

ТЕХНИЧЕСКА СПЕЦИФИКАЦИЯ

ОБЩА ИНФОРМАЦИЯ

1.1. Предмет на обществената поръчка

Обществената поръчка ще се възложи чрез провеждане на открита процедура с предмет: „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.”

1.2. Възложител, бенефициент и краен ползвател

Възложител е министърът на транспорта, информационните технологии и съобщенията.

Бенефициент е Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията.

Краен ползвател е дирекция „Национална транспортна политика” в Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията.

1.3. Транспортната система в България

Стратегическото географско разположение на България осигурява отлични условия за развитието на транспортната мрежа в страната, осигурявайки връзката между западна и централна Европа с Близкия изток.

Транспортната мрежа на Република България се състои от:

- Републиканска пътна мрежа с обща дължина 19 678 км, в т.ч. автомагистрала – 605 км, първокласни пътища – 2 975 км, второкласни пътища – 4 035 км, третокласни пътища – 12 063 км*

- Железопътни линии с обща дължина 5 540 км, в т.ч. текущ път – 4 032 км*
- Вътрешноводен път – река Дунав и прилежащите пристанища
- Морски пристанища в Бургас и Варна
- Международни летища в София, Пловдив, Бургас, Варна и Горна Оряховица.

Тенденциите за развитие на транспортното търсене за последните 5 – 10 години сочат нарастване на автомобилния транспорт, както по отношение на пътническите, така и по отношение на товарните превози, докато железопътният транспорт губи пазарни дялове. Двата вида транспорт формират основното транспортно търсене, но и товарните превози по вътрешните водни пътища (р. Дунав) и морския транспорт през двете пристанища на Черно море играят значителна роля. Превозите с въздушен транспорт обслужват предимно трафика от/до Република България с цел бизнес и туризъм в региона на Европа, Близкия Изток и Северна Африка. След присъединяването на Република България към Европейския съюз (ЕС), въздушните пътнически пазари показват високи темпове на растеж. Засиленото търсене се обслужва предимно от международните летища София, Варна и Бургас, и в по-малка степен от Пловдив и Горна Оряховица. Превозите във вътрешността на страната са ограничени между столицата и големите черноморски градове Варна и Бургас.

Големите инвестиции в транспортната инфраструктура са финансирани от фондовете за регионално развитие чрез Оперативна програма „Транспорт” 2007 – 2013

* Източник на данни: НСИ, Статистически годишник 2013 г.
http://statlib.nsi.bg:8181/isisbgstat/ssp_fulltext.asp?content=FullT/FulltOpen_SG_2013_2014.pdf

г. Инвестициите са насочени в строителството на нови магистрали, както и рехабилитация на други основни първокласни пътища, а по отношение на железниците, основните инвестиции са насочени към рехабилитацията и модернизацията на един от най-важните коридори между София и Черно море. Част от инвестициите, включени в Общият генерален план за транспорта (ОГПТ) от 2010 г., все още са в процес на подготовка и някои от тях се очаква да бъдат включени в Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. (ОПТТИ).

Извършената оценка на ОГПТ през 2014 г. посредством доклад за Анализ на пропуските, достигна до следните основни заключения:

- Общият подход и обхватът на ОГПТ като цяло отговарят на това, което може да се очаква от една Транспортна стратегия, която обхваща 20-годишен период до 2030 г.;
- ОГПТ е придружен от подробен аналитичен инструмент (Транспортен модел), който е разработен с помощта на сравнително подробна база данни;
- ОГПТ предоставя списък от мерки и е предмет на Стратегическа екологична оценка (СЕО).

Идентифицирани са следните пропуски в ОГПТ:

- Необходимо е да се осигури по-добра връзка между целите, проблемите и мерките, за да се гарантира, че по-широк кръг от действия могат да бъдат определени в отговор на специфичните изисквания на транспортния сектор;
- Трябва да се обърне по-голямо внимание на организационните и оперативните мерки, както и на изискванията за изграждане на административен капацитет в областта на транспорта;
- Следва да бъде извършена обща актуализация на анализа и оценките, като се използват актуални транспортни данни и документи в областта на транспортната политика;
- Съществува голяма разлика между изводите на ОГПТ и последващото програмиране, което определя краткосрочните приоритети и източници за финансиране.

Основните предизвикателства, установени по време на оценката на ОГПТ и равностметка на текущото състояние, са обобщени, както следва:

- **Пътища:** За основни части на идентифицираните коридори, за които са необходими подобрения, са направени ограничени подобрения, въпреки нарастването на обема на трафика. Следва да се отбележи, че подобренията, както на инфраструктурата, така и по отношение на организацията и управлението са изпълнени или са в ход на изпълнение, което води до извода, че много от проблемите в пътният сектор са все още актуални, но не толкова тежки, колкото са описани в ОГПТ. Въпроси, свързани с рисковете по отношение на климатичните промени, адаптиране и смекчаване, както и устойчивостта при бедствия не са открити по-рано, но може да е необходимо да им се обърне внимание в бъдещата работа.

- **Железопътен транспорт:** В ОГПТ са идентифицирани железопътни проекти по няколко коридора, но подобренията досега са фокусирани върху проекти по един коридор. За останалата част от железопътната мрежа, предварително идентифицираните необходими подобрения, не се изпълняват. Независимо от това, че е обърнато внимание на управлението на проекти, необходимостта от по-нататъшни подобрения изглежда все още много актуална. Освен това, спадът в железопътния трафик подчертава необходимостта от цялостна стратегия за предприемане на действия по проблемите с бързата загуба на пазарен дял в конкуренция най-вече с автомобилния транспорт. Това включва и по-ефективно управление на железопътната система,

отчитайки проблема за осигуряване на устойчиво финансиране на железопътния сектор. Сега тези проблеми са по-сериозни, отколкото при изготвянето на ОГПТ.

- **Морски пристанища и вътрешноводни пътища:** Идентифицираните проблеми в ОГПТ са разгледани само частично (проекти по река Дунав) и все още се считат за важни. Влияние върху процеса на модернизация на пристанищната инфраструктура и предоставяните услуги оказва отдаването на концесия на пристанища и пристанищна инфраструктура. Следва да се отчита, че пристанищата не могат да се разглеждат изолирано. Те са портал към и от Република България и за търговията, която преминава транзитно през страната. Успехът на пристанищата и тяхната способност да осигуряват бързо и ефикасно движение на стоки и суровини разчита изключително много на качеството на сухопътните транспортни връзки. Висококачествените транспортни връзки с автомобилен и железопътен транспорт са жизнено важни за успеха им при привличане на търговски оборот.

- **Въздушен транспорт:** Отбелязва положително развитие през последните години. Направените през последните години инвестиции в инфраструктурата на летищата в Пловдив, Варна и Бургас са спомогнали за облекчаване в определена степен на проблемите с капацитета и качеството на обслужване, които бяха посочени в ОГПТ. Полагат се усилия за преодоляване на тенденцията за сезонна работа и привличане на допълнителен трафик на летищата в Бургас, Варна, Пловдив и Горна Оряховица, като за последните две летища трябва да се направи още много в тази насока. Трябва да се работи за отстраняването и на другите проблеми, идентифицирани в ОГПТ по отношение на въздушния транспорт, например: висока степен на контрол на летищните такси, което се отразява на способността им да отговарят на пазарните условия, както и лошо състояние на сградите на летище Горна Оряховица.

- **Интермодален транспорт:** Разпределението между видовете транспорт се промени значително през последните години. За товарните превози се наблюдава намаляване на търсенето на железопътен транспорт в полза на автомобилния транспорт. За пътническият транспорт, видовете обществен транспорт са загубили пазарни дялове спрямо превозите с лични транспортни средства и идентифицираните проблеми в ОГПТ относно липсата на надеждност и координация в рамките на обществения транспорт все още са значителни. В ход са действия за подобряване на интермодалните терминали в два града, но все още не са налични ясни доказателства, за да се разбере значението на тези проекти. Така, прегледът води до заключението, че няма причина да се смята, че проблемите са по-малко в сравнение с момента на изготвяне на ОГПТ.

Като цяло може да се заключи, че за двата основни транспортни сектора, измерени спрямо транспортното търсене, проблемите в железопътния сектор се задълбочават, докато проблемите в сектора на автомобилния транспорт, свързани с инфраструктурата започват да се решават (например изпълнение на големи инфраструктурни проекти, подобрения в управлението на проекти и намаляване на смъртните случаи по пътищата).

За другите транспортни сектори, които имат по-малък дял в общото транспортно търсене, се наблюдава съвсем малко развитие, което насочва към извода, че проблемите са все още актуални.

Проблеми на настоящата финансова устойчивост в транспортния сектор не са идентифицирани или разгледани изрично в ОГПТ, но равносметката показва, че това е въпрос, който става все по-важен, особено за железопътния транспорт, който е един от най-важните видове транспорт и търпи отрицателно развитие.

Накрая, проблемите за устойчивост на климата изобщо не са разгледани в ОГПТ, но на базата на глобалното развитие в последните години, с повече осъзнаване на този проблем в световен мащаб, рисковете, свързани с климатичните промени,

мерките за адаптиране и смекчаване, и устойчивостта при бедствия следва да бъдат разгледани отделно.

1.4. Транспортната политика на Европейския съюз

Бялата книга „Пътна карта за постигането на Единно европейско транспортно пространство – към конкурентоспособна транспортна система с ефективно използване на ресурсите” от 2011 г. е основният европейски стратегически документ, който очертава насоките за развитие на транспорта. В нея са описани планове на Европейската комисия за следващите десетилетия, предвиждащи изграждането на транспортна система до 2050 г., характеризираща се с Единно европейско транспортно пространство, отворени пазари, по-екологична инфраструктура и иновационни технологии с ниски въглеродни емисии. Бялата книга предлага глобален поглед върху развитието на транспортния сектор, бъдещите предизвикателства пред него и политическите инициативи, които е необходимо да бъдат предприети. В нея са набелязани 10 цели за постигането на конкурентоспособна и ефективна транспортна система. Предвидени са 40 инициативи в областта на автомобилния, железопътния, въздушния, морския и вътрешноводния транспорт.

1.4.1 Трансевропейска транспортна мрежа (TEN-T)

На 20 декември 2013 г. беше публикуван и влезе в сила **Регламент № 1315/2013 на Европейския Парламент и на Съвета относно насоките на Съюза за развитието на Трансевропейската транспортна мрежа**. Новата политика за развитие на транспортна инфраструктура предвижда структуриране на мрежата на две нива:

- **Основна мрежа**, която включва най-важните за ЕС транспортни връзки и възли и която следва да бъде реализирана до 2030 г. В основната мрежа ще се концентрира по-голямата част от европейското финансиране.
- **Широкообхватна мрежа**, която осигурява пълно покритие на територията на ЕС и достъп до всички региони и следва да бъде завършена до 2050 г.

1.4.2 Направления на TEN-T на територията на Република България

В хода на преговорите с ЕК е договорено включването както в пътните, така и в железопътните карти на основната мрежа, на направленията на Общоевропейските транспортни коридори, преминаващи през територията на Република България, както и железопътното направление София – Горна Оряховица – Русе – Букурещ и пътното направление София – Велико Търново – Русе – Букурещ.

В картата на широкообхватната мрежа, освен направленията и възлите в съществуващата карта на TEN-T, са включени и следните нови предложения: пет нови пътни трасета – Автомагистрала „Хемус”, Скоростен път „Рила”, Скоростен път I-2 „Русе – Шумен”, Скоростен път „Варна – Дуранкулак” и Път „Пловдив – Рудозем”, едно ново речно пристанище – Пристанище Силистра. В нея попадат и железопътните връзки към Варна.

