

## Техническо задание

за

избор на изпълнител на

Дейност 5.1

**„Отбелязване и анализиране на съществуващи и потенциални трафикогенериращи и трафиковъзпиращи полюси (зони)”  
по Работен пакет 5 „Проектиране на транспортни услуги за подобряване на железопътния транспорт”**

по проект

**„Железопътни градски центрове в Югоизточна Европа” - Rail Hub Cities for South East Europe – RAIL4SEE, съфинансиран по програма Югоизточна Европа на Европейския съюз.**

### 1. Кратко представяне на Проекта.

Проект RAIL4SEE е насочен към подобряване на управлението, услугите и организационните мерки, свързани с железопътния транспорт в Югоизточна Европа. Проектът е ориентиран към инфраструктурните иновативни решения, водещи към интегриране на градовете в транснационалните транспортни коридори, включващи 11 железопътни центъра, 11 TEN-T и паневропейски коридори.

RAIL4SEE фокусира дейността си по протежение на гръбнака на транспортните коридори в Югоизточна Европа, това са приоритетни проекти (ПП) на TEN-T, ПП №01 Берлин-Палермо, ПП №6 Лисабон-Киев, ПП №17 Париж-Братислава, ПП №22 Атина-София-Будапеща-Виена, ПП №23 Гданск-Братислава Виена, ПП №29 Йонийско море / Адриатическо море интермодален коридор, ПП №21 Автомагистрала в морето, ПП №18 Рейн / Маас-Майн-Дунав, вътрешни водни пътища, ПП №07 Автомагистрала ос Игуменица / Патра-Атина-София-Будапеща, ПП №25 Гданск-Братислава-Виена, X коридор Солун-Белград / Загреб-Любляна / Будапеща.

Общата цел на проекта е да засили железопътният транспорт чрез подобряване на захранващите функции на 11-те основни железопътни центрове и техните региони в страните от Югоизточна Европа.

Ролята на Столична община в Проекта е да определи районите на привличане на транспортни пътничопотоци гравирани около транспортен център – Хъб София, както и неговите връзки с останалите 10 транспортни центрове (Хъба) от 9 държави от Югоизточна Европа.

Градовете Железопътни центрове в Проекта са: Болоня, Братислава, Букурещ, Будапеща, Любляна, София, Солун, Триест, Венеция, Виена и Загреб.

### 2. Кратко описание на Работен пакет 5 „Проектиране на транспортни услуги за подобряване на железопътния транспорт”.

Работен пакет 5 се фокусира върху проектирането на железопътни транспортни услуги, преди всичко в транспортен център – Хъб София. Въз основа на анализа на търсенето на Работен пакет 4, се извършват перспективни анализи на сценариите на транспортните потоци, въз основа на настоящият и потенциален пътничопоток и генериране на трафик полюси, които могат да бъдат обслужвани от транспортен център София и транспортна система на Столична община.

Основните очаквани резултати от Работен пакет 5 като цяло са:

- Предложения за нови разписания, които могат да се използват от транспортните операторите, включително хармонизация на съществуващите разписания.
- Запознаване на всички оператори с необходимите действия за подобряване на свързаността в транспортен център София и свързаността между него и железопътните центрове Югоизточна Европа.
- Въвеждане на политика и предприемане на действия за подобряване на продажба на билети и предлагането на интеграция, като основа за перспективни транспортни вериги от врата до врата в столичен и регионален мащаб.
- Стартиране на процесите за интегрирана система за таксуване в целия RAIL4SEE регион.

### 2.1. Кратко описание на Дейност 5.1 „Отбелязване и анализиране на съществуващи и потенциални трафико- възпиращи и генериращи полюси (зони)”.

Дейност 5.1 се фокусира върху картографиране и анализ на настоящи и потенциални генерирани трафик полюси от транспортен център София до периферията му и между централните градове на останалите транспортни центрове. Дейността се фокусира върху съседните градски райони, университети, индустриални и обслужващи площи, клъстери, които генерират и привличат потоците от трафик, достижими за железопътния транспортен център. Това включва анализ на потенциалния териториален обхват на транспортния център София и оценка на реалния постижим трафик чрез моделиране.

