодарение и на подкрепата на технологиите за социални мрежи	Консултация с целевите групи чрез семинари, конференции, фокус групи, срещи на експерти, интервюта или въпросници, онлайн анкети и др.; кампании за осведомяване на обществеността относно проблемите, които трябва да бъдат решени; участието на ключови заинтересовани страни в изпълнението на действието
6.	Позиционен	Относителна изолация на действието, липса на обмен с други действия или	Повишаване на интереса към "цялостност", т.е. включване на отделни действия в стратегически и	Включи действието за управлението на програмите за устойчивост на местно ниво и в





НАСОКИ ЗА РАЗРАБОТВАНЕ НА SRTMP - [Thema]

		градове	обща визии, обмен на добри практики и извлечени поуки от други действия и градове	мрежите за обмен на добри практики и опит на национално и международно ниво
7.	Планиране	Недостатъчно техническо планиране и анализ за определяне на изискванията за изпълнение действия, недостатъчно икономическо планиране и анализ на пазара, липса на анализ на нуждите и изискванията на потребителите.	Увеличаване интереса към интегриран и цялостен подход за планиране, включително анализ на потребностите, икономическа оценка на въздействието	Допълнителни дейности по оценка и планиране, необходими за правилното проектиране
8.	Организационен	Неуспешни или недостатъчна партньорски споразумения, липса на лидерство, липса на индивидуалната мотивация или ноу-хау на ключови участници	Конструктивни партньорски споразумения, силно и ясно лидерство, силно мотивирани ключови участници.	изграждане на капацитет за повишаване на компетенциите на ключови участници в изпълнението на целенасочени действия; тим билдинг за повишаване на мотивацията
9.	Финансов	зависимост от публични средства	Нарастващ интерес от страна на частния	Набиране на средства чрез

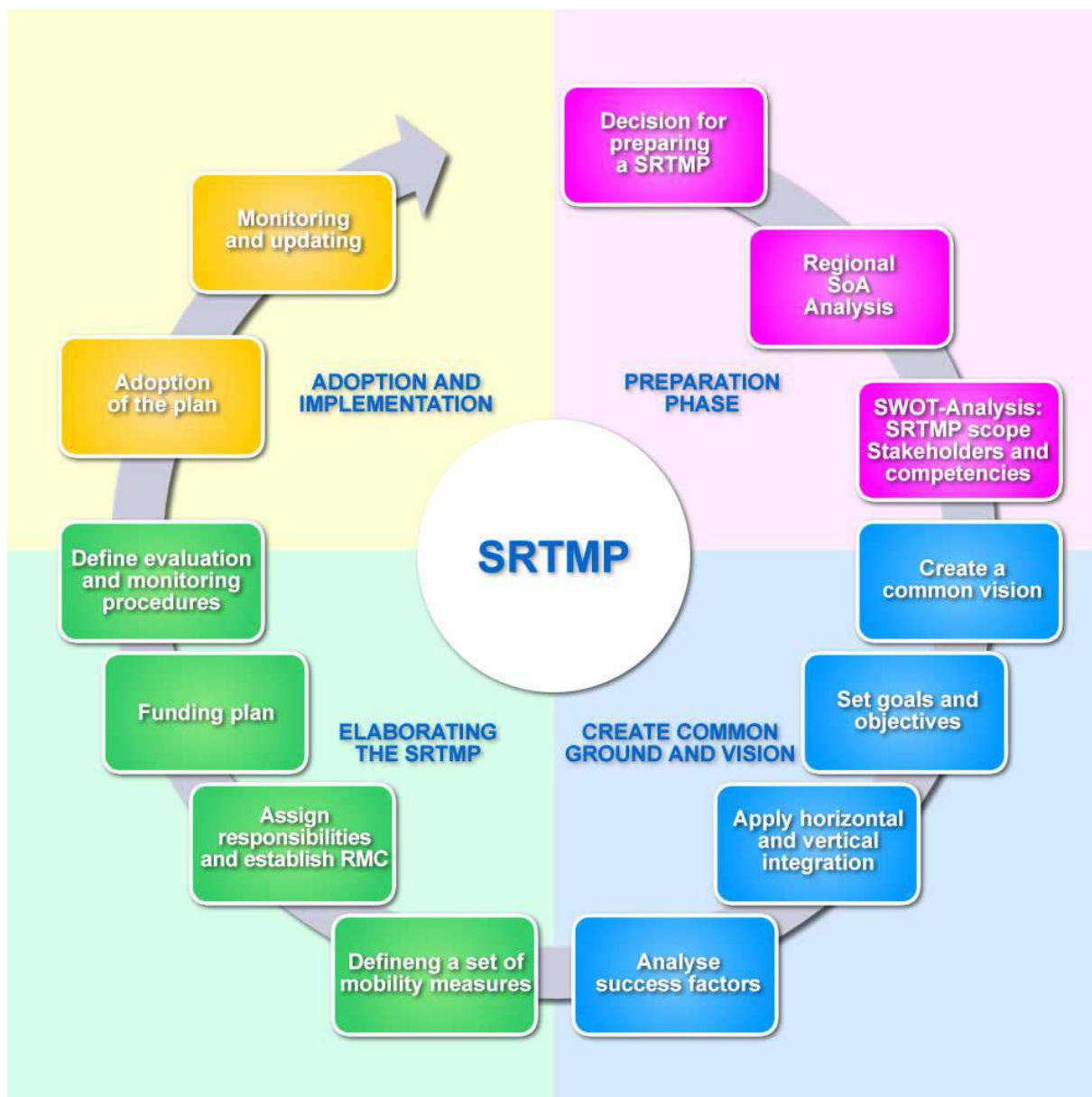


НАСОКИ ЗА РАЗРАБОТВАНЕ НА SRTMP - [Thema]