Фиг. 1: Пътна карта на Трансевропейската транспортна мрежа (основна и широкообхватна) на територията на Република България



Фиг. 2: Железопътна карта на Трансевропейската транспортна мрежа (основна и широкообхватна) на територията на Република България



За улесняване изпълнението на основната мрежа е въведен т.н. **„коридорен подход”**. Създадени са 9 мултимодални коридора в подкрепа на основната ТЕН-Т, управлявани посредством гъвкави структури (коридорни форуми). Коридорите са разположени по начин, който позволява интегрирането им с коридорите за конкурентоспособен железопътен превоз. Председателстват се от европейски координатори, които имат ангажимента да организират разработването и приемането на работни планове. Плановете следва да се представят на ЕК до 22.12.2014 г. През територията на Република България преминават два коридора:

- **„Рейнско-Дунавски”** – вътрешноводния път р. Дунав, пристанища Видин и Русе и интермодалния терминал в Русе
- **„Ориент/Източно-Средиземноморски”** – железопътно и пътно трасе по направленията Видин – София – Кулата и София – Пловдив – Бургас/Свиленград (турска граница).

Първоначално определените приоритетни проекти по коридорите са проектите, свързани с развитието на устойчивите видове транспорт – железопътен и воден. Изпълнението на мрежата ще се осъществява с подкрепата на Кохезионния фонд (чрез оперативната програма) и новосъздадения фонд – Механизъм за свързване на Европа (МСЕ).

1.4.3 Механизъм за свързване на Европа (МСЕ)

МСЕ е създаден с Регламент (ЕС) № 1316/2013 на Европейския парламент и на Съвета. По него ще се финансират проекти от общ интерес в областта на транспортните, енергийните и телекомуникационните инфраструктури. С Делегиран регламент (ЕС) № 275/2014 подробно са определени приоритетите за финансиране в транспорта за целите на многогодишните и годишните работни програми на МСЕ.

Общият финансов ресурс за проекти в сектор транспорт е 26.2 млрд. евро, включително 11.3 млрд. евро, които се прехвърлят от Кохезионния фонд. До края на 2016 г. кохезионните средства ще са запазени за държавите, обхванати от политиката на сближаване, а след това неусвоените средства ще се разпределят без оглед на национални алокации в зависимост от качеството и готовността на подаваните от държавите кохезионни проекти. От ресурса, прехвърлен от Кохезионния фонд, се очаква за Република България да бъдат достъпни около 350 млн. евро.

Разходването на средствата ще се извършва чрез покани за набиране на предложения, съгласно **годишни и многогодишни работни програми**. С Решение за изпълнение на Комисията № 1921/2014 е приета първата многогодишна работна програма с общ финансов ресурс от 11 млрд. евро. С Решение за изпълнение на Комисията № 1919/2014 първата годишна работна програма с общ финансов ресурс от 930 млн. евро. Първите покани за проектни предложения за двете работни програми са в сила от 11 септември 2014 г.

Към настоящия момент на национално ниво е създаден **координационен механизъм с ПМС № 76 от 04.04.2014 г.** за преглед на проектната готовност и приоритизиране на проектите в сектор транспорт по Регламент 1316/2013 г.

1.5. Национална транспортна политика

Основните стратегически документи, които формират транспортната политика на Република България и съответно дефинират приоритетните нужди за финансиране и развитие на националната транспортна инфраструктура, са посочени по-долу.

Стратегията за развитие на транспортната система на Република България до 2020 г., приета на заседание на Министерския съвет на 7.04.2010 г. с Протокол № 13, очертава **най-важните насоки за развитие на транспортната система до 2020 г.** Форматът на Стратегията съответства на формата на

стратегическите документи на Европейския съюз. Стратегическият документ определя и основните **приоритети и мерки**, които е необходимо да се изпълняват до 2020 г.

Стратегическите цели на политиката в транспортния сектор са:

- Постигане на икономическа ефективност;
- Развитие на устойчив транспортен сектор;
- Подобряване на регионалното и социално развитие и обвързаност.

Стратегическите приоритети на транспортния сектор са:

- Ефективно поддържане, модернизация и развитие на транспортната инфраструктура;
- Интегриране на българската транспортна система в европейската;
- Прозрачни и хармонизирани условия за конкуренция на транспортния пазар. Осигуряване на добра бизнес среда;
- Осигуряване на адекватно финансиране за функциониране и развитие на транспортния сектор. Ефективно усвояване на средствата от европейските фондове;
- Ограничаване негативното въздействие на транспорта върху околната среда и здравето на хората;
- Постигане на висока степен на безопасност и сигурност на транспорта;
- Осигуряване на качествен и лесно достъпен транспорт във всички райони на страната;
- Устойчиво развитие на масовия обществен транспорт.

Визията е към 2020 г. Република България да притежава модерна, безопасна и сигурна транспортна система, която да удовлетворява потребностите за качествен и безопасен транспорт.

Един от инструментите за реализиране на политиката на България за развитие на транспортната инфраструктура е **Оперативна програма „Транспорт” 2007 – 2013 г. (ОПТ)**. ОПТ включва следните приоритетни оси:

- Приоритетна ос 1 „Развитие на железопътната инфраструктура по Трансевропейските и основните национални транспортни оси”;
- Приоритетна ос 2 „Развитие на пътната инфраструктура по Трансевропейските и основните национални транспортни оси”;
- Приоритетна ос 3 „Подобряване на интермодалността при превоза на пътници и товари”;
- Приоритетна ос 4 „Подобряване на корабоплаването по морските и вътрешно-водни пътища”;
- Приоритетна ос 5 „Техническа помощ”.

Към момента по ОПТ е предоставена безвъзмездна финансова помощ (БФП) на общо 111 проекта по всички приоритетни оси. По програмата се изпълняват 21 инвестиционни проекта, като 7 от тях вече са завършени. Реализират се 11 „големи” (над 50 млн. евро) проекта, като Европейската комисия е одобрила 10 от тях.

Общият генерален план за транспорта на България (ОГПТ) е разработен на базата на стратегията след обстойни проучвания и анализи, финансирани по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ” на ОПТ. Окончателният доклад беше приет от Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията в края на 2010 г. Разработен е инструмент за транспортно моделиране, който е приложим както

за пътническия и товарния транспорт общо, така и по видове транспорт, като се включва: вътрешен транспорт, международен транспорт в Република България като страна на натоварване и страна на разтоварване и транзит.

Актуализацията на сценария, основан на транспортния модел, свързан с определянето на тесните места в пътната и железопътната TEN-T мрежа в страната, беше завършена през м. май 2013 г. Актуализираният сценарий допринася за идентифицирането на приоритетните инвестиции по основната и широкообхватната мрежа с хоризонт до 2020 г. и 2030 г.

Национална програма за развитие: България 2020, Приоритет 8 „Подобряване на транспортната свързаност и достъпа до пазари”. Документът е разработен през 2012 г. и е одобрен с Решение № 1057/27.12.2012 г. на Министерския съвет. Приоритет 8 „Подобряване на транспортната свързаност и достъпа до пазари” определя основните приоритети и мерки в транспортния сектор като част от икономическото развитие на страната до 2020 г. Подготвени са и Тригодишни планове за действие за изпълнението на НПП: България 2020 съответно за периода 2014 – 2016 г. и 2015 – 2017 г.

2. ЦЕЛИ И ОБХВАТ НА ПРОЕКТА

2.1. Основна цел

Основната цел на проекта е устойчиво развитие на транспортния сектор на Република България, чрез разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.

Република България има нужда от ясна и последователна стратегия за развитие на транспортния сектор. На базата на подробен анализ на настоящото състояние на транспорта и съгласно националните и европейските транспортни приоритети, Интегрираната транспортна стратегия ще бъде база за планиране на:

- Транспортни проекти, предвидени за финансиране от Кохезионния фонд и Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР);
- Транспортни проекти, предвидени за финансиране от Механизма за свързване на Европа;
- Транспортни проекти, предвидени за финансиране от Държавния бюджет;
- Транспортни проекти, предвидени за финансиране от други международни финансиращи институции, публично-частни партньорства, частно финансирани инициативи и т.н.

Стратегията трябва да е в съответствие и да покрива приоритетите и изискванията, заложи в Предварителните условия на Европейската комисия за усвояване на европейските фондове в периода 2014 – 2020 г., както и в регламентите за Трансевропейската транспортна мрежа и да спомага за устойчивото развитие на транспортната инфраструктура, базирайки се на баланс между социалните, икономическите и екологични изисквания.

В качеството си на държава-членка на Европейския съюз, Република България получава финансова помощ по линия на Европейските структурни и инвестиционни фондове за периода 2014 – 2020 г., съгласно Регламент (ЕС) № 1303/2013 на Европейския парламент и на Съвета от 17 декември 2013 г. за определяне на общоприложими разпоредби за Европейския фонд за регионално развитие, Европейския социален фонд, Кохезионния фонд, Европейския земеделски фонд за развитие на селските райони и Европейския фонд за морско дело и рибарство и за определяне на общи разпоредби за Европейския фонд за регионално развитие,

Европейския социален фонд, Кохезионния фонд и Европейския фонд за морско дело и рибарство, и за отмяна на Регламент (ЕО) № 1083/2006 на Съвета.

Интегрираната транспортна стратегия в периода до 2030 г. трябва да формира база за заявка за бъдещо финансиране с европейски средства и алтернативно финансиране, включително публично-частно партньорство. Стратегическият документ трябва да бъде достатъчно детайлен и надежден, за да може да бъде осигурено бъдещо финансиране и изпълнение на проектите на база разработените мерки, както и да покрива всички изисквания на Предварителните условия на Европейската комисия за усвояване на европейските фондове в периода 2014 – 2020 г.

2.2. Специфични цели и обхват на проекта

Обхватът на проекта покрива всички видове транспорт и пътувания през, към, от и в България. Необходимо е да се включат и нуждите на транспортния сектор с оглед специфичните особености (географско разположение, релеф, социално-икономически и демографски фактори) и регионалната обвързаност на страната.

Стратегическият документ трябва да съдържа цялостен анализ на проблемите за всеки вид транспорт. За разрешаването им е необходимо да се определят мерки от инфраструктурен, организационен и оперативен характер, които да обхващат автомобилния транспорт, железопътния транспорт, вътрешните водни пътища, морския транспорт, пристанищата, мултимодалните връзки и летищната инфраструктура. Необходимо е да се извърши добре обоснован анализ на проблемите във всеки сектор и оценка на алтернативите за справяне с тези проблеми на стратегическо ниво като се използват оптимални решения.

При разработването на стратегическия документ е необходимо да се обърне специално внимание в отделен раздел за развитието на железопътния транспорт в съответствие с институционалното устройство на държавите-членки (включително относно обществен транспорт на регионално и местно равнище), което подпомага развитието на инфраструктурата и подобрява свързаността с основната и широкообхватната TEN-T мрежа. Планираните инвестиции в железопътния транспорт трябва да обхващат мобилните активи, оперативната съвместимост и изграждането на капацитет.

По отношение на другите видове транспорт, включително вътрешните водни пътища, морски транспорт, пристанища, мултимодални връзки и летищна инфраструктура, в стратегическия документ следва да е включен специален раздел за вътрешните водни пътища, морския транспорт, пристанищата, мултимодалните връзки и летищната инфраструктура, допринасящи за подобряване на свързаността с основната и широкообхватната TEN-T мрежа и за насърчаване на устойчиво развитие на регионалната и местна мобилност.

