



ПРОЕКТ ЕРТА

D4.4 Позиционен доклад & Насоки

Отговорник за изпълнение на
задачата: Университетът в Адърдийн
Изготвил доклада: Унивеститета в
Абърдийн

Май, 2014



www.EPTAproject.eu

Съдържание

1. ВЪВЕДЕНИЕ	3
2. РОЛЯ НА ОБЩЕСТВЕНИЯ ТРАНСПОРТЕН ОРГАН	4
3. МОДЕЛ ЗА ОБЩЕСТВЕН ТРАНСПОРТЕН ОРГАН В ГОЛЕМИТЕ ГРАДСКИ РАЙОНИ	5
4. МОДЕЛ НА ОБЩЕСТВЕН ТРАНСПОРТЕН ОРГАН В МАЛКИТЕ И СРЕДНИ ПО ГОЛЕМИНА ГРАДСКИ РАЙОНИ	7
5. СТРУКТУРА НА ОБЩЕСТВЕНИЯ ТРАНСПОРТЕН ОРГАН В МАЛКИТЕ И СРЕДНИ ПО ГОЛЕМИНА ГРАДСКИ РАЙОНИ	10
6. ЗАКЛЮЧЕНИЯ	12

1. ВЪВЕДЕНИЕ

ЕРТА (Европейски модел за обществен транспортен орган като ключов фактор, водещ към устойчив транспорт) е Европейски проект за териториално сътрудничество, финансиран по програма Interreg IVC EU, която започна през Януари 2012. Програмата за междурегионално сътрудничество [INTERREG IVC](#), финансирана от Европейския фонд за регионално развитие, помага на регионите в Европа да работят заедно, за да споделят опит и добри практики в областта на иновациите, икономиката на знанието, околната среда и превенцията на риска.

Основната идея на ЕРТА е обмена на опит, знания и добри практики по отношение на **Обществените транспортни органи**. Фокусът на ЕРТА е насочен към подпомагане на малките селски и средните по големина градски райони, които обмислят създаването на Обществен транспортен орган. Това е насочено към повишаване на устойчивостта на транспорта с фокус върху екологичните, енергични и икономически аспекти чрез идентификация на подходящия „модел(и)“ за Обществен транспортен орган, като мощно средство за управление. ЕС е установил политически цели с оглед постигане на по-устойчива транспортна система. (Европейска Комисия, 2011) Сложността от задоволяване на мобилните нужди на всички граждани изисква по-ясна визия и по-ефективен и координиран подход на управление. От изключителна важност за политиките и местното правителство е да координира компетенциите сред различните заинтересовани страни на различни нива в рамките на ясна и правилна политическа рамка.

С цел да се повиши устойчивостта на транспорта в големите градски райони, с конкретни действия в обществения транспорт, в продължение на много години вече са приети различни подходи в цяла Европа чрез създаването на специфични органи. Тези органи (Обществено транспортни органи – РТА от англ. език Public Transport Authority или Организационни органи – ОА) действат в обществен интерес, за да осигурят добре функционираща интегрирана транспортна система, която да оперира в рамките на тяхната територия.

Тъй като Европейския транспортен пазар става по-отворен към насърчаване на конкуренцията, много органи в по-малките градове и селските райони обмислят реструктуриране на планирането и предоставянето на транспорта в оперативни звена и контролни органи (РТА). Условието за експлоатация на транспорта варира в различните държави, а понякога и от регион в регион в рамките на една държава. Поради това е трудно да се създаде един прехвърляем модел

за Обществен транспортен орган. Този доклад (D4.4 Позиционен доклад & Насоки) е направен въз основа на всички дейности в рамките на проект ЕРТА и представлява капитализиране на опита по проекта при създаването на предпоставки за ефективно изграждане и управление на Обществен транспортен орган в малките селски до средните по големина градски райони.

Целта на D4.4 е да се прехвърлят най-приложимите резултати от ЕРТА към вземащите политически решения и заинтересованите страни. Този доклад ще действа като инструмент, който ще се използва едновременно като стратегическо ръководство за модел на РТА и като практическо ръководство с конкретни предложения за създаване и/или управление на РТА.