Водещият партньор по Проекта - Провинция Болоня, Италия, е изготвил подробна Методология, която трябва да бъде използвана от Изпълнителя, нает за изпълнение на дейност 5.1.

Изпълнителят на дейност 5.1 следва да е в постоянна комуникация с Водещият партньор на Проекта - Провинция Болоня, Италия и с Водещия партньор на проектната дейност 5.1 – Център за изследвания и технологии Hellas, Гръцки транспортен институт, Солун, Гърция.

### 3. Методология на изпълнение на поръката.

При представянето на резултатите (резюмирани текстове, подходящи извадки, изводи, препоръки попълване на полу-стандартизирани таблици), консултантите следва да се придържат към подхода/начина и обхвата на представената методология от **Център за изследвания и технологии Hellas и Гръцки транспортен институт , Солун, Гърция.**

Методологията за изпълнение на поръката е в съответствие с методологията изготвена от Водещия партньор по проектната Дейност 5.1, одобрена от Водещия Партньор на Работен пакет 5 и от Водещия партньор на Проекта.

Предложената методология, по дейност 5.1 „Отбелязване и анализиране на съществуващи и потенциални трафико-генериращи и трафиковъзпиращи полюси (зони)”, има няколко основни фази (етапа):

- Идентификация на съществуващи и потенциални трафиково-генериращи полюси;

- Набелязване на сценарии по отношение на железниците (железопътни сценарии);
- Преценка за бъдещи промени на пътничкопотоците;
- Изготвяне на интегриран доклад „Отбелязване и анализиране на съществуващи и потенциални трафико-генериращи и трафиковъзпиращи полюси (зони)“;
- Една допълнителна (вътрешна, национално-ориентирана) пета част е: актуализирано транспортно (трафиково) зонироване (районироване) на София и региона в аспекта на този Проект.

Настоящото Техническо задание е съобразено със:

- Зоната на привличане/разпръскване на трафика от София като железопътен център по отношение другите 10 проектни транспортни железопътни центрове в Югоизточна Европа;
- Националното райониране и планиране;
- Спецификата на работата по Проекта на българските участници - Столична община и Български държавни железници – Пътнически превози.

Работата по проучването следва да включва различни подходи и дейности, като:

- Идентификация на максимален брой национални и регионални документи от териториално-устройствен, социално-икономически и транспортен характер;
- Подробно запознаване и анализ на документа;
- Формулиране и представяне на резюмирани текстове и подходящи извадки;
- Синтезиране на изводи и препоръки (предложения);
- Разработване и попълване на полу-стандартизирани таблици;
- Организиране и провеждане на „мозъчни атаки“ с експерти за: а) достатъчност на идентификацията на съществуващи и бъдещи трафиково-въздействащи полюси (достатъчност на работата/данните по т.3, респ. 6, 7 и 8); б) набелязване и проиграване на сценарии по отношение на железниците (т.4) и преценката за бъдещите промени на пътничкопотоците (т.5);
- Езикови преводи (от български на английски, от английски на български);
- Прилагане на подходящи карти, графики, др.;
- Районироване (зонироване).

Участникът трябва да опише детайлно подхода и начина, който ще приложи за изпълнение на всяка една от задачите посочени в т.5 от настоящето Техническо задание и да посочи евентуалните рискове, застрашаващи ефективното им изпълнение, както и да предложи начините за намаляване на рисковете от неизпълнение.

Подхода и начина на изпълнение на задачите трябва да са в съответствие с Методологията по проектната Дейност 5.1 (Приложение 2).