При разработването на раздела за автомобилния транспорт следва да се има предвид разработеният проект на Стратегия за развитие на пътната инфраструктура в Република България 2014 – 2020, който предстои да бъде одобрен от Министерството на регионалното развитие и благоустройството. Очакваме Изпълнителят да разгледа републиканската транспортна схема и да предложи промени с цел нейното оптимизиране.

Настоящият проект ще осигури подкрепа на българската администрация и като инструмент за продължително развитие на решенията и инвестиционното планиране в транспортния сектор ще спомогне за постигането на следните специфични цели:

- Анализ на нуждите на сектор транспорт, включващ всички видове транспорт – автомобилен, железопътен, вътрешноводен, морски, въздушен и интермодален;
- Създаване на стратегическа база от технически данни;

- Изготвяне на транспортен модел;
- Определяне на национални цели и приоритети;
- Определяне на подходящи мерки за постигане на набелязаните цели;
- Идентифициране на проекти, произтичащи от разработените мерки;
- Изготвяне на Стратегическа екологична оценка (СЕО) и Оценка за съвместимост (ОС).

3. ТЕХНИЧЕСКИ ИЗИСКВАНИЯ НА ПРОЕКТА

Транспортната стратегия се състои от набор от цели и средства за тяхното изпълнение. Съответствието между тях е задължително условие за практическото приложение и изпълнение на стратегическия документ като динамичен компонент на икономическото развитие и за успешното интегриране на транспортния сектор на Република България в европейската транспортната система.

Разработването на Интегрирана транспортна стратегия включва задълбочени анализи за развитието на транспорта, продиктувано от нуждите на икономиката и обществото, а изпълнението ѝ изисква мобилизирането на значителен по обем финансов ресурс.

В тази връзка правилното определяне на целите, приоритетите, мерките и проектите за изпълнение към тях ще доведе до подобряване на цялостната транспортна ефективност, което ще намали разходите на операторите и потребителите и ще подкрепи икономическото развитие на страната. Също така това ще допринесе и за ефективното усвояване на средства по програми на ЕС и изпълнението на приоритетни инфраструктурни проекти, което от своя страна ще повиши конкурентоспособността на националната икономика и ще осигури високо ниво на мобилност за хората и бизнеса.

Разработването на проект „Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.” включва изпълнението на следния обхват от дейности:

3.1. Дейност 1: Подготвителна фаза

Обхват на Дейност 1:

- Установяване на контакти с всички свързани с изпълнението на проекта страни;
- Изготвяне на подробен план на дейностите и срокове за изпълнението им съобразно изискванията на Техническата спецификация;
- Подготовка на подробен план за обхвата, източниците и методиката за събиране на данни;
- Подготовка на проект на обхвата на транспортния модел;
- Изготвяне на план за консултации със заинтересованите страни и широката общественост;
- Оценка на риска и подготовка на план за управлението му;
- График на предоставяне на подготвените доклади за изпълнение на дейностите съгласно Техническата спецификация.

Резултатът от Дейност 1 ще бъде документиран във Встъпителния доклад.

3.2. Дейност 2: Събиране на данни и създаване на електронна база данни

Обхват на дейност 2:

Изпълнителят подготвя и съгласува с Възложителя подробен план за дейностите, свързани със събирането на данни, необходими за изготвянето на Интегрираната транспортна стратегия в периода до 2030 г.

За изпълнение на поставените в Техническата спецификация задачи, Изпълнителят ще използва предоставените му от Възложителя налични данни и ще реализира план за събиране на нови данни.

Събирането на нови данни включва използването на информация от:

- Ръчно класифицирани трафични преброявания на 30 пункта, избрани от Изпълнителя в помощ на калибрирането при осъвременяването на транспортния модел;
- Преброяване на пътничекотока в 6 стратегически значими железопътни гари и 6 стратегически значими автобусни гари в големите градове;
- Изготвяне на общ преглед на условията на пазара на товарни превози чрез подбрани интервюта с браншови организации, логистични фирми, спедитори и големи фирми, генериращи значителни обеми товари.
- Събиране на други данни включително:
 - Трафични данни за международен транспорт от Eurostat, Transtools и Etisplus;
 - Данни за трафика от и до българските летища от уебсайта на Главна дирекция „Гражданска въздухоплавателна администрация“ (ГД ГВА) и други официални източници на информация, счестени за полезни от страна на Изпълнителя;
 - Данни за трафика по вътрешните водни пътища и морските пристанища от уебсайта на Изпълнителна агенция „Морска администрация“ и други официални източници на информация, счестени за полезни от страна на Изпълнителя;
 - Данни за разписанията и таксите на обществения транспорт за междуградски влакове и автобуси в Република България от уебсайтове и/или други официални източници на информация, счестени за полезни от страна на Изпълнителя;
 - Събиране на наличните данни, необходими за анализиране на съществуващото положение и разработването на транспортния модел.

След приключване на процеса по събиране на данни Изпълнителят трябва да създаде електронна база данни, която да съдържа цялата получена и събрана информация. Базата данни ще се съдържа в едно приложение, което ще позволява на крайния ползвател да работи лесно с необходимия набор от данни. Софтуерът, който ще се използва за работа с базата данни (напр. MS Excel) подлежи на одобрение от страна на Възложителя в подготвителната фаза от изпълнението на проекта. Базата данни ще бъде в пакет и ще се предаде на Възложителя. Изпълнителят ще гарантира, че всички данни в базата данни могат да се използват свободно от Възложителя. Изпълнителят следва да подготви Ръководство за наличните данни и техните източници.

Резултатът от Дейност 2 ще бъде документиран в Доклад № 1 „Създаване на електронна база данни и подготовка на Национален транспортен модел”.

3.3. Дейност 3: Подготовка на Национален транспортен модел

Обхват на Дейност 3:

Разработването на инструменти за транспортно моделиране ще бъде основна част от подготовката на Интернираната транспортна стратегия в периода до 2030 г. Тези инструменти трябва да са приложими към пътничекия и товарен транспорт като

цяло и по видове транспорт. Необходимо е да бъде извършено транспортно моделиране със следния обхват:

- Транспорт изцяло в рамките на Република България;
- Международен транспорт с начална или крайна точка на територията на Република България;
- Транзитен транспорт.

Важно е всички тези видове превози да се оценят подробно, като се вземат предвид икономическите и демографски промени, както и промените в конкурентоспособността на всеки вид транспорт. Моделирането трябва да съдържа ясни и логически издържани връзки между икономическата/демографската промяна и цялостното транспортно търсене. Необходимо е моделирането да включва също така механизъм, който да отчита спада в превозите при влошаване на транспортните условия и повишения обем на превози при подобрене на условията, както вътрешни, така и международни.

Моделирането трябва да има възможност да отразява ефектите от:

- Промяна в наличната инфраструктура;
- Промяна в предоставянето на обществените транспортни услуги;
- Прилагането на различни сценарии, свързани с фактори като заплащане за използването на магистрали или заплащане за използване на обществен транспорт, изменения на тарифите и таксите, промени в данъчното облагане и др.

Необходимо е да се гарантира, че моделът за базовата година представя съществуващото търсене при достатъчно ниво на точност. Също така механизмите, които симулират промените в транспортната система, трябва да са научно обосновани и приложими към настоящите и бъдещи условия в Република България.

Изпълнителят може да използва съществуващия ЕММЕ модел (система за пълно моделиране на търсенето за прогнозиране на градски, регионален и национален транспорт), изготвен в периода 2008 – 2010 г., като отправна точка за разработването на актуализиран модел. Данните от съществуващия модел ще бъдат предоставени от Възложителя, а описанието на модела е включено в Главен доклад 1 – Доклад за развитие на транспортния модел от изготвянето на ОГПТ през 2010 г.

С цел изпълнение на заложените в Техническата спецификация задачи, Изпълнителят е необходимо да реализира мащабна програма за събиране на нови данни. От кандидатите за изпълнители на проекта ще се изисква да представят проект на план за събиране на данните.

Моделът трябва да бъде разработен на търговски наличен софтуер, който да бъде предложен от Изпълнителя на Възложителя. Изпълнителят ще осигури на Възложителя лицензирана инсталация на софтуера по начин, който да дава възможност за едновременната му употреба от 4 потребители (на 4 работни места). Изискванията за транспортния модел са описани по-подробно в т. 3.3.1. „Спецификации на модела” на Техническата спецификация.

Транспортният модел трябва да представя товарния и пътническия трафик по отделно. Тъй като наличните техники за разработването на матриците за базовата година на двата модела са различни, моделът също така трябва да съдържа инструмент, в рамките на софтуерния пакет, който ще може да трансформира прогнозите за икономическия и демографския растеж в прогноза за транспортно търсене за бъдещи години, при зададена матрица за базовата година.

Прогнозата за растеж на търсенето на товарни и пътнически превози трябва да бъде извършена в съответствие с международните насоки и най-добри практики, като

се вземат предвид икономическите и демографски параметри на зонално ниво, които ще доведат до такъв растеж.

Тъй като Изпълнителят може да използва съществуващия модел като отправна точка, трябва да се има предвид, че настоящата система за райониране ще изисква разбиване в района на гр. София, за да се отрази правилно изборът на маршрут чрез транспортната мрежа, която обслужва и нуждите на столицата. Разбиването по райони е също необходимо и в съседните страни, за да се представи по-добре изборът на маршрут, където има по няколко гранични пункта.

Първоначално, пълният обхват на транспортния модел ще бъде включен за съгласуване в Доклада за обхвата на модела. Докладът за обхвата на модела ще представлява подробна методология за разработване на задачите на модела. Това ще включва подробна спецификация за транспортните проучвания, предложените процеси за разработване на матрица/мрежа, предложения за калибриране/валидиране на модела.

Обучението за работа с Транспортния модел е ключов елемент от проекта. Очаква се Изпълнителят да обучи определените експерти от крайния ползвател (дирекция „Национална транспортна политика“) до ниво, на което са в състояние да отворят модела, да задават ключови заявки и пускат основни тестови сценарии. Предвижда се по-комплексното използване на модела да продължи да изисква външна подкрепа, докато крайният ползвател е в процес на повишаване на квалификацията на използване на модела.

Обучението трябва да се извърши своевременно, за да може крайният ползвател да използва резултата по време на разработването на Националния транспортен модел.

Обучението по транспортно моделиране, предоставено от страна на Изпълнителя трябва да включва:

- Двудневен курс за въведение в концепцията на транспортно моделиране, неговата цел и ключови въпроси за управлението на проекти, свързани с транспортното моделиране, в който да вземат участие до 30 души;
- От 3 до 5-дневен курс за група от 6 експерти за основния софтуер на транспортно моделиране, използван за разработването на модела;
- Временни обучителни сесии за групата от предвидените 6 експерти за включването им в процеса на разработване на модела. Тези обучителни сесии ще се провеждат в помещенията на дирекция „Национална транспортна политика“ на персонален компютър, на който е инсталиран съответният софтуер. Поне една сесия ще се провежда при предаването на всеки от следните доклади:
 - Доклад за документиране и валидиране на базовата година, включващ сравнение между резултатите от модела и трафичните преброявания;
 - Доклад за документиране и валидиране на прогнозата, включващ илюстрирани примерни сценарии;
 - Доклад за транспортно моделиране.