Въз основа на предишни проучвания, публикации и опит от действащите Обществени транспортни органи по света, проект ЕРТА идентифицира 7 стълба (или функции) на модела на РТА: Регулиране, Планиране, Офериране/Възлагане, Интегриране, Насърчаване, Управление на договори, Контрол на договорите (виж ЕРТА D3.1 „Функции на модела на РТА“). С всеки стълб са свързани редица разграничени задачи. Някои задачи се отнасят само за един стълб, докато други имат връзка с повече от един. Работата в рамките на ЕРТА е идентифицирала стълбовете и подзадачите за Обществения транспортен орган с пълна функционалност. Това е представено на Фигура 3.1.

Подзадачите определени във Фигура 3.1 са установени по време на проекта чрез обмяна на опит между партньорите и местните участници в редица семинари, курсове на обучение и обмен на персонал в рамките на компонент 3 от проекта. Някои от подзадачите са били проучени по-подробно в 8-те предпроектни проучвания на партньорите по проекта (Виждат се D4.1). Кръстосаната оценка (D4.2) определя приложимостта и важността на тези подзадачи в различна работна среда и под влияние на различни структури на управление. Данните от това формира основата за ръководството, представено в останалата част от този доклад.

3. МОДЕЛ ЗА ОБЩЕСТВЕН ТРАНСПОРТЕН ОРГАН В ГОЛЕМИТЕ ГРАДСКИ РАЙОНИ

Универсално признато е, че големите градски/метрополитни райони извличат полза от това да имат Обществен транспортен орган и обикновено те следват децентрализирана организационна структура, която се управлява от специална нормативна агенция. Предишни проучвания от ЕМТА (2003), Finn and Nelson (2004) и UITP (2011) са идентифицирали основните дейности и отговорности при предоставянето на транспортни услуги за обществеността. Те бяха обединени в ЕРТА, за да формират 7-те основни стълба: Регулиране, Планиране, Офериране/Възлагане, Интегриране, Насърчаване, Управление и контрол на договорите (виж ЕРТА D3.1 „Функции на модела на обществения транспортен орган“).

Проект ЕРТА разшири тези 7 стълба, за да идентифицира по-голям брой ключови функции или подзадачи, свързани със 7-те основни стълба. Това е показано на Фигура 3.1, където вътрешния кръг показва стълбата на ЕРТА, оградена от втори кръг, който показва ключовите подзадачи или функции, в които може да бъде активен Обществения транспортен орган. Някои от тези подзадачи обхващат повече от един стълб.

Подзадачите, които се съдържат във Фигура 3.1 комбинират задачите и отговорностите на всичките 3 участника във Фигура 2.1; а именно политиките, транспортните органи и операторите. На практика държавните служители (едновременно на национално, регионално и местно ниво) са тези, които гарантират, че стратегическите цели са изпълнени.

Фигура 3.1: Модел за обществен транспортен орган с пълна функционалност



Поради мащаба на предоставяне на транспорта, от който се нуждаят големите метрополитни, Обществения транспортен орган в големите градове има активна роля във всички от подзадачите, идентифицирани във външния кръг на Фигура 3.1. степента на тяхното участие варира в зависимост от подзадачата и от местните обстоятелства. Метрополитните обществено транспортни органи са основният отговорен орган за всички задачи, свързани със стълбовете на оферирание/възлагане, управление на договори, насърчаване и интеграция. Единственото изключение от това е предоставянето на услуги, което е в обсега на операторите, но дори и тук

понякога обществения транспортен орган действа като оператор на определени услуги. Позиционния доклад на Европейските метрополитни транспортни органи и по-скоро данните от проект CAPRICE, подчертават важността от силна интеграция на транспортните мрежи и от координация с политиките на земеполване и градско развитие. Тези подзадачи, свързани със стълбовете на планиране и регулиране във Фигура 3.1 все повече стават част от ролята на обществения транспортен орган в големите метрополиси.

Пример за голям метрополитен Обществен транспортен орган (РТА): Лондон

Транспорт за Лондон (TfL), Обществения транспортен орган за района на Голям Лондон, има участие във всички подзадачи, идентифицирани на Фигура 3.1. Неговата роля е да изпълни транспортна стратегия на кмета на Лондон и да управлява услугите в Лондон, за които кметът има крайната отговорност.