#### 4. Обекта на поръчката.

**Обект на настоящата обществена поръчка е:** Извършване на проучване във връзка с изпълнение на Дейност 5.1. „Отбелязване и анализиране на съществуващи и потенциални трафико-генериращи и трафиковъзпиращи полюси (зони)“ по Работен пакет 5 „Проектиране на транспортни услуги за подобряване на железопътния транспорт“ по проект „Железопътни градски центрове в Югоизточна Европа“ - Rail

Hub Cities for South East Europe – RAIL4SEE, съфинансиран по програма Югоизточна Европа на Европейския съюз.

**5. Предмет на проучването по Дейност 5.1. „Отбелязване и анализиране на съществуващи и потенциални трафико-генериращи и трафиковъзпиращи полюси (зони)”.**

**5.1. Идентификация на съществуващи и потенциални трафиково-генериращи полюси.**

**5.2. Набелязване на сценарии по отношение на железниците (железопътни сценарии).**

**5.3. Преценка за бъдещи промени на пътничкопотоците.**

**5.4. Обобщаване и анализ на резултатите от извършените проучвания по т. 5.1, 5.2 и 5.3.**

**5.1. Идентификацията на съществуващи и потенциални трафиково-въздействащи (генериращи и възпиращи) полюси включва:**

**5.1.1. Промени в използването на териториите (използване на земята/терените).**

Промените в използването на териториите (използване на земята/терените) са описани в териториално-устройствени планове на различен нива:

- **Национално ниво** - Генерален (общ) и Специални Планове за Териториално Планиране и Устойчиво Развитие (General Plans for Spatial Planning and Sustainable Development - GPSPSD), Special Plans for Spatial Planning and Sustainable Development - SPSPSD);
- **Регионално ниво** - Регионални Планове за Териториално Планиране и Устойчиво Развитие (Regional Plans for Spatial Planning and Sustainable Development - RPSPSD);
- **Градско ниво / Метропология** – Мастер планове (MP), Общи градоустройствени планове (General Urban Plan - GUP), Специални планове за Териториално и жилищно развитие и организация (Special Plans for Spatial and Housing Development and Organization - SPSHDO).

**5.1.2. Социално-икономически промени.**

Социално-икономическите промени могат да бъдат диференцирани на различни нива (региони, области, общини) и включват различни измерими фактори, влияещи пряко или косвено върху мобилността, (напр.): население, гъстота, промени на брутният вътрешен продукт, работна сила, безработица, притежание на автомобили, телематика и др.

**5.1.3. Промени, свързани с транспорта.**

Идентификацията на промените, свързани с транспорта, включват: мобилност, промени на транспортната инфраструктура, нови линии и нови услуги.

## 5.2. Набелязването на сценарии по отношение на железниците

Железопътният сценарии обхваща формално класифициране като висок, среден и нисък индекс на вероятността и/или важността на развитие на различни същностни фактори, като (напр.):

- Подкрепа на планираната промяна от частния сектор;
- Завършеност/пълнота на правните процедури за провеждане на промяната;
- Мащаб на промяната;
- Политическа и обществена подкрепа в полза на промяната.

## 5.3. Преценката (оценка) за бъдещите промени на пътничкопотоците

Изчислението може да комбинира използването на различни подходи: моделен, статистически и експертен.

## 5.4. Обобщаване на резултатите от извършените проучвания по т. 5.1, 5.2 и 5.3.

На база извършените проучвания по т. 5.1, 5.2 и 5.3, изпълнителя следва да представи окончателен интегриран доклад за „Отбелязване и анализиране на съществуващи и потенциални трафико-генериращи и трафиковъзпиращи полюси (зони)“.

## 6. Географско-административният обхват на проучването.

Географско-административният обхват на проучването включва територията на Република България.