Сценариите трябва да са предоставени в такава форма, че да могат да се въведат в Географска информационна система (ГИС). Трябва да се представят следните сценарии:

- Сценарий за базова година (2014 г.);
- Сценарий „направи минимум“ за годините 2020 г., 2027 г., 2034 г.;
- Сценарий „направи нещо“ за всички бъдещи години (очакват се 3 сценария за всяка следваща година и определянето на най-вероятен за съответната година);

- Окончателен сценарий за стратегическо развитие за всяка от прогнозните години (2020 г., 2027 г., 2034 г.).

При разработване на сценариите следва стриктно да се спазват целите и техническите изисквания, посочени в Регламент (ЕС) № 1315/2013 на Европейския парламент и на Съвета от 11 декември 2013 г. относно насоките на Съюза за развитието на Трансевропейската транспортна мрежа и за отмяна на Решение № 661/2010/ЕС*, касаещи завършеността на основната и широкообхватната TEN-T мрежа във времеви хоризонт 2030 – 2050 г., на територията на Република България, както и свързаността на възлите (градски възли, включително прилежащите им пристанища и летища; морски пристанища и вътрешноводни пристанища; гранично-пропускателни пунктове към съседни държави; железопътно-автомобилни терминали; пътнически и товарни летища) с основната и широкообхватната мрежа, съобразени с Националната концепция за пространствено развитие за периода 2013 – 2025 г.*

Предоставянето на транспортен модел трябва да се съпътства от:

- Ръководство за ползване на модела (процедури за отваряне и стартиране на модела и промяна на параметрите);
- Доклад за транспортно моделиране, включващ преглед на избраната структура на модела, информация за събирането на данни, информация за транспортните мрежи, източници на транспортно търсене, процес на калибриране и валидиране и методи за прогнозиране.

3.3.1. Спецификации на модела

Интегрираният Национален транспортен модел трябва да се основава на мултимодален подход за прогнозиране търсенето на пътнически и товарни превози. Целта на Националния транспортен модел е да се създаде инструмент, който да може да се използва за тестване и симулиране на бъдещите основни потоци от трафик на пътници и товари по видове транспорт и маршрути на базата на множество от предположения по отношение на икономически и инфраструктурни режими, както и режими за таксуване и тарифиране. За частта „пътнически превози“ се очаква 4-степенен тип модел, докато специфичната структура за частта „товарен транспорт“ може да приеме други форми.

Структурата на Националния транспортен модел трябва да включва следното:

- Видове транспорт: лични автомобили, товарни превози, обществен транспорт (автобусен), железопътен, въздушен и воден транспорт, представени като отделни матрици в рамките на модела;
- Категоризиране на матриците на търсене на пътнически превози съгласно целта на пътуването;
- Частите на модела трябва да представляват ГСДТ (Годишен среднодневен трафик);
- Калибрирането и валидирането на модела трябва да бъде в съответствие с признатите насоки за разработване на национални модели;
- Транспортният модел трябва да бъде изготвен за базовата 2014 г. и за прогнозните години 2020 г., 2027 г. и 2034 г.;
- Пътната мрежа ще бъде представена в модела по начин, който отразява действителното ѝ състояние (брой ленти). Моделът ще включва всички онези пътища, които осигуряват трафик по републиканската пътна мрежа, но изключва общинските пътища;

* <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/BG/TXT/HTML/?uri=CELEX:32013R1315&from=EN>

* http://www.strategy.bg/StrategicDocuments_View.aspx?lang=bg-BG&Id=774

- Мрежата на обществения транспорт трябва да се разработи като включва инфраструктурата, която поддържа съществуващите транспортни услуги. Това трябва да обхваща железопътната мрежа и основните автобусни линии. Мрежата ще включва и основните спирки/железопътни гари на обществения транспорт;

- Услугите на обществения транспорт трябва да бъдат разработени на базата на приетите времеви графици и да обслужват тези спирки/гари, които са включени в съществуващите графици за движение;

- Моделът трябва да включва възможността да се тестват предложения за пътни тол такси чрез определяне на съответните такси на необходимите места в моделираната мрежа;

- Транспортният модел трябва да бъде съвместим с ГИС. За всички връзки и зони в модела трябва да има функционална възможност за включване на допълнителни полета, които ще описват физически, демографски и технически подробности относно съответните зони или връзки. Информацията трябва да може да се експортира в MS Excel файлове и файлове във форма, удобна за преглеждане и ползване от страна на Възложителя;

- Необходимо е моделът да осигури следните резултати:

- Пътникопотоците по обществени транспортни връзки (железопътни и автобусни линии), по цел на пътуване;

- Превозни средства и пътници по пътните връзки, по цел на пътуване;

- Товарни обеми (вкл. и превозни средства) на автомобилния, железопътния и водния транспорт;

- Общо време за пътуване и разстояние по мрежата, по вид транспорт и цел на пътуване при пътническите превози;

- Общо време за пътуване и разстояние по вид транспорт и по групи стоки при товарните превози;

- Брой прекачвания на пътници по основните обществени транспортни възли;

- Общ брой на потоците произход – предназначение по зони и видове транспорт.

- Моделът трябва да извежда тези резултати за редица промени в текущото състояние като:

- Нови транспортни връзки;

- Промяна в скоростта на участъка или капацитета;

- Промяна на обществените транспортни маршрути, скорости и/или времевия график на услугите;

- Промяна в статута на земите;

- Подобрения в подвижния състав на обществения транспорт;

- Промени в цените на билетите, тарифите, горивата, пътните такси.

- Пълният анализ, свързан с моделиране на определена схема, трябва да бъде включен в един софтуерен пакет или интегрирана софтуерна система.

Националният транспортен модел трябва да се предостави в завършен вид на Възложителя, така че да бъде възможно пълното му функционално използване и да позволява едновременна употреба от четирима потребителя (на 4 отделни работни места).

Необходимо е използваните програмни продукти, които позволяват пълното функционално използване на софтуера, представляващ модела, да бъдат придружени от съответните лицензи, включващи техническа поддръжка и валидни за период от 5 години.

Изпълнителят се задължава да инсталира софтуера, който е разработил, и да предостави лицензи за едновременното опериране на модела от четирима потребителя (на 4 отделни работни места), както и да осигури техническа поддръжка и технически консултации за този софтуер за период не по-малко от 3 години от датата на одобряване на Окончателния доклад. Инсталацията на разработения софтуер, както и необходимите за това технически средства (хардуер и/или други подходящи) са за сметка на Изпълнителя.

Изпълнителят се задължава да прехвърли правото на собственост върху този софтуер на Възложителя.

При разработването на модела и на Интегрираната транспортна стратегия, Изпълнителят може да използва Ръководството за оценка (Транспорт) на JASPERS: Използване на транспортни модели в транспортното планиране и оценка на проекта, както и Ръководството за методологическа подкрепа за подготовката на национални и регионални транспортни планове и свързаните Предварителни условия за програмен период 2014 – 2020 г.*

3.3.2 Списък с данни, които могат да се използват при разработването на транспортния модел

- Файлове от съществуващия транспортен модел, изготвени във формат ЕММЕ/3:
 - Пътна и железопътна мрежа, състояние през 2008 г.;
 - Разписания и цени на билети през 2008 г. за регионален пътнически железопътен транспорт и автобуси, както са използвани в съществуващия транспортен модел;
 - Таблици за произход – предназначение през 2008 г., налични в съществуващия модел;
 - Всички останали данни, параметри и макроси, които са налични в съществуващия модел.
- Демографски и икономически данни:
 - Прогнози за икономически растеж за последния възможен тригодишен период, достъпни на уеб страницата на Министерството на финансите;
 - Население по общини, 264 общини;
 - Заетост по области, 28 области, ниво NUTS 3;
 - БВП по райони за планиране, 6 района, ниво NUTS 2 (2014 г. или последната година, за която има официални данни);
 - 30-годишна прогноза за населението по региони в зависимост от три икономически сценария (2014 г., НСИ).
- Данни за автомобилния транспорт:
 - ГИС на пътната мрежа (2014 г.);

*<http://www.jaspersnetwork.org/plugins/servlet/documentRepository/displayDocumentDetails?documentId=222>
и
<http://www.jaspersnetwork.org/plugins/servlet/documentRepository/displayDocumentDetails?documentId=221>

- Електронна база данни с данни за броя платна, настилка, състояние (показател за равност IRI) по участъци;
- Резултати от приблизително 1000 ръчни периодични преброявания на трафика от 2010 г. и приблизително 100 постоянни ръчни преброявания на трафика по години до 2014 г. или последната година, за която има официални данни. Преброяванията са класифицирани за шест вида превозни средства;
- Резултати от приблизително 100 автоматични преброявания на трафика от 2014 г. или последната година, за която има официални данни;
- Данни за произшествия на пътя, включващи определяне на местата с концентрация на пътнотранспортни произшествия.
- Данни за железопътния транспорт:
 - Референтен документ на мрежата;
 - Данни за начална и крайна точка на пътуване, информация от продажба на билети (2014 г. или последната година, за която има официални данни);
 - Данни за извършените товарни превози по железопътни участъци;
 - Данни за извършените транс-гранични превози (2014 г. или последната година, за която има официални данни);
 - Обобщени данни (най-малко за 70%) от извършените товарни и пътнически превози на национално (NUTS 2) и международно ниво, вкл. и транзитни превози.
- Данни за вътрешноводни пътища и морски транспорт:
 - Годишни данни за натоварени и разтоварени товари в морските пристанища в тонове (2014 г. или последната година, за която има официални данни);
 - Годишни данни за натоварени и разтоварени товари в речните пристанища в тонове (2014 г. или последната година, за която има официални данни).
- Данни за въздушния транспорт:
 - Въздушен трафик на пътници и товари (в тона) по летища (2014 г. или последната година, за която има официални данни).

Резултатът от Дейност 3 ще бъде документиран в Доклад № 5 „Окончателен Национален транспортен модел”.

3.4. Дейност 4: Извършване на транспортни анализи

Обхват на Дейност 4:

3.4.1. Определяне на стратегическата цел

Стратегическата цел трябва да съответства на националните и европейските стратегически приоритети. По време на анализа е възможно да се използват до 5 стратегически цели, покриващи икономическите, екологичните и социалните аспекти на зададения предмет на анализа.

3.4.2. Изпълнение на Предварителните условия

Интегрираната транспортна стратегия в периода до 2030 г. трябва да отговаря напълно на приложимите тематични предварителни условия, поети като ангажимент в Споразумението за партньорство, а именно:

„7.1. Транспорт: Наличие на всеобхватен(ни) план(ове) или рамка(и) за инвестиции в транспорта в съответствие с институционалното устройство на

държавите-членки (включително обществения транспорт на регионално и местно равнище), подпомагащи развитието на инфраструктурата и подобряващи свързаността с широкообхватната и основната TEN-T мрежи” Критерий за изпълнението: „Наличие на всеобхватен(ни) план(ове) за транспорта или рамка(и) за инвестиции в транспорта, който(които) спазва(т) правните изисквания за стратегическа оценка на околната среда и определя(т):

- Приноса към Единното европейско транспортно пространство в съответствие с член 10 от Регламент (ЕС) № 1315/2013 на Европейския парламент и на Съвета (5), включително приоритети за инвестиции в:

- Основната и широкообхватната TEN-T мрежа, където се предвиждат инвестиции от ЕФРР и Кохезионния фонд, както и

- Във второстепенната свързаност;

- Портфейл от реалистични и концептуално изчистени проекти, за които се предвижда подкрепа от ЕФРР;

- Мерки, гарантиращи капацитета на междинните звена и на бенефициентите за реализиране на портфейла от проекти.”