TfL управлява автобусите на Лондон, Лондонското метро (LU), Железопътната линия Docklands Light (DLR), наземните и трамвайни линии на Лондон. Те имат конкурентна тръжна процедура за маршрути на 700 автобусни услуги, където описват подробно условията на обслужване (конструктивно планиране) подробно описвайки маршрутите, честотата и тарифите. Поръчките се възлагат въз основа на брутната цена, която изисква значителен ресурс на персонала, който да наблюдава работата и да се заеме с изпълнението на приходите чрез билетни инспектори. Те не предоставят сами автобусни услуги, но те управляват метрото, надземните и железопътни /трамвайни линии в Лондон.

TfL са разработили безбилетна «безконтактна» смарт карта (Oyster карта) за плащане на всяка обществена транспортна услуга управлявана от TfL. Всяка седмица около 57 млн. пътувания се извършват с помощта Oyster карти и са използвани за повече от 85 на сто от автобусните пътнически пътувания.

TfL също действа като магистрален и трафик орган за Голям Лондон със следните отговорности:

- Пълна оперативна отговорност за транспорта на лондонската пътна мрежа (TLRN) – 580 км главни пътни артерии в столицата. Те правят пет процента от пътищата в Лондон, но поемат повече от 30 на сто от неговия трафик.
- Има стратегическа отговорност за координиране на работата и осигуряване на свободния поток на трафика (включително и пешеходци) на по-широката стратегическа пътна мрежа (SRN) - още 500 км от поддържаните от Wogough A пътища.
- Управлява и поддържа всички от 6000 трафик сигнала в Лондон и има оперативен контрол на пътната мрежа в реално време чрез Трафик контрол център на улиците в Лондон (LSTCC)

Оперативните приходи, включително тарифите и приходите от таксите за задръствания, възлизат на повече от 47% от общото финансиране и са в размер на приблизително £ 5 милиарда. Останалата част от приходите идва под формата на безвъзмездна помощ от централно правителствено, но това все повече се заменя от местните данъци (под формата на ставките на местните бизнес и такси), върху които TfL имат по-голям контрол.

Транспортната стратегия на кмета (MTS) е основният политически инструмент, чрез които кметът и TfL упражняват своите отговорности за планирането, управлението и развитието на транспорта в Лондон. Развитието на тази стратегия е било делегирано на TfL, въпреки че кметът запазва отговорността за одобряване на консултативните документи. TfL е делегирала отговорността за предприемане на необходимите консултативни упражнения и оценки на въздействието.

4. МОДЕЛ НА ОБЩЕСТВЕН ТРАНСПОРТЕН ОРГАН В МАЛКИТЕ И СРЕДНИ ПО ГОЛЕМИНА ГРАДСКИ РАЙОНИ

Докато моделът, описан в раздел 3 (и илюстриран във Фигура 3.1) може да представи типичната ситуация за Обществения транспортен орган в големите метрополити, проектът ЕРТА научи, че такова ниво на функционалност няма да бъде подходящо, нито възможно за обществения транспортен орган в малките селски или средните по големина градски райони. Докато обществения транспортен орган в някои големи метрополити има правомощия, дадени им от законодателството с възможност да създадат политика, специфична за тяхната юрисдикция със законовите правомощия на правоприлагане и автономия да повишат собствените си финанси за финансиране на услуги и дейности на РТА, малките градове и селските райони нямат такива правомощия. Резултатът от това е, че липсва опита и влиянието на политическо ниво, както и финансовия ресурс и работната ръка на операционно ниво в малките селски или средните по големина градски райони, за да може обществения транспортен орган да вземе активна роля във всички подзадачи, идентифицирани във Фигура 3.1.

Основният въпрос, на който се стреми да отговори е ЕРТА е това кой е най-подходящия модел за организация и предоставяне на РТА за малките и средни по големина градове. Настоящият икономически натиск и екологични приоритети навсякъде действат като катализатор за транспортните органи, за да направят преглед на структурата, под която се управлява и предоставя транспорта в тяхната юрисдикция и за да разгледат пригодността от създаване на РТА. Водени от нуждата да направят ефективни спестявания има много примери за промяна на границите на органа (разширяване) с цел да се намалят разходите, промените в наредбите, за да се насърчи конкуренцията и продължаващата тенденция за децентрализация на различни правомощия от централната власт на местно ниво. В същото време има ръст в търсенето на по-екологичнообразни транспортни инициативи, за които отделите на местните транспортни органи нямат достатъчно опит.

В рамките на ЕРТА наред с изследването на пригодността на различни модели от структурата на РТА в средните по големина градски и малките

селски райони, приложимостта на различни функции (най-подходящите за партньорите по проекта) в стълбовете на ЕРТА е изследван чрез 8 различни предпроектни проучвания.