		и субсидии, нежеланието на частния бизнес и домакинства за финансово участие	сектор да инвестира в социални предприятия, наличие на публични средства в подкрепа на иновационните предприятия.	групово финансиране
10	Технологически	Допълнителни технически изисквания, които не са удовлетворени от съществуващите технологии	внедряване на нови технологии	
11	Пространствен	Няма разрешение за строеж, недостатъчна наличност на	Място за физическа инфраструктура е достъпно (например за регенериране земя проекти), експериментирането зони (например за ограничен достъп) се уреждат	Промяна на регулиране използването на земята, създаване на експериментални и / или инвестиционни зони или градски райони / коридори

Източник: ELTIS

Таблица 3: Пречки и предпоставки в различните области и дейности и как да се справим с тях



Фигура 5: SRTMP-кръг



## 8. Общи заключения

Планирането за устойчива мобилност е най-важната тема в пакета на ЕК за градска мобилност. Планът за устойчива градска мобилност (SUMP) разглежда функционалната градска зона и предвижда плановете да се развиват в сътрудничество в различни области и сектори на политиката, на различни равнища на управление и администрация и в сътрудничество с гражданите и други заинтересовани страни. Комисията активно популяризира тази концепция в продължение на няколко години. Разработени са насоки, които предоставят на местните власти ясна рамка за разработването и изпълнението на такъв план.

Концепцията за SRTMP разширява района на планиране до регионално ниво. Предложените насоки представляват допълнение към традиционната концепция за SUMP и могат да се използват за планиране на мобилността в туристически дестинации, включително повече от един голям или малък град. Разбира се, различните държави-членки на ЕС трябва да насърчават тези практики на национално равнище и да гарантират правилните законодателни и подкрепящи условия за техните регионални власти.

Общо предизвикателство за проектантите в регионалните/местните администрации ще бъде да убедят лицата, вземащи решения в стойността на SRTMP. Основните предимства могат да бъдат изброени по следния начин:

- По-добра околна среда и човешко здраве - По-устойчивата мобилност директно се трансформира в по-добро качество на въздуха и по-малко шум. По-активното пътуване (по-често пеша и колоездене) е добро за здравето на гражданите и туристите.
- По-добро качество на живот - Добре координираните политики, определени от SRTMP, водят до широк спектър от ползи, като например по-привлекателни обществени места, подобрена пътна безопасност, по-добра достъпност и повече възможности за социални комуникации.
- Намаляване на изменението на климата - Регионите трябва да играят своята роля за намаляване на парниковите газове в транспортния сектор. Устойчивото планиране на мобилността е основен елемент на всяка политика в областта на климата.
- Развитие на туризма и икономически ползи - мобилността е основен фактор за местната икономика. По-здравословната среда и намаленото задръстване привличат повече туристи и фирми и помагат да се намалят значително



## НАСОКИ ЗА РАЗРАБОТВАНЕ НА SRTMP - [Thema]

разходите за местната общност. В глобалната и национална конкуренция на туристическите дестинации един добре организиран и устойчив регион също е по-привлекателен за инвеститорите.

- Ефективно използване на ограничените ресурси - В момент, когато финансовите ресурси са ограничени, е още по-важно да се гарантира, че приетите решения ще направят най-рентабилното използване на наличните средства. Планирането за устойчиво мобилност променя акцента от пътната инфраструктура върху балансиран набор от мерки, включително мерки за управление на мобилността с по-ниски разходи.
- Осигуряване на обществена подкрепа - Участието на заинтересованите страни и гражданите е основен принцип на SRTMP. Регионалното/местното правителство, което показва, че се грижи за това, което неговите граждани се нуждаят и искат, е в много по-добра позиция да постигне високо ниво на "обществена легитимност" и намалява риска от противопоставяне на прилагането на амбициозни политики.