В стратегическия документ е необходимо да е включен специален раздел за железопътния транспорт, който да отговаря на следните изисквания, съгласно Предварителните условия:

„7.2. Железопътен транспорт: Наличие във всеобхватния(ните) план(ове) или рамка(и) на специален раздел за развитието на железопътния транспорт в съответствие с институционалното устройство на държавите-членки (включително относно обществен транспорт на регионално и местно равнище), което подпомага развитието на инфраструктурата и подобрява свързаността с широкообхватната и основната TEN-T мрежа. Инвестициите обхващат мобилните активи, оперативната съвместимост и изграждането на капацитет.”

Критерий за изпълнението: „Наличие в плана(овете) или рамката(ите) за транспорта на раздел за развитието на железопътния транспорт, както е посочено по-горе, който изпълнява правните изисквания за стратегическа оценка на околната среда и определя портфейл от реалистични и концептуално изчистени проекти (включително график, бюджетна рамка); мерки, гарантиращи капацитета на междинните звена и на бенефициентите за реализиране на портфейла от проекти.”

Също така, в съответствие с Предварителните условия в Стратегията трябва да е включен и специален раздел, който да отговаря на следните изисквания:

„7.3. Други видове транспорт, включително вътрешните водни пътища и морски транспорт, пристанища, мултимодални връзки и летищна инфраструктура: наличие във всеобхватния(ните) план(ове) или рамка(и) на специален раздел за вътрешните водни пътища и морски транспорт, пристанища, мултимодални връзки и летищна инфраструктура, допринасящи за подобряване на свързаността с широкообхватната и основната TEN-T мрежа и за насърчаване на устойчиво развита регионална и местна мобилност.”

Критерий за изпълнението: „Наличие в плана(овете) или рамката(ите) за транспорта на раздел за вътрешните водни пътища и морски транспорт, пристанища, мултимодални връзки и летищна инфраструктура, който:

- Спазва правните изисквания за стратегическа оценка на околната среда;

- Определя портфейл от реалистични и концептуално изчистени проекти (включително график за изпълнението);

- Мерки, гарантиращи капацитета на междинните звена и на

бенефициентите за реализиране на портфейла от проекти.”

Тъй като Интегрираната транспортна стратегия в периода до 2030 г. е именно всеобхватен транспортен план и рамка за инвестиции в транспорта, Изпълнителят трябва да удовлетвори напълно горесцитираните критерии за изпълнението на Предварителните условия.

3.4.3. Анализ на конкретен проблем

При анализа на поставения проблем ще се използва информацията, събрана от секторните проучвания, предишни доклади и допълнителен анализ на специфични за сектора въпроси, които са целесъобразни. Също така могат да се използват резултатите, получени при работата с Националния транспортния модел.

Анализът ще разгледа отделните сектори, като допълнително ще се обсъждат и междусекторните проблеми. Анализът ще обхваща изцяло инфраструктурата, организацията и експлоатацията на транспорта, така че да бъдат определени необходимите действия за отблокиране на слабо представящите се сектори, които не са успели да се възползват от инвестициите в миналото.

Допълнителният анализ, използван в дефинирането на проблема, трябва да позволи ясно разбиране на проблемите и да използва пълния набор от разработени инструменти. Изпълнителят ще очертае подробния списък от анализи, които да се изготвят и бъдат използвани в подкрепа на анализа на проблемите, съхранявайки известна гъвкавост за промяна на списъка при напредване на процеса, както и да определи ключови въпроси, които изискват по-нататъшно разглеждане. Като минимум, е необходимо такъв анализ да включва:

- Институционално изграждане и оценка на капацитета;
- Количествен анализ на инфраструктурата;
- Качество на инфраструктурата – Надеждност, Наличност, Поддържане, Безопасност (ННПБ);
- Количество на подвижния състав по категории;
- Качество на подвижния състав (ННПБ);
- Анализ на разходите за възстановяване на железопътната мрежа по жп участъци чрез определяне на приходи и разходи за използване на жп мрежата, включена в транспортния модел;
- Разпределение на видовете транспорт по зона и регион;
- Демографски и икономически характеристики по зона и регион;
- Достъпност, базирана основно на изчисленията на транспортния модел;
- Капацитет и ниво на услугите, базирани основно на изчисления на транспортния модел, подкрепени при необходимост с подробен анализ;
- Оценка на функционалността на важни сегменти от мрежата и транспортните услуги;
- Безопасност и сигурност на транспортната система;
- Оперативна съвместимост на товарни и пътнически превози съгласно Техническите спецификации за оперативна съвместимост (ТСОС) на Европейската железопътна агенция (ЕЖА);
- Достъп за лица с намалена подвижност;
- Експлоатационни проблеми;
- Поддръжка;

- Шум/вибрации;
- Смекчаване на климатичните промени;
- Адаптиране към климатичните промени;
- Енергийна ефективност и използване на възобновяеми източници;
- Натура 2000;
- Интелигентни транспортни системи (ИТС).

Анализът ще включва настоящото търсене и предлагане, както и преглед на бъдещото търсене. Бъдещото търсене ще бъде преразгледано, отчитайки обстоятелствата, които могат да повлияят на бъдещия растеж на търсенето на транспортната услуга. Това ще включва икономическия растеж в Република България, както и в съседните страни, а също и други макроикономически фактори. Въз основа на тези съображения, Изпълнителят ще изготви изчисления за три сценария с разработения транспортен модел. Сценариите ще включват различни икономически прогнози (например песимистична, реалистична и оптимистична).

Необходимо е анализът да изследва финансовата устойчивост в транспортния сектор особено по отношение на автомобилния и железопътния транспорт. Чрез този анализ ще бъде проучено текущото състояние на инфраструктурата, финансовото състояние с оглед на приходите и разходите на годишна база, както и алтернативните дейности за преодоляване на нестабилното финансово положение.

Анализът трябва да включва консултации с всички бенефициенти по ОПТТИ и ще вземе предвид всички секторни проучвания, анализи, планове и стратегии, които ще бъдат предоставени на Изпълнителя от страна на Възложителя.

Цялостният анализ на транспортната система ще се отрази в Доклад „Резултати от анализа” с:

- Документация на извършения анализ;
- Идентифициране на пропуските между съществуващите транспортни нужди и съществуващата транспортна мрежа, организация и дейности;
- Идентифициране на бъдещите транспортни нужди, които биха възникнали в бъдеща ситуация на „не прави нищо”.

3.4.4. Конкретни цели

Това е разширен списък с по-целенасочени задачи, които възникват от анализа на проблемите. Конкретните цели се определят от ключовите проблеми, които да бъдат преодоляни чрез инфраструктурни, организационни и оперативни действия. Тези цели са структурирани в рамките на Стратегически цели, като по този начин се създава група от Конкретни цели за всяка Стратегическа цел. Целите трябва да следват приетите изисквания за конкретност, измеримост и изпълнимост. В допълнение, те трябва да бъдат независими, доколкото е възможно, така че различните Конкретни цели да не представляват в действителност един и същ въпрос.

Конкретните цели ще улеснят оценката на мерките по отношение на степента, до която те отговарят на целите. Резултатът ще бъде документиран в Доклад № 2 „Резултати от анализа”.

3.5. Дейност 5: Разработване на мерки

Обхват на Дейност 5:

Мерките ще се разработват с ясни логически връзки към идентифицираните нужди в анализа и към установените цели. Необходимо е те да бъдат съобразени с българското законодателство. Очаква се мерките да обхващат целия транспортен сектор и да са насочени към такива области като:

- Организационни въпроси (напр. координация на обществени транспортни системи, процеси на планиране и т.н.);
- Експлоатационни въпроси (напр. промени в експлоатационните концепции, управление на движението, подвижен състав, управление на терминали и т.н.);
- Подобрене на инфраструктурата (напр. нови връзки, повишение на капацитет и т.н.).

Мерките в ОГПТ 2010 г., които все още трябва да бъдат изпълнени, могат да се разглеждат като мерки, но тяхното включване в сценария на извършване на минималното не е задължително. При определянето на мерките е важно да се направи разграничение между мерки и проекти.

Мерките представляват концепции, които ще бъдат окончателно формулирани в по-нататъшни предпроектни проучвания. Те могат да се отнасят до подобрене на дадено направление, без да се конкретизира относно вида на пътя, трасето или дори вид транспорт/пътуване. По същия начин, мерките могат да се отнасят до необходимостта да се обърне внимание на определен проблем на транспортната политика, като се прояви гъвкавост при проучването на възможни промени в рамките на по-широкообхватни мерки.

Мерките еволюират в проекти чрез по-подробно проучване, за да се определят проектните параметри, подробните трасета, капацитет и механизми на таксуване (ако е приложимо).

Резултатът ще се документира в Доклад № 3 „Цели и мерки”.

3.6. Дейност 6: Оценка на разработените мерки

Обхват на Дейност 6:

Мерките ще бъдат оценени с оглед на тяхното значение въз основа на общите социални, екологични и икономически критерии, изразени посредством конкретните цели.

Ще бъде предприет първоначален преглед на алтернативите, за да се отсеят онези, които не са в съответствие с конкретните цели. Например, предложение за подновяване на пътническия подвижен състав не може да е в съответствие с цел, която се фокусира изцяло върху товарния транспорт. Много е вероятно някои предложения да отговарят на някои цели, но пък да са в разрез с други. Само предложенията, които едва покриват целите или са в конфликт с голям брой цели, няма да се включват в последващо разглеждане.

Когато има няколко възможни решения за постигане на конкретна цел или съвкупност от цели (например изискване за увеличаване на достъпността между две области или съобразяване на решенията по отношение на инфраструктура и таксуване), могат да бъдат необходими допълнителни анализи на алтернативите. На този етап са необходими няколко показатели за вероятните последствия при първоначално сравнение на алтернативите. Например, показател може да бъде най-вероятният размер на разходите и ползите за изпълнение на план на нов главен път, или вероятната полза за товарните превози при рехабилитация на съществуващ участък от железопътна линия. Алтернативите, които по най-добър начин подкрепят целите, могат в последствие да бъдат избрани за включване в Интегрираната транспортна стратегия в периода до 2030 г.

Следващият етап от анализа ще изисква оценка на мерките в рамките на транспортния модел и мулти-критериалния анализ, за да се изясни нивото на развитие на отделните проекти за всяка бъдеща година. Това ще спомогне за определянето на тези проекти, които са оправдани в краткосрочен план, както и на тези, които са зависими от нарастване на търсенето или от приключването на други проекти преди

тях. От анализа могат да бъдат премахнати проекти, които показват ниско ниво на социални, икономически или екологични ползи по отношение на подобни такива, насочени към същата специфична цел.

Резултатът от горепосочения процес ще бъде отразен в списък на потенциалните мерки, които подкрепят конкретните цели и трябва да бъдат взети предвид в окончателния доклад на Интегрирана транспортна стратегия. Тези мерки ще бъдат обединени общо в три сценария, които могат да илюстрират различните приоритетни области в рамките на отделните стратегически цели или алтернативни цялостни стратегически подходи към решаването на поставените цели. Определените основни сценарии „направи нещо“ трябва да бъдат тествани в рамките на транспортния модел, за да се види резултатът от изпълнението на целите.

Резултатът ще се документира в Доклад № 3 „Цели и мерки“.