8-те предпроектни проучвания на изследваните райони са:

- ТНЕРТА (Гърция): Тръжни процедури и възлагане на автобусните транспортни услуги в Солун
- ALOT (Италия) : Бизнес план за Обществен транспортен орган – Възлагане на услугата
- SRM (Италия): Проектиране и контрол на договора за обществени транспортни услуги
- Брашов (Румъния) : Структура и роля на обществения транспортен орган в Брашов Метрополитан
- Алмада (Португалия): Камара по мобилност в Алмада
- Рогаланд (Норвегия): Интеграция и опростяване на ценовата и билетна система в Рогаланд
- Разлог (България): Система за споделяне на велосипеди и съвместно използване на автомобили
- Прага Сухдол (Чехия): Създаване на повече и по-добри консултации с метсните партньори и обществеността

Анализът на предпроектните проучвания на ЕРТА показва, че въпреки че различните проучвания имат много различни цели и различни сфери, в които са изследвани, се оформят редица ключови констатации:

1. Нивото на участие на обществения транспортен орган трябва да се основава на мащаба на работата. Участието на РТА е свързано с разход на ресурси и време. Така че, това което работи в големите градове често е неподходящо или невъзможно за малките или средни по големина градове. Като цяло, колкото по-голям е броя на населението, което се обслужва, толкова повече функции може да поеме отговорност обществения транспортен орган.
2. Проектирането и възлагането на договора е ключов за обществените транспортни органи от всякакъв размер. Тук е мястото, където обществения транспортен орган има силата да влияе върху това кой управлява услугите и начинът, по който действат операторите – това оказва влияние върху качеството и нивата на обслужване, очакванията за предоставяне на данни за изпълнението на услугите, нива на интеграция с други оператори и други видове транспорт. Това диктува изискванията на

оператора за мониторинг на услугите и за подкрепа на дейностите за интеграция, които може да приложи РТА. Видът на договора може да оказва влияние върху маркетинговата стратегия и подхода на оператора – например нетните разходи по договорите поставят отговорността върху оператора при привличане на пътници и по този начин това рефлектира върху предоставянето на иновативни и добре продавани услуги от оператора. За по-подробна информация и съвети относно изпълнението виж онлайн обучителния модул на ЕРТА относно [проектиране и възлагане на договора](#).

► <http://www.eptaproject.eu/training/on-line-training/on-line-training-tool-contractaward/>

3. Големите метрополитни РТА са склонни да извършват мониторинга на услугите и популяризиране на дейностите, вместо да делегират тези задачи на операторите. Малките и средни по размер градове, от друга страна, нямат ресурсите, които да посветят значителна работна ръка да обслужва популяризирането и мониторинга на услугите, а вместо това са склонни да се фокусират върху одобрението и надзора над оператора, който да извършва мониторинга на услугите и на дейностите, свързани с интеграцията между оператори, видове транспорт и сектори. За по-подробна информация и съвети относно изпълнението виж онлайн обучителния модул на ЕРТА относно [мониторинг и поощрения](#).

► <http://www.eptaproject.eu/training/on-line-training/monitoring/>

4. Големите метрополити вземат активна роля при формирането на политиката, за да се гарантира, че политиките в областта на планирането на териториалното и градско развитие са интегрирани с транспорта. Те са също така неразделна част от планирането на инвестициите в транспортната инфраструктура, които имат влияние върху техния район (например железопътни и пътни строителни инициативи, изграждане на летище). РТА в средните и малки градове имат малък или никакъв пронос по тези въпроси, тъй като тяхното планиране се извършва на по-високо ниво (обикновено национално или регионално правителство) и на разноските на националното или местно държавно финансиране. Изключително важно е да има по-добра комуникация и интеграция между РТА и тези външни служби на етапа на планиране. Проектът ЕРТА е установил необходимостта за по-формализиран механизъм, чрез който местните нужди и проблеми могат да бъдат по-силно представени в процеса на политиката

и планирането. Това е от значение не само за РТА в средните и малки градове, имайки право на глас в регионалната или национална политика и планиране, но също така и за отделните общини в границите на голям метрополис, който е в състояние да подхранва в по-висока степен изготвянето на политиката и планирането, които се отразяват на граждани. Препоръката на ЕРТА е, че трябва да бъде учреден комитет за планиране на политическо и стратегическо ниво, който да предоставя платформата за координация и сътрудничество между местните общини, РТА и метрополитни/ регионални правителства. Състава на тази комисия трябва да бъде от представители на РТА, вземащи резения/политици от национално/регионално правителство, местно избрани политици, служители на местното самоуправление, както и включително добавянето на специализирани групи от експерти (напр. университет, третия сектор, други), за да съветват и подхранват процеса на планиране и вземане на решения. Тези специализирани експерти, които участват в процеса на формиране на политика/планиране да гарантират, че местните интереси са представени без политически пристрастия.