- Национално ниво и NUTS-2 ниво на планиране (6 региона: СЗ, СЦ, СИ, ЮИ, ЮЦ, ЮЗ). *Забележка: проучвания съобразно двата NUTS-1 региона да не се провеждат.*
- Основно ниво на проучване са NUTS-3 регионите – 28 области, вкл. София - столица (код 103040101) и Софийска област (код 103040102).
- Проучване на подходящи общини в Софийска област. Освен общинското ниво в област София-столица, една по-висока степен на детайлизация на проучванията може да обхване и подходящи общини в Софийска област (напр. Божурище, Костинброд, Сливница, Драгоман, Своге, Горна Малина, Елин Пелен, Ихтиман, др.) и в област Перник (Перник, Радомир).

Предварителното райониране (зониране) е базирано върху „еврохармонизираното“ национално административно делене: NUTS-2 (райони) и най-вече NUTS-3 (области). Някои транспортни и агломерационни специфики, на общинско ниво, очертават необходимостта от разработване на предложение за подходящо райониране (зониране) на София като градска зона, разширена градска зона, респ. т.нар. „голяма София“, крайградска зона, съобразно целите на проекта Rail4SEE. Това зониране трябва да отрази адекватно настоящите и бъдещите фактори за изясняване и подобряване взаимодействието между:

- различните пазарни сегменти на транспортното търсене/предлагане (международни, междуградски, градски, регионални, крайградски, градски превози) и
- видовете транспорт - релсов (железопътен, метрополитен, трамваен), въздушен, автобусен, автомобилен, др. на вътрешноградския, входящо-изходящия и транзитен трафик на София.

**7. Работата по проучването следва да включва различни подходи и дейности, като:**

- Идентификация на максимален брой национални и регионални документи от териториално-устройствен, социално-икономически и транспортен характер;
- Подробно запознаване и анализ на документа;
- Формулиране и представяне на резюмирани текстове и подходящи извадки;
- Синтезиране на изводи и препоръки (предложения);
- Разработване и попълване на полу-стандартизираните таблици;
- Организиране и провеждане на „мозъчни атаки“ с експерти за: а) достатъчност на идентификацията на съществуващи и бъдещи трафиково-въздействащи полوسي (достатъчност на работата/данните по т.3, респ. 6, 7 и 8); б) набеязване и проиграване на сценарии по отношение на железниците (т.4) и преценката за бъдещите промени на пътникопотоците (т.5);
- Езикови преводи (от български на английски, от английски на български);
- Прилагане на подходящи карти, графики, др.;
- Райониране (зониране).

**8. Изисквания към участниците:**

**8.1. Минимални изисквания за икономическо и финансово състояние.**

Кандидатът трябва да има реализиран оборот (за физически лица – доход по смисъла на ЗДДФЛ или съответния национален закон) от услуги сходни с предмета на поръчката, сумарно за последните 3 (три) приключили финансови години (2010, 2011 и 2012 г.) в размер не по-малък от 20 000 лева (двадесет хиляди лева) без ДДС, в зависимост от датата, на която Участникът е учреден или е започнал дейността си.

**8.2. Минимални изисквания за технически възможности:**

**8.2.1.** Участниците трябва да имат опит в извършването на услуги сходни с предмета на поръчката: за последните 3 години, считано от датата, определена като краен срок за представяне на оферти, да е изпълнил и/или участвал в изпълнението на най-малко 1 договор (придружен с референция) свързан с изпълнението на услуги сходни с предмета на поръчката.

Услуги сходни с обекта на поръчката са дейности свързани със събиране, въвеждане, обработка и анализ на информация, извършване на проучвания, разработване на стратегии, анализи и др. научни разработки.

**8.2.2.** Участника трябва да разполага с екип за изпълнение на поръчката, състоящ се от следните ключови експерти:

**Ключов експерт No 1 – „Ръководител”,** който да отговаря на следните минимални изисквания на Възложителя:

- Висше образование, специалност „Икономика”, „Управление на транспорта”, „Транспорт” или еквивалент на посочените.
- Да притежава най-малко 5 г. опит в извършване на дейности свързани със събиране, въвеждане, обработка и анализ на информация, извършване на проучвания, разработване на стратегии, анализи и др. научни разработки, от които мин. 2 г. в сферата на транспорта.
- Да притежава опит като ръководител на минимум 1 проучване или изследване в сферата на транспорта.
- Добро/отлично владение на английски език.
- Компютърна грамотност.