3.7. Дейност 7: Изготвяне на проект на Окончателен доклад на Интегрираната транспортна стратегия в периода до 2030 г.

Обхват на Дейност 7:

След тестването на трите цялостни сценария, предпочетеният и най-вероятен сценарий трябва да се идентифицира и тества с транспортния модел. Сценарият ще бъде включен в проекта на Окончателния доклад на Интегрираната транспортна стратегия в периода до 2030 г.

Проектът на Окончателен доклад на Интегрираната транспортна стратегия в периода до 2030 г. трябва да включва поне следните елементи:

- Резюме;
- Начален етап, описващ предварителна информация и цел;
- Методология и резултат от анализите;
- Методология и резултат от разработването на конкретните цели;
- Методология и резултат от разработването на мерките;
- Предложения за сценарии, включващи тяхното тестване;
- Приложения, описващи източниците на информация, събраните данни, разработен транспортен модел и всякаква друга необходима документация.

При приемането на работата по тази дейност, Възложителят си запазва правото да поиска промени в доклада по Дейност 7, които да бъдат свързани с включване, изключване или изменение на отделни части от Интегрираната транспортна стратегия в периода до 2030 г.

Резултатът ще се документира в Доклад № 6 „Проект на Окончателен доклад на Интегрираната транспортна стратегия в периода до 2030 г.“.

3.8. Дейност 8: Стратегическата екологична оценка

Обхват на Дейност 8:

Стратегическата екологична оценка ще е изцяло интегрирана в процедурата по изготвяне и одобряване на Интегрираната транспортна стратегия в периода до 2030 г. Тя има за цел да гарантира, че въздействията върху околната среда са отчетени предварително преди одобряването на Стратегията или преди да бъде взето решение за нейното изпълнение.

Процедурата по стратегическата екологична оценка включва следните елементи:

- Представяне на документация за уведомление относно скрийнинга (преценяване на необходимостта от стратегическа екологична оценка), в Компетентния

орган – Министерството на околната среда и водите. За определяне на това дали Интегрираната транспортна стратегия в периода до 2030 г. ще бъде предмет на стратегическа екологична оценка се изисква процедура по скрийнинг. Извършването на преценка на необходимостта от стратегическа екологична оценка ще включва съответната документация за уведомление, която да дава достатъчно информация за мерките, определени по време на изготвянето на предварителния проект на Стратегията. Документацията за уведомлението се изготвя в съответствие с чл. 8, ал. 1 и 2 от Наредбата за условията и реда за извършване на екологична оценка на планове и програми;

- Изготвяне на График за провеждане на консултации (чл. 19, ал. 3 от Наредбата за условията и реда за извършване на екологична оценка на планове и програми), който да включва информация за начина на съвместяване на процеса на подготовката и приемането на Интегрираната транспортна стратегия в периода до 2030 г. с основните етапи на процедурата по СЕО, както и информация за методите за провеждане на консултации и публично изслушване. Графикът следва да бъде консултиран с компетентния орган;

- Обхват на СЕО: Спецификация на съдържанието на доклада за екологична оценка и консултации с органите, които могат да бъдат включени в процеса на СЕО със своите отговорности в областта на опазването на околната среда с цел да се реши как някои изисквания могат да бъдат изпълнени от тяхна гледна точка, и отчитайки своите институционални отговорности;

- Изготвяне на доклад за екологична оценка съгласно чл. 17 от Наредбата за условията и реда за извършване на екологична оценка на планове и програми;

- Провеждане на консултации с обществени, заинтересовани органи и трети страни съгласно чл. 20 на Наредбата за условията и реда за извършване на екологична оценка на планове и програми;

- В случай, че компетентният орган реши, че оценката за съвместимост (ОС) трябва да се извършва заедно с екологичната оценка, докладът за оценката на съвместимостта трябва да бъде изготвен в съответствие с чл. 31 от Закона за биологично разнообразие със съдържание, каквото се изисква в чл. 23, ал. 2 от Наредбата за условията и реда за извършване на оценка на съвместимостта на планове, програми, проекти и инвестиционни предложения с предмета и целите на опазване на защитените зони;

- Финализиране на действията по СЕО, съгласно решение на Министерството на околната среда и водите.

Европейско и национално законодателство, както и ръководства в областта на стратегическата екологична оценка и оценката на съвместимостта:

- Директива 2001/42/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 27 юни 2001 г. относно оценката на последиците на някои планове и програми върху околната среда;

- Директива 92/43/ЕИО на Съвета от 21 май 1992 г. за опазване на естествените местообитания и на дивата флора и фауна;

- Директива 2009/147/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 30 ноември 2009 г. относно опазването на дивите птици;

- Закон за опазване на околната среда (обн., ДВ, бр. 91/25.09.2002 г., посл. изм. и доп., ДВ бр. 22/11.03.2014 г.);

- Закон за биологичното разнообразие (обн. ДВ, бр. 77/09.08.2002 г., посл. изм. и доп. ДВ, бр. 66/26.07.2013 г.);

- Наредба за условията и реда за извършване на екологична оценка на

планове и програми (обн. ДВ бр. 57/02.07.2004 г., посл. изм. и доп. ДВ бр. 94/30.11.2012 г.);

- Наредба за условията и реда за извършване на оценка за съвместимостта на планове, програми, проекти и инвестиционни предложения с предмета и целите на опазване на защитените зони (обн., ДВ бр. 73/11.09.2007 г., посл. изм. ДВ бр. 94/30.11.2012 г.);

- Ръководство за екологична оценка на планове и програми в България, изготвено от Министерството на околната среда и водите, 2002 г.

- Практическо ръководство на JASPERS за обучение по директивите за стратегическа екологична оценка и оценка на въздействие върху околната среда – Основни елементи, 2013 г.

Резултатът ще се документира в Доклад № 7 „Стратегическа екологична оценка (СЕО)“.

3.9. Дейност 9: Идентифициране на проекти и процес на планиране

Обхват на Дейност 9:

Като последващи действия, свързани с изготвянето на Интегрираната транспортна стратегия в периода до 2030 г., е необходимо разработване на рамка за първоначална оценка и определяне на приоритети на идентифицираните транспортни проекти в Република България. Това упражнение ще подпомогне идентифицирането на проекти, които да бъдат включени в програмния период 2014 – 2020 г. и ще очертае индикация за тези проекти, които ще бъдат най-целесъобразни за следващите програмни периоди. Изисква се следното:

- Определяне на пълен списък от проекти, като всички трябва да бъдат достатъчно обосновани от Интегрираната транспортна стратегия в периода до 2030 г. в съответствие с определените цели и мерки. Проекти в ОГПТ 2010 г., могат да бъдат взети предвид като отправна точка, заедно с други достатъчно обосновани предложения за проекти, съгласувани с Възложителя и крайните бенефициенти на ОПТТИ;

- Оценка на проекти в пълния списък с проекти. Оценката ще включва:

- Зрялост на проекта (вкл. напр. определен обхват, ниво на предходни оценки/проучвания, необходимост от по-нататъшни проучвания/процеси, оценки на риска, проектни планове и т.н.);

- Възможно финансиране като се вземат предвид критериите за избираемост за финансиране напр. от Кохезионния фонд на ЕС и Механизма за свързване на Европа;

- Предвидени рискове при изпълнението на проекта през програмния период (включително и повишаване на разходите, технически риск при проектирането, риск при планирането, законодателни рискове, рискове за обществени поръчки);

- Разработване на предложение за проекти, реалистични за изпълнение в текущия и следващия програмен период, въз основа на оценката на пълния списък с проекти;

- Тестване посредством Националния транспортен модел на големите проекти, сметени за реалистични за изпълнение през програмния период 2014 – 2020 г.

- Изготвяне на информация за вида дейности или оценки, които могат да бъдат необходими преди проектите за програмен период 2014 – 2020 г. да са готови за окончателно приемане (например икономически/финансови, предпроектни проучвания,

ОВОС, оценка на риска и др.).

Резултатът ще се документира в Приложение, описващо дейностите по идентификация на пълния списък с проекти към Доклад № 6 „Проект на Окончателен доклад на Интегрираната транспортна стратегия в периода до 2030 г.”.

3.10. Дейност 10: Преглед на административния капацитет

Обхват на Дейност 10:

Тъй като Република България трябва да изпълни Предварителните условия, определени от Европейската комисия, е необходимо да се идентифицират мерки за подобряване на капацитета на бенефициентите за изпълнение и управление на проектите, определени въз основа на Интегрираната транспортна стратегия в периода до 2030 г.

По-нататъшното укрепване на административния капацитет ще гарантира по-ефективното изпълнение на проектите и подобряване на капацитета на транспортната система, като същевременно ще спомогне и за повишаване ефективността на инвестициите, в съответствие с целите на политиката на ЕС.

Оценката на административния капацитет за изпълнението на проектите в транспортния сектор в момента се извършва от Управляващия орган на ОПТ. След осъществяване на оценка на административния капацитет ще се изготви План за дейностите за изграждане на административен капацитет в периода до 2020 г.

Във връзка с изпълнението на Дейност 10 „Преглед на административния капацитет”, Изпълнителят е необходимо да извърши най-малко следните дейности:

- Дискусия с Управляващия орган и идентифициране на съответните области, нуждаещи се от укрепване на административния капацитет за успешното изпълнение на проекти в периода 2014 – 2020 г.

Прегледът на административния капацитет трябва да се извърши за всеки един от бенефициентите, като минимум да включва: Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията, Национална компания „Железопътна инфраструктура”, Агенция „Пътна инфраструктура”, Национална компания „Стратегически инфраструктурни проекти”, Изпълнителната агенция „Проучване и поддържане на река Дунав”, Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура”, „Метрополитен” ЕАД.

- Прегледът и анализът на резултатите от оценката на административния капацитет да покриват най-малко следните области:

- Идентифициране на проекти, подготовка и програмиране;
- Изпълнение на проекти;
- Мониторинг и оценка на проекти и програми;
- Финансово управление и контрол при изпълнението на проекти.

Въз основа на анализа на административния капацитет, Изпълнителят трябва да определи съответните области, нуждаещи се от укрепване на административния капацитет и да подготви график на дейностите за подобряване на административния капацитет на съответните бенефициенти за програмния период 2014 – 2020 г.

Резултатът ще бъде документиран в Доклад № 4 „Оценка на административния капацитет”.

3.11. Дейност 11: Заключителна фаза

Обхват на Дейност 11:

- Пълна предварителна версия на Интегрираната транспортна стратегия в периода до 2030 г.;

- Резюме;
- Начален етап, описващ предварителна информация и цел;
- Методология и резултат от анализите;
- Методология и резултат от разработването на конкретните цели;
- Методология и резултат от разработването на мерките;
- Предложения за сценарии, включващи тяхното тестване;
- Приложения, описващи източниците на информация, събраните данни, разработен транспортен модел и всякаква друга необходима документация.

Резултатът ще бъде документиран в Окончателния доклад.

4. ИЗИСКВАНИЯ КЪМ УЧАСТНИЦИТЕ

4.1. Персонал

4.1.1. Ключови експерти

4.1.1.1. Екип от ключови експерти

Изпълнителят трябва да осигури необходимия персонал със съответния опит, за да гарантира качествено изпълнение на възложените му по тази спецификация задължения. Видът на персонала, техните длъжности, брой и продължителност на ангажирането им за работа по проекта трябва да бъдат предложени от Изпълнителя в съответната част от офертата му. За изпълнението на възложената му задача, Изпълнителят трябва да наеме екип от експерти, който включва като минимум изброените по-долу ключови експерти:

- Ръководител на проекта;
- Експерт по транспортно моделиране;
- Експерт по транспортно планиране;
- Експерт по околна среда;
- Експерт по административно-организационни дейности в транспортния сектор.