5. Комитет за планиране на политиката и стратегията (както е описано по-горе) може също така да контролира финансирането и решенията относно набиране на средства/ разходите. Поради това е по-приемливо да се приемат местни стратегии за финансиране, като местни налози върху продажбата на гориво, заетостта или местните данъци върху продажбите. Това предоставя демократични и местно отговорни средства за повишаване на финансирането за обществения транспорт. Наличието на местно избрани представители в комитета гарантира, че предпочитанията на местното население са подкрепени. Това би могло да доведе до по-гъвкав и локално съсредоточен поток на финансиране, който дава възможност на РТА да отговори по-добре на нуждите на населението, вместо да бъде ограничаван от национални или регионални ограничения за финансиране. За по-подробна информация и съвети относно изпълнението, виж онлайн модула за обучение на ЕРТА относно [финансиране](#).

► <http://www.eptaproject.eu/training/on-line-training/funding/>

Въз основа на горните резултати и препоръки от проект ЕРТА, Фигура 4.1 илюстрира РТА модела за РТА в средните или малки градове, предложен от ЕРТА.

Фигура 4.1 Модел за РТА в среден или малък град



5. СТРУКТУРА НА ОБЩЕСТВЕНИЯ ТРАНСПОРТЕН ОРГАН В МАЛКИТЕ И СРЕДНИ ПО ГОЛЕМИНА ГРАДСКИ РАЙОНИ

Резултатите от проект ЕРТА предполага, че най-ефективната РТА структура за малките и средни по големина градове е тази на децентрализирана агенция, която има договор/упълномощена е от регионалното или местно правителство. Основният фокус е върху това да се предостави одобрение и надзор на услугите и да се улесни/приложи интеграцията между оператори, видове транспорт и сектори.

Ако моделът на Фигура 4.1 е приет, включително формирането на комитет за планиране на политика и стратегия, тогава РТА може да работи като независима организация със следните предимства:

- местното финансиране става възможно,
- нуждите на потребителите остават в центъра на действията на РТА,
- фокусът върху по-ограничен брой функции позволява да бъде разработен по-добре опита в тези функции от персонала, осигурявайки ефективен контрол по изпълнение на договора за транспортни услуги до високи стандарти на качеството,
- много от рисковете и от предоставянето на услуги и ресурси, необходими за събирането на данни за услугите и насърчаването на услугите се поемат от операторите.

Най-голямото предимство от по-горният подход е, че разходите за обезпечаване на РТА могат да бъдат сравнително умерени, тъй като броят на персонала, който се изисква е доста по-малък от този, който се изисква за РТА в големия град, където участието при проектирането на услугите, мониторинга и насърчаването е доста по-голямо. Подходът на агенцията също така дава възможност за гъвкавост на персонала, когато е необходимо, тъй като е по-лесно да се назначи допълнителен персонал на временен или краткосрочен договор, отколкото малка община да наема директно персонал. Създаването на комитет за планиране на политика и стратегия премахва нуждата за РТА от тежка управленска структура, състояща се от местно избрани политици, тъй като те заседават в комитета заедно с представители на РТА, а не в борда на директорите на РТА.

Всичко гореспоменато съдейства за една много лека структура на персонала докато остават отзивчиви към върховете в дейността/натоварванията. Това дава възможност за нискобюджетни решения при формирането на РТА, което е съществено изискване за малките селски и средните по големина градове.

Пример за структурата на РТА и функциите/отговорностите са представени по-долу за 2 от партньорите по проект ЕРТА: SRM Болоня и предложената Brasov Metropolitan Area РТА.