**Ключов експерт No 2 – „Териториално устройство и планиране”,** който да отговаря на следните минимални изисквания на Възложителя:

- Висше образование, специалност „Урбанизъм”, „Икономика”, „Управление на транспорта” или еквивалентни на посочените.
- Да притежава най-малко 3 г. опит в извършване на дейности свързани със събиране, въвеждане, обработка и анализ на информация, извършване на проучвания, разработване на стратегии, анализи и др. научни разработки, от които мин. 1 г. в сферата на териториално планиране.
- Добро/отлично владение на английски език.
- Компютърна грамотност.

**Ключов експерт No 3 – „Статистическа оценка и прогнози”,** който да отговаря на следните минимални изисквания на Възложителя:

- Висше образование, специалност „Статистика”, „Социология”, „Транспорт”, „Икономика” или еквивалентни на посочените.
- Да притежава най-малко 3 години общ професионален опит, от които минимум 1 г. в извършване на дейности свързани с обработка и анализ на статистическа и социологическа информация; изчисление на анализи, оценки и прогнози с подходящи статистически методи и инструменти.
- Добро/отлично владение на английски език.
- Компютърна грамотност.

**Ключов експерт No 4 – „Стратегическо планиране”,** който да отговаря на следните минимални изисквания на Възложителя:

- Висше образование, специалност „Икономика”, „Управление на транспорта” или еквивалентни на посочените. Да притежава най-малко 3 години общ професионален опит от които минимум 1 г. в извършване на дейности свързани със събиране, въвеждане, обработка и анализ на информация; извършване на проучвания, разработване на стратегии, анализи и др. научни разработки в сферата на планирането.
- Добро/отлично владение на английски език.
- Компютърна грамотност.

### 9. Срок за изпълнение на поръчката и отчитане на работата:

Задача №	Описание	Срок	Резултат №	Вид документ
1.	„Идентификация на съществуващи и потенциални трафиково-генериращи полуси”.	До 25 дни след сключване на Договора	1.1.	Проект на Междинен писмен доклад на хартиен и електронен носител.
1.	„Идентификация на съществуващи и потенциални трафиково-генериращи полуси”.	До 5 дни след представяне на Констативен протокол с отразени забележки и препоръки на Възложителя (в случай, че има такива)	1.2.	Междинен писмен доклад на хартиен и електронен носител.
2.	„Набелязване на сценарии по отношение на железниците (железопътни сценарии)”.	До 35 дни след сключване на Договора	2.1.	Проект на Междинен писмен доклад на хартиен и електронен носител.
2.	„Набелязване на сценарии по отношение на железниците (железопътни сценарии)”.	До 5 дни след представяне на Констативен протокол с отразени забележки и препоръки на Възложителя (в случай, че има такива)	2.2.	Междинен писмен доклад на хартиен и електронен носител
3.	„Преценка за бъдещи промени на пътничкопотоците”	До 45 дни след сключване на Договора	3-1.	Проект на Междинен писмен доклад на хартиен и електронен носител
3.	„Преценка за бъдещи промени на пътничкопотоците”	До 5 дни след представяне на Констативен	3.2.	Междинен писмен доклад на хартиен и електронен носител



		протокол с отразени забележки и препоръки на Възложителя (в случай, че има такива)		
4.	„Отбелязване и анализиране на съществуващи и потенциални трафикогенериращи и трафиковъзпиращи полюси (зони)“	До 50 дни след сключване на Договора –	4.1.	Проект на Окончателен Интегриран доклад на хартиен и електронен носител
4.	„Отбелязване и анализиране на съществуващи и потенциални трафикогенериращи и трафиковъзпиращи полюси (зони)“	До 10 дни след представяне на Констативен протокол с отразени забележки и препоръки на Възложителя (в случай, че има такива)	4.2.	Окончателен Интегриран доклад на хартиен и електронен носител

\* Срокът за изпълнение на всяка от задачите не може да бъде по-дълъг от посочения.