Изпълнителят трябва да прилага следните правила:

1. По отношение на ключовите експерти:
 - а) Замяна на ключов експерт се допуска само със съгласието на Възложителя;
 - б) Оттегляне на ключов експерт и замяната му с друг ключов експерт се допуска само по важни лични и здравословни причини, които не позволяват на експерта да продължи да работи по проекта или в случаите когато той напусне Изпълнителя (в качеството му на работодател);
 - в) Извън случаите по т. б) оттеглянето и/или замяната на ключов експерт се наказва с неустойка от 10% от договорената цена за всеки отделен случай, включително, когато Възложителят е одобрил замяната.
2. Замяната на експерти трябва винаги да е с лица, отговарящи на същите изисквания, като одобрения ключов експерт и същата следва да се одобри от Възложителя;
3. Замяната на ключови експерти и привличането на допълнителни експерти (включително и помощен персонал) не е основание за Изпълнителя да иска и получава

каквото и да е друго допълнително плащане извън предложената от него цена за изпълнение на поръчката.

4.1.1.2. Специфични изисквания към ключовите експерти

За доказване на опита на ключовите експерти, за завършен се счита проект, който към датата на подаване на офертата е одобрен и приет от съответния Възложител или е направено окончателно плащане по него.

Изискванията към ключовите експерти са следните:

Ключов експерт 1: Ръководител на проекта

Ръководителят на проекта ще е отговорен за ежедневното управление на проекта и ще координира дейностите по проекта с Възложителя.

Основните функции на Ръководителя на проекта са:

- Да управлява ежедневното изпълнение на проекта, да координира експертите при изпълнението на дейностите по проекта и да осигури навременно изпълнение на проекта;
- Да ръководи и следи развитието на проекта и изготвя периодични доклади за напредъка му;
- Да ръководи администрирането и управлява средствата по проекта;
- Да изгради и поддържа тесни контакти и добри работни отношения с Възложителя;
- Да оказва подкрепа на екипа на проекта по време на изпълнението му по всички аспекти, които са в компетенцията му и са предмет на тази спецификация.

Квалификация и умения

Образователна квалификационна степен магистър – транспортно планиране, транспортно инженерство, икономика, икономика на транспорта или подобна специалност, отговаряща на позицията.

Основен професионален опит

Минимум 10 години опит в областта на транспортното планиране, формирането и/или прилагането на транспортната политика и/или управлението на проекти в сферата на транспорта.

Специфичен професионален опит

Опит в изготвяне и/или преглед на пред-инвестиционни проучвания и/или анализи, свързани с транспортния сектор като цяло и/или по видове транспорт (напр. автомобилен, железопътен, морски, вътрешноводен, въздушен, комбинирани превози и т.н.) – 3 завършени проекта, от които минимум 2 на същата позиция.

Ръководителят на проекта трябва да работи през целия период на изпълнение на обществената поръчка в страната на Възложителя.

Ключов експерт 2: Експерт по транспортно моделиране

Този експерт ще извършва основно дейности, свързани с транспортно моделиране, анализ и прогнозиране на търсенето в областта на транспорта в Република България. Обхватът на дейността включва идентифициране на вариантите и възможните дейности, с цел анализ на настоящите и бъдещи транспортни нужди и разработване на рамкова схема за оценяване на варианти, както и всички задачи, описани в тази Техническа спецификация, съответстващи на неговата област на специализация.

Квалификация и умения

Образователна квалификационна степен магистър – транспортно планиране, транспортно инженерство, икономика на транспорта или подобна специалност, отговаряща на позицията.

Основен професионален опит

Минимум 7 години опит в областта на транспортното моделиране на пътническия и товарния транспорт, анализ и прогнозиране на търсенето в транспорта.

Специфичен професионален опит

Опит в разработването и управлението на транспортни модели, изготвяне и/или преглед на пред-инвестиционни проучвания и/или анализи, свързани с транспортния сектор като цяло и/или по видове транспорт (напр. автомобилен, железопътен, морски, вътрешноводен, въздушен, комбинирани превози и т.н.) – 3 завършени проекта, от които минимум 2 на същата позиция.

Предвижда се ключовият експерт по транспортно моделиране да участва минимум 10 месеца за периода на изпълнението на проекта, от които минимум 5 месеца в страната на Възложителя.

Ключов експерт 3: Експерт по транспортно планиране

Този ключов експерт ще извършва основно дейностите, свързани с анализ на съществуващата транспортна система, която обхваща железопътния, автомобилния, вътрешноводния, морския, въздушния и интермодалния транспорт, и идентифициране на слабите места, които трябва да се коригират, както и дейностите, свързани с анализ на бъдещото транспортно търсене и всички задачи, описани в тази Техническа спецификация, съответстващи на неговата област на специализация.

Квалификация и умения

Образователна квалификационна степен магистър – транспортно планиране, транспортно инженерство, икономика на транспорта или друга подобна специалност, отговаряща на позицията.

Основен професионален опит

Минимум 7 години опит в транспортното планиране.

Специфичен професионален опит

Опит в разработването на анализи в областта на транспортната система като цяло и отделните видове транспорт, изготвяне и/или преглед на пред-инвестиционни проучвания и/или анализи в сферата на транспорта – 3 завършени проекта, от които минимум 2 на същата позиция.

Предвижда се ключовият експерт по транспортно планиране да участва минимум 10 месеца за периода на изпълнението на проекта, от които минимум 5 месеца в страната на Възложителя.

Ключов експерт 4: Експерт по околна среда

Този ключов експерт ще извършва дейностите, свързани с оценка на въздействието върху околната среда. Също така, този експерт ще участва основно в изготвянето на екологичната оценка на Интегрираната транспортна стратегия в периода до 2030 г. в съответствие с българското законодателство и това на ЕС, както и всички задачи описани в Техническата спецификация, съответстващи на неговата област на специализация.

Квалификация и умения

Образователна квалификационна степен магистър – екология и опазване на околната среда или инженер, със съответната специализация.

Основен професионален опит

Минимум 7 години опит в изготвянето на оценки за въздействието върху околната среда и/или екологични оценки.

Специфичен професионален опит

Опит в изготвянето на оценка на въздействието върху околната среда (ОВОС) за инвестиционни инфраструктурни проекти и/или екологични оценки/стратегически екологични оценки (ЕО) на инвестиционни програми в областта на транспорта – 3 завършени ОВОС и/или ЕО, от които на същата позиция минимум 2 завършени ОВОС и/или ЕО.

Предвижда се ключовият експерт по екологични оценки да участва минимум 6 месеца в изпълнението на проекта, от които минимум 4 месеца в страната на Възложителя.

Ключов експерт 5: Експерт по административно-организационни дейности в транспортния сектор

Този ключов експерт ще извършва основно дейностите, свързани с институционалната организация и осигуряването на обучения в областта на транспорта. Необходимо е познаване на политиките в областта на възлагане на обществени поръчки и съ-финансиране в съответствие с правилата на структурните фондове и големите международни финансови институции и опит в подготовката на формуляри за кандидатстване, както и всички задачи описани в Техническата спецификация, съответстващи на неговата област на специализация.

Квалификация и умения

Образователна квалификационна степен магистър – транспортно планиране, транспортно инженерство, икономика на транспорта или друга подобна специалност, отговаряща на позицията.

Основен професионален опит

Минимум 7 години опит по проекти, свързани с изграждането на административен капацитет или институционално укрепване в транспортния сектор.

Специфичен професионален опит

Опит в координиране на дейностите при осигуряването на обучения в областта на транспорта – 2 завършени проекта.

Предвижда се ключовият експерт по административно-организационни дейности в транспортния сектор да участва минимум 6 месеца в изпълнението на проекта, от които минимум 3 месеца в страната на Възложителя.

Времето на работа на Ръководителя на проекта и ключовите експерти по изпълнение на обществената поръчка, вкл. и техният престой в страната на Възложителя, се удостоверява в месечните доклади за напредък с подпис върху месечен отчетен график по дни.

4.1.2. Други експерти

Предвид сложността и големия обхват на проекта, за изпълнението на описаните в настоящата Техническа спецификация дейности, Изпълнителят може да наеме и други експерти, в съответствие с нуждите по проекта.

Всички експерти трябва да са независими от Възложителя и да не съществува конфликт на интереси при изпълнение на задълженията им по договора за изпълнение.

Държавни служители и други служители на държавната или местната администрация, имащи отношение към изпълнението на предмета на обществената поръчка, не могат да бъдат наемани като специалисти и експерти при изпълнението на

предмета на обществената поръчка.

4.1.3. Помощен персонал

Екипът на Изпълнителя трябва да включва подходящ помощен персонал, който да подпомага ключовите и другите експерти при изпълнението на проекта. Помощният персонал ще изпълнява необходимите технически и административни задължения, включително превод на документацията по проекта и симултантен превод по време на срещи при необходимост.

Всички разходи за ключовите експерти, другите експерти, както и за помощния персонал трябва бъдат включени в предлаганата цена за изпълнение на поръчката и не подлежат при никакви условия на допълнително плащане от страна на Възложителя.

4.2. Офис, оборудване и логистика

Изпълнителят трябва да осигури подходящ офис за екипа си в гр. София за периода на изпълнение на проекта. Всички разходи, свързани с наемането, оборудването и офис-консумативите ще са за негова сметка.

Изпълнителят ще покрие всички необходими административни и логистични разходи, свързани с изпълнението на договора.

5. ДОКЛАДИ

5.1. Представяне и одобрение на докладите

5.1.1. Представяне на докладите

За всеки един от етапите на проекта, Изпълнителят трябва да изготви и представи съответния доклад, съдържащ основните документи и съпътстващата ги информация, съгласно Техническата спецификация. Всеки един от докладите трябва да се предостави в необходимото количество, качество, формат и в съответствие с одобрения от Възложителя времеви график.

Всички доклади трябва да бъдат в размер А4 и отпечатани двустранно на хартия. Електронните таблици и графичите се изготвят в максимален формат А3 и могат да бъдат отпечатани едностранно. В докладите трябва да бъдат посочени източниците на информация и да се приложи списък с лица за контакт и съответните координати за връзка. Заглавната страница на докладите трябва да включва име и номер на проекта, заглавие, дата на издаване и период на обхващане, както и името, и адреса на Изпълнителя.

Всички одобрени от Възложителя доклади трябва да се представят на български и английски език в по 3 (три) екземпляра на хартиен носител, както и по 2 (две) копия на електронен носител (Word и Pdf). Работните варианти на разработките се предоставят само на електронен носител на български и английски език.

Изпълнителят следва да представи резюме на Окончателния доклад на Интегрираната транспортна стратегия в периода до 2030 г. Резюмето трябва да е разработено на български и английски език в по 3 (три) екземпляра на хартиен носител, както и по 2 (две) копия на електронен носител (Word и Pdf).