Пример за Обществен транспортен орган РТА в среден по размер град: Болоня, Италия

SRM (Reti e Mobilità Srl) е агенция, която работи като Обществен транспортен орган в Провинция Болоня (обслужва население от почти 1 милион души в рамките на 60 общини). Тя е акционерно дружество, чийто капитал е изцяло публична собственост на община и провинция Болоня. Тя е създадена през 2003 г., когато няколко функции от обществен интерес са делегирани на SRM от местни държавни органи в областта на обществения транспорт.

Бюджетът за финансиране на услугите на обществения транспорт са 96 милиона евро годишно, като над 80% от тази сума е от регионалното правителство (в този случай със SRM област Emilia-Romagna) въз основа на параметри, като например общи километри от обществения транспорт на година, и т.н. Останалото финансиране идва от местните органи.

SRM управлява целия този бюджет и също така контролира основните активи, необходими за предоставяне на обществени транспортни услуги. С този бюджет те имат пълен контрол върху тръжните процедури и процеса на възлагане и те финансират местните РТ оператори въз основа на договора за услуга, която съгласуват с оператора.

Управлението и контрола на договорите също са задачи делегирани на SRM. SRM има известна роля в насърчаването на интеграцията на услугите, но стратегически функции като планиране и определяне на тарифите са възложени на местните общини и на провинция Болоня, докато политика/регулиране основно се определя от регионалното правителство.

В резултат на това SRM има много лека структура на персонала, в нея работят само 9 души. Бюджетът за това е предвиден от 0.5% отрязък от регионалното финансиране за обществен транспорт (360 000 евро на година) плюс около 400 000 евро на година от наем, свързан с транспортната инфраструктура.

През последните месеци, SRM участвал в търг и е спечелила възлагането на управлението на уличното паркиране от името на Община Болоня. В резултат на това ще бъдат назначени още 2 члена на персонала. Това показва гъвкавостта и способността да се отговори на допълнителните възможности, които се предлагат от подхода на Агенцията за доставка РТА в малки и средни градове.

Предложение за обществен транспортен орган в среден по големина град: Брашов, Румъния

Обществения транспортен орган Брашов Метрополитън е създаден в отговор на силно нерегулирания начина, по който се предоставят транспортните услуги в района на Брашов (приблизително 450 000 жители в относително компактна област). РТА е разработен в рамките на проекта ЕРТА и е черпил идеи от най-добрите европейски практики, идентифицирани в рамките на и извън партньорството ЕРТА.

РТА на Брашов Метрополитън е основно неправителствена агенция на местни публични органи. Тази структура е в съответствие с румънската законодателна рамка и позволява, за първи път, на местните власти на малките общности да участват в организирането на системата на обществения транспорт в и около своята местна общност.

Новосформираната Асоциация за устойчиво развитие на обществения транспорт в Брашов е създадена през 2013 г. и се състои от 15-те общности в метрополитния район заедно с РТА на Агенция Брашов Метрополитън. Тази асоциация ще взема стратегически решения относно политиката/регулиране и планиране.

Първоначалният подход на РТА в Брашов е за справяне с ограничен набор от функции, като например тръжни процедури/процедури на възлагане и контрол с принос за планиране и регулиране чрез Асоциацията за устойчиво развитие на обществения транспорт в Брашов. Други функции ще бъдат включени в модела на РТА с разрастване на организацията.

Постоянната структура на персонал за РТА трябва да бъде малка (4-8 щатни служители). Различни специалисти могат да бъдат наети временно за специфични задачи, когато е необходимо.

Като се има предвид намалената структурата на персонала, голяма част от отговорността за мониторинг на обществените поръчки за услуги трябва да бъде прехвърлена на избраните оператори. РТА ще се установи процедури за мониторинг и проверка на съответствието, както ще събира данни за процеса на мониторинг. За да се компенсира малкият човешки ресурс, нает от РТА желателно е, когато е възможно, да се използват ICT технологии особено за целите на мониторинга на услуги.

Годишният бюджет за предложението РТА е около 157 000 евро, но минимален бюджет ще позволи функционирането на РТА само 100 000 евро / година.



ЕРТА (Европейски модел за обществен транспортен орган като ключов фактор, водещ към устойчив транспорт) е европейски проект за териториално сътрудничество, финансиран по програма INTERREG IVC EU с продължителност от Януари 2012 до юни 2014.



Цялата отговорност за съдържанието на тази публикация е на авторите. Тя не отразява непременно мнението на Европейския съюз. Европейската комисия не носи отговорност за ползата, която може да бъде извлечена от информацията, съдържаща се в него.