## 9. Индекс таблици

Таблица 1: Типична група заинтересовани лица включена в транспортни проекти

Таблица 2: Описание на мерки .....16

Таблица 3: Пречки и Предпоставки в различните области и дейности как да се справим с тях.....22

Таблица 4: Списък на проектни партньори .....29



## 10. Индекс Фигури

Фигура 6: Етапи на разработване на SRTMP.....	7
Фигура 7: Пример хоризонтална интеграция.....	13
Фигура 8: Хоризонтална интермодална интеграция.....	13
Фигура 9: Вертикална интеграция в туризма.....	14
Фигура 10: SRTMP-кръг.....	23



НАСОКИ ЗА РАЗРАБОТВАНЕ НА SRTMP - [Thema]

## 11. Проектни партньори

	<p><b>LP</b> Environment Agency Austria</p>	<p>EAA</p>	<p>AUSTRIA</p>
	<p><b>ERDF PP1</b> Danube Office Ulm/Neu-Ulm</p>	<p>DOULM</p>	<p>GERMANY</p>
	<p><b>ERDF PP2</b> WGD Danube Upper Austria Tourism Ltd.</p>	<p>WGDOOE</p>	<p>AUSTRIA</p>
	<p><b>ERDF PP3</b> Regionalmanagement Burgenland Ltd.</p>	<p>RMB</p>	<p>AUSTRIA</p>
	<p><b>ERDF PP4</b> Bratislava Self-Governing Region</p>	<p>BSGR</p>	<p>SLOVAKIA</p>
	<p><b>ERDF PP5</b> West Pannon Regional and Economic Development Public Nonprofit Ltd.</p>	<p>WESTPA</p>	<p>HUNGARY</p>
	<p><b>ERDF PP7</b> City of Vukovar</p>	<p>CIVUK</p>	<p>CROATIA</p>
	<p><b>ERDF PP8</b> Development agency Sinergija</p>	<p>RASIN</p>	<p>SLOVENIA</p>
	<p><b>ERDF PP9</b> Regional Administration of Vidin Region</p>	<p>VIDIN</p>	<p>BULGARIA</p>
	<p><b>ERDF PP10</b> Club "Sustainable Development of Civil Society"</p>	<p>CSDCS</p>	<p>BULGARIA</p>
	<p><b>ERDF PP11</b> National Institute for Research and</p>	<p>NIRDT</p>	<p>ROMANIA</p>





НАСОКИ ЗА РАЗРАБОТВАНЕ НА SRTMP - [Thema]

	Development in Tourism		
	<b>ERDF PP12</b> The South-East Regional Development Agency	SERDA	ROMANIA
	<b>ERDF PP13</b> Government of Baranya County		HUNGARY
	<b>IPA PP1</b> Danube Competence Center	DCC	SERBIA
	<b>IPA PP2</b> Regional Development Agency Eastern Serbia	RARIS	SERBIA

Таблица 4: Списък проектни партньори



НАСОКИ ЗА РАЗРАБОТВАНЕ НА SRTMP - [Thema]

Освен това, Transdanube.Pearls е подкрепен от следните Асоциирани Стратегически Партньори (ASP).

<b>ASP1</b>	Austrian Federal Ministry for Agriculture, Forestry, Environment and Water Management	BMLFUW	AUSTRIA
<b>ASP2</b>	Federal Ministry for Transport, Innovation and Technology	BMVIT	AUSTRIA
<b>ASP3</b>	Neusiedler See Tourism Ltd.	NTG	AUSTRIA
<b>ASP4</b>	Regional Government of Burgenland	BGLD	AUSTRIA
<b>ASP5</b>	Rail Tours Touristik Ltd.	RTA	AUSTRIA
<b>ASP6</b>	Destination Marketing Association German Danube	DMAGD	GERMANY
<b>ASP7</b>	Supreme Building Authority – Part of the Bavarian State Ministry of the Interior, for Building and Transport	STMI	GERMANY
<b>ASP8</b>	Panonsko more d.o.o. / Panonian sea Ltd.	PANON	CROATIA
<b>ASP9</b>	Győr-Sopron-Ebenfurt Railway Corp.	GYSEV	HUNGARY
<b>ASP10</b>	Government of Baranya County	BARCO	HUNGARY
<b>ASP11</b>	Association of Szigetköz Tourism	SZTDM	HUNGARY
<b>ASP12</b>	Association of Tourism Development in Moldova	ADTM	MOLDOVA
<b>ASP13</b>	National Authority for Tourism	NAT	ROMANIA
<b>ASP14</b>	Administrative Territorial Unit Tulcea County	TULC	ROMANIA
<b>ASP15</b>	Railways of the Slovak republic	ZSR	SLOVAKIA
<b>ASP16</b>	Ministry of Transport, Construction and Regional Development of the Slovak Republic	MINDOP	SLOVAKIA
<b>ASP17</b>	Bratislava City - Capital of Slovak Republic	BA	SLOVAKIA
<b>ASP18</b>	Pomurje Tourist Association	PTA	SLOVENIA
<b>ASP19</b>	Ministry of Agriculture and Environmental Protection	MAEP	SERBIA
<b>ASP20</b>	Development Agency of Serbia	DAS	SERBIA
<b>ASP21</b>	Municipality of Kladovo	MKLAD	SERBIA
<b>ASP22</b>	Ministry of Tourism	BMT	BULGARIA
<b>ASP23</b>	Association of Danube River Municipalities "Danube"	ADRM	BULGARIA
<b>ASP24</b>	Municipality of Ruse	RUSE	BULGARIA