Подготвените доклади трябва да бъдат предоставяни на следния адрес:

ул. „Дякон Игнатий” № 9

гр. София 1000

Дирекция „Национална транспортна политика”

Министерство на транспорта, информационните технологии и съобщенията

Очакваните резултати от работата по изпълнение на проекта са представени в следната таблица:

Доклади за изпълнение на дейностите по проекта	Обхват на доклада	Срок за подготовка на доклада
Встъпителен доклад	<ul style="list-style-type: none"> - Подробен план за дейностите и срокове за изпълнението им, съобразно изискванията на Техническата спецификация; - Подробен план за обхвата, източниците и методиката за събиране на данни; - Проект на обхвата на транспортния модел; - План за консултации със заинтересованите страни и широката общественост; - Оценка на риска и подготовка на план за управлението му; - График на предоставяне на подготвените доклади за изпълнение на дейностите по проекта, съгласно Техническата спецификация. 	4 седмици от датата на подписване на договора с Изпълнителя
Доклад № 1 „Създаване на електронна база данни и подготовка на Национален транспортен модел”	<ul style="list-style-type: none"> - Представяне на модел на електронна база данни, който да съдържа цялата получена и събрана информация. Софтуерът, който ще се използва за работа с базата данни, подлежи на одобрение от страна на Възложителя; - Доклад за обхвата на модела; - Ръководство за наличните данни и техните източници; - Информация за предстоящите обучения. 	15 седмици от датата на подписване на договора с изпълнителя
Доклад № 2 „Резултати от анализа”	<ul style="list-style-type: none"> - Документация на извършения анализ; - Идентифициране на пропуските между съществуващите транспортни нужди и съществуващата транспортна мрежа, организация и дейности; - Идентифициране на бъдещите транспортни нужди, които биха възникнали в бъдеща ситуация на „не прави нищо”; - Пълно описание на дейностите и постигнатите резултати. 	30 седмици от датата на подписване на договора с Изпълнителя
Доклад № 3 „Цели и мерки”	<ul style="list-style-type: none"> - Резултати от дейностите по разработване на оперативните цели и мерки, както и оценка на мерките; - Връзка между целите и мерките, 	40 седмици от датата на подписване на договора с Изпълнителя

	<p>които се прилагат;</p> <ul style="list-style-type: none"> - Включване на конкретни мерки към всяка цел. 	
Доклад № 4 „Оценка на административния капацитет”	<ul style="list-style-type: none"> - Дейностите по оценка на административния капацитет и резултати от извършената оценка. 	45 седмици от датата на подписване на договора с Изпълнителя
Доклад № 5 „Окончателен Национален транспортен модел”	<ul style="list-style-type: none"> - Окончателен транспортен модел, включващ Доклад за транспортно моделиране, копие на файловете на транспортния модел със сценарии за базовата година и за прогнозните години, съгласно договорения формат и Ръководство за ползване на модела; - Информация за проведените обучения; - Доклад за документиране и валидиране на базовата година, включващ сравнение между резултатите на модела и трафичните преброявания; - Доклад за документиране и валидиране на прогнозата, включващ илюстрирани примерни сценарии. 	52 седмици от датата на подписване на договора с Изпълнителя
Доклад № 6 „Проект на Окончателен доклад на Интегрираната транспортна стратегия в периода до 2030 г.”	<ul style="list-style-type: none"> - Пълна предварителна версия на Интегрираната транспортна стратегия в периода до 2030 г.; - Резултати от проведените консултации със заинтересованите страни и широката общественост; - Приложение, описващо дейностите по идентификация на пълния списък с проекти. 	52 седмици от датата на подписване на договора с Изпълнителя
Доклад № 7 „Стратегическа екологична оценка (СЕО)”	<ul style="list-style-type: none"> - Доклад за оценка на съвместимост – ако се изисква от МОСВ – съгласно чл. 23, ал. 2 от Наредбата за условията и реда за извършване на оценка на съвместимостта на планове, програми, проекти и инвестиционни предложения с предмета и целите на опазване на защитените зони; - Доклад за СЕО съгласно чл. 17 от Наредбата за условията и реда за извършване на екологична оценка на планове и програми; - Финализиране на СЕО съгласно решение на Компетентния орган. 	59 седмици от датата на подписване на договора с Изпълнителя
Окончателен доклад	<ul style="list-style-type: none"> - Пълна предварителна версия на Интегрираната транспортна стратегия в периода до 2030 г.; - Резюме; - Начален етап, описващ 	60 седмици от датата на подписване на договора с Изпълнителя

	<p>предварителна информация и цел;</p> <ul style="list-style-type: none"> - Методология и резултат от анализите; - Методология и резултат от разработването на конкретните цели; - Методология и резултат от разработването на мерките; - Предложения за сценарии, включващи тяхното тестване; - Приложения, описващи източниците на информация, събраните данни, разработен транспортен модел и всякаква друга необходима документация. 	
Одобрение на окончателния доклад		До 4 седмици от представянето му

В срок до 5 седмици от датата на подписване на договора Изпълнителят следва да организира встъпителна среща, с която да информира всички заинтересовани страни за целите, задачите и сроковете за изпълнение на подписания договор.

В срок до 60 седмици от датата на подписване на договора Изпълнителят трябва да организира заключителна среща за представяне на резултатите от изпълнението на проекта.

5.1.2. Одобрение на докладите

Работата на Изпълнителя, включително всички доклади, се одобряват в срок до 2 (две) седмици след предаването на преработената им версия (в случай на бележки и коментари), ако са спазени поставените от него изисквания и версията отговаря на изискванията на Възложителя. Изпълнителят е длъжен да отрази коментарите и бележките на Възложителя в срок от 1 (една) седмица след получаването им или в рамките на друг изрично посочен срок от Възложителя. **Отразяването на коментарите и забележките от Изпълнителя, както и определения от Възложителя едноседмичен или друг срок за доработване или преработване на някой от докладите не променя договорения график.**

В случай, че към някой от докладите се изисква одобрение от други органи извън администрацията на Възложителя, Изпълнителят е длъжен да осигури необходимите разрешителни и одобрения, от органите извън администрацията на Възложителя по този проект.

6. ВРЕМЕВА РАМКА НА ПРОЕКТА

Разработването на Интегрираната транспортна стратегия в периода до 2030 г. следва да бъде изпълнено в рамките на 14 месеца от датата на влизането в сила на договора. В срок до 3 години от датата на приемане на окончателния доклад Изпълнителят се задължава да осигурява необходимата техническа поддръжка и технически консултации съгласно изискванията на т. 3.3.1. „Спецификации на модела“ от Техническата спецификация.

7. МЕРКИ ЗА ИНФОРМАЦИЯ И ПУБЛИЧНОСТ

Изпълнителят на проекта трябва да спазва изискванията за мерките по информация и публичност, съгласно Регламент 1303/2013 на Европейската комисия и

съгласно Регламент за изпълнение (ЕС) 821/2014. Той се задължава да постави на всеки документ по проекта знамето на Европейския съюз с надписи „Европейски съюз“ и „Европейски фонд за регионално развитие“ и общото (единно) лого на Европейските структурни и инвестиционни фондове в Република България, с надпис „Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014-2020 г.“, спазвайки изискванията за графичен лого стандарт на програмите, финансирани по Европейските структурни и инвестиционни фондове. Всички указания за графичен лого стандарт могат да бъдат намерени в Националната комуникационна стратегия, Приложение „Единен наръчник на бенефициента за прилагане на правилата за информация и комуникация 2014-2020 г.“. По отношение на изискванията за символите на Европейския съюз във връзка с Регламент 1303/2013 на Европейския парламент и на Съвета, подробни указания могат да бъдат намерени в Регламент за изпълнение (ЕС) 821/2014 на Комисията.

8. УПРАВЛЕНИЕ НА ПРОЕКТА

С цел ефективното управление на проекта се предвижда сформирание на Управляващ комитет (УК). УК ще приема резултатите от работата на Изпълнителя на проекта.

Също така се предвижда и сформирание на Звено за управление на проекта.

9. ИНФОРМАЦИЯ, КОЯТО ЩЕ БЪДЕ ПРЕДОСТАВЕНА НА ИЗПЪЛНИТЕЛЯ

За целите на разработването на Интегрираната транспортна стратегия в периода до 2030 г., Възложителят ще предостави на Изпълнителя следната информация:

- **Съществуващ транспортен модел:**
 - Файлове от съществуващия транспортен модел, изготвени във формат ЕММЕ/3, при разработването на ОГПТ (2010 г.)
- **Стратегически документи:**
 - Стратегия за развитие на транспортна система на Република България до 2020 г. (приета от Министерски съвет на 7.04.2010 г.);
 - Общ генерален план на транспорта, ОГПТ (МТИТС, 2010 г.). Окончателен доклад и 12 придружаващи главни доклада;
 - Програма за развитие и експлоатация на железопътната инфраструктура 2014 – 2018 г., Приложение 1а към Договора между НКЖИ и Държавата (НКЖИ, 2013 г.);
 - Годишна програма за изграждане, поддържане, ремонт, развитие и експлоатация на железопътната инфраструктура 2014 г. (НКЖИ, 2014 г.);
 - Стратегия и Национален план за внедряване на Европейската система за управление на железопътния транспорт (ERTMS) в Република България (МТИТС, 2012 г.);
 - Стратегия за развитие на транспортната инфраструктура на Република България чрез механизмите на концесията (МТИТС, 2013 г.);
 - Национална програма за развитие: България 2020 – Приоритет 8: Подобряване на транспортната инфраструктура и достъпа до пазари (Министерски съвет, 2012 г.);

- Стратегия на МТИТС за подобряване на безопасността на движението по пътищата на Република България за периода 2011 – 2020 г. (МТИТС, 2012 г.);
- Стратегия за внедряване на технически спецификации за оперативна съвместимост (ТСОС) за конвенционалната железопътна система в Република България 2013 – 2030 г. (МТИТС, 2013 г.);
- Програма за реформа в железопътния сектор, Раздел Резюме (2009 г.);
- Стратегия за развитие на транспортната инфраструктура на Република България до 2015 г. (МТИТС, приета от Министерския съвет през 2006 г.);
- Стратегия за интегриране на българската железопътна инфраструктура в Европейската мрежа за интермодален транспорт (НКЖИ, 2006 г.);
- Национална стратегия за регионално развитие (НСРР) на Република България за периода 2012 – 2022 г. (МРРБ, 2012 г.);
- ОПТТИ 2014 – 2020 г., проект на работна версия от уебсайта на ОПТ 2007-2013 г. (Управляващ орган по ОПТТИ, 2014 г.).

• **Проучвания:**

- Актуализация на транспортния модел (разработен като част от Общия генерален план за транспорта), с оглед идентифициране на приоритетни инвестиции по основните направления от TEN-T мрежата до 2020 г. и 2030 г. (автомобилен и железопътен транспорт);
- Доклад за приоритизация на проектите, подготвен по проект за техническа помощ „Подкрепа за Управляващия орган на ОП „Транспорт” 2007 – 2013 г. в подготовката на следващата оперативна програма за периода 2014 – 2020 г.”;
- Проект „Подкрепа в програмирането на Оперативната програма Транспорт и транспортна инфраструктура 2014 – 2020 г.”. Дейност 1: Предложение за механизъм за избор на операции и описание на избраните операции (МТИТС, 2013 г.);
- Оценка на Общия генерален план за транспорта, изготвена за ГД „Регионална политика” (ГД „Регионална политика”, 2011 г.);
- Оценка на пазарното търсене на железопътните транспортни пътнически услуги в Република България и изготвянето на мерки за оптимизирането им (МТИТС, 2013 г.);
- Работни планове на Коридор „Ориент/Източно-Средиземноморски” и Коридор „Рейнско-Дунавски” (изготвени съгласно чл. 47 от Регламент (ЕС) 1315/2013).