\*\* Участникът може да посочи по-кратък срок за изпълнение на задачите.

\*\*\* Срокът не е критерий за оценка на офертите.

#### 10. Критерий за оценка на офертите.

Критерият за оценка на офертите по настоящата обществена поръчка е „най-ниска цена“.

**11. Прогнозна стойност на поръчката:** до 15 000 лв. без ДДС, по Бюджетно перо „Външна експертиза“, Работен пакет 5, предвидени за изпълнение на Дейност 5.1. „Отбелязване и анализиране на съществуващи и потенциални трафикогенериращи и трафиковъзпиращи полюси (зони)“.

**Приложения:** 1. Ценово предложение;  
2. Методология за изпълнение Дейност 5.1.



**SOUTH EAST  
EUROPE**

Transnational Cooperation Programme

RAIL4SEE



PROGRAMME CO-FUNDED BY  
EUROPEAN UNION

# RAIL4SEE

## МЕТОДОЛОГИЯ

---

### **РАБОТЕН ПАКЕТ 5, Задача 5.1**

Създаване на сценарии за жп транспорта, картографиране и анализ на настоящите и потенциални пътни възли

---

---

**1. Въведение**

**2. Предложена методология**

**2.1. Стъпка 1: Идентифициране на настоящите и потенциални полюси за генериране на трафик**

- 2.1.1. Промени в ползването на земята
- 2.1.2. Социално-икономически промени
- 2.1.3. Промени свързани с транспорта
- 2.1.4. Други

**2.2. Стъпка 2: Изграждане на Железопътни Сценарии**

- 2.2.1 Подкрепа от страна на частния сектор за планираната промяна
- 2.2.2. Осъществени правни процедури за осъществяване на промяната
- 2.2.3. Размер на промяната
- 2.2.4. Политическа и обществена подкрепа в полза на промяната
- 2.2.5. Други

**2.3. Оценка на бъдещите тенденции в Пътникопотоците**

**3. ХЪБ София**

**3.1. Ниво градска агломерация**

**3.1.1. Картографиране на полюсите за генериране на трафик**

- Промени в поземленото устройство в полза на общините/районите в ХЪБ София
- Социално-икономически промени в общините/районите в ХЪБ София
- Промени свързани с транспорта в ХЪБ София

**3.1.2. Изграждане на Железопътни Сценарии**

**3.1.3. Анализ на полюсите за генериране на трафик - оценка на тенденциите**

- Сценариите за бъдещи промени на базата на вероятността и значимостта на всяка идентифицирана промяна
- Цифрови промени в използването на земята, социално-икономически и транспортни промени за ХЪБ София
- Брой на настоящите пътувания в ХЪБ София
- Брой на настоящите пътувания от външните зони с дестинация ХЪБ София
- Цел на пътуванията (пътувания „вкъщи“, работа, свободно време, образование, други)
- Степен на генериране на трафика на база предишни съществуващи проучвания за трафика в ХЪБ София

**3.2. Регионално ниво (обхват на района )**

**3.2.1. Картографиране на полюсите за генериране на трафик**

- Промени в предназначението на земята в изследваните общини/райони
- Социално-икономически промени в изследваните общини/райони



**SOUTH EAST  
EUROPE**

Transnational Cooperation Programme

RAIL4SEE



PROGRAMME CO-FUNDED BY  
EUROPEAN UNION

- Промени свързани с транспорта в изследваните общини/райони

3.2.2. Изграждане на Железопътни Сценарии

3.2.3. Анализ на полосите за генериране на трафик - оценка на тенденциите

#### **4. Приложения**

**Забележка:** Предложената структура на методологията е препоръчителна. Изпълнителят може да променя и допълва части от тази структура, в зависимост от обхвата и подхода на проучването, както и от резултатите, необходими за последващия анализ.