



НОВ БЪЛГАРСКИ УНИВЕРСИТЕТ

ДЕПАРТАМЕНТ ПО БИЗНЕС АДМИНИСТРАЦИЯ

**Проект за разширение на метрото в София,
I Етап – „Пътен възел „Надежда”-
Централна ж.п. гара – пл.Света Неделя -
бул.Черни връх”**

КУРСОВ ПРОЕКТ ВABВ 849

КЪМ КУРС ВABВ 843 „УПРАВЛЕНИЕ НА ПРОЕКТИ”

Автор: Христиан Даскалов, Ф44967

Дипломант в БП «Бизнес администрация»

06.06.2013г.,

гр. София

Съдържание

ВЪВЕДЕНИЕ.....	2
ПРЕДСТАВЯНЕ НА ПРОЕКТА.....	4
АНАЛИЗ НА ЗАИНТЕРЕСОВАНИТЕ ГРУПИ (STAKEHOLDERS).....	7
ОБОБЩЕНИЕ НА ПРОЕКТА.....	11
ИЗВОДИ И ОСНОВНИ ПОСЛАНИЯ	12
ПРИЛОЖЕНИЯ	14
ИЗТОЧНИЦИ	15

ВЪВЕДЕНИЕ

Софийското метро има дългогодишна история, датираща още от 70-те години на миналия век. Въпреки това достояние на проекта за изграждане на „подземна железница“ в столицата на България, настоящата разработка се съсредоточава върху неговата най-нова история и разглежда фазите на неговото концепциониране, планиране, изпълнение, приключване и устойчиво продължение откъм разширението на метрото след присъединяването на България към ЕС, свързано с изграждането на основната част от втория метродиаметър – съществена част от цялостната генерална схема, която в цялостен вид би била подходящ обект на едно по-широко и всеобхватно изследване.

И все пак, изследването не би било консистентно ако не се направи интродукция на свършеното в годините, предхождащи членството на България в ЕС, през които цялостния проект е „размразен“, а неговия гръбнак в лицето на първия метродиаметър – изграден и пуснат в експлоатация. Това се случва на 28.01.1998 г., когато е въведен в експлоатация първият участък от първия диаметър на метрото с 5 метростанции и дължина 6,5 км, от бул. "Сливница" през ж. к. "Люлин" до бул. "К. Величков". На 17.09.1999 г. е въведена в експлоатация и метростанция "Опълченска", а на 31.10.2000 г. метростанция "Сердика" на пл. "Св. Неделя", като общата дължина на трасето на този първи метрорадиус е 8,1 км с общо 7 метростанции на разположение на столичани. На

20 април 2003 г. действащият вече участък свързва успешно ж. к. „Обеля“ чрез нов участък от 1,8 км. По този начин общата дължина на първия метрорадиус от ж. к. „Обеля“ през ж. к. „Люлин“ до пл. „Св. Неделя“ достига дължина 10 км с 8 метростанции. През 2005 г. започва строителството на участъка от разширението на метрото от пл. „Св. Неделя до Стадион „Васил Левски“, като малко по-късно започва изграждането на трасето от Стадион „Васил Левски“ до Интерпред. Общата дължина на тези участъци наброява 4,8 км., с общо 3 метростанции по протежението им. С оглед осигуряване на връзка на повече източни жилищни комплекси - Изгрев, Дървеница, Мусагеница и особено ж.к.Младост с централната градска част и реализиране на основната част от първия метродиаметър „Люлин – Младост“ през 2006г започва строителството и на участъка „Интерпред – ж.к.Младост I“, с дължина 3,2 км и още три метростанции. Това строителство приключва през 2009 г. като източния метрорадиус, с обща дължина 8 км и 6 метростанции завършва на 08.09.2009 г.

Този централен участък на столичното метро се финансира чрез инструментите на дълговото финансиране - със заем на Столична община (СО) от Японската банка за международно сътрудничество, който е придружен от местно финансиране. Подобен по-консервативен кредитен способ на финансиране, съчетан със самофинансиране, е предпочетен пред cash-flow ориентираното финансиране. Това се случва преди всичко с оглед на избрания модел за владение и управление на собствеността на проекта, а именно – чрез търговско дружество с общински капитал. Cash-flow ориентираното финансиране, макар и популярно и разпространено при големите инфраструктурни обекти, би изисквало създаването на отделно правоспособно проектно дружество с дялово участие на инвеститора на принципа на публично-частното партньорство – нещо, което СО предпочита да избегне с оглед на недобрата „слава“ на регулирането, цялостната резултатност и контрола при реализацията на проекти със смесено участие на държавни и местни органи и частни компании към онзи период.

Тези бележки за структурата на собствеността и формата на финансиране на цялостния метро-проект са важни за настоящото изследване уточнения, тъй като предопределят в голяма степен проектното управление на конкретния етап от реализацията му, обособен като самостоятелен, но в рамките на цялостната, генерална схема за изграждане на столично метро (*представена в Приложение А*). Съгласно приетия от МС на Р. България технико-икономически доклад за метрото и одобрения със закон Общ устройствен план на столицата, Генералната схема за развитие на линиите му, след

завършване, трябва да бъде с три диаметъра с разклонения в периферията, с обща дължина 62 км и 63 метростанции, като в крайния етап на реализация то ще превозва над 1,1 млн. пътника дневно. Първият диаметър в завършен вид представлява трасе „ж. к. Обеля - ж. к. Люлин - Център - ж. к. Младост - ж. к. Дружба - Летище“; Вторият диаметър - трасе „кв. Лозенец - Център - кв. Илиянци“, а третият - трасе „кв. Овча Купел - Център - ж. к. В. Левски“.

ПРЕДСТАВЯНЕ НА ПРОЕКТА

От 2009 г. след включване в Оперативна програма „Транспорт“ 2007–2013 г. чрез преобладаващо безвъзмездно (*грантово*) финансиране от Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Кохезионния фонд (КФ) на Европейския съюз, с национално съфинансиране и със самофинансиране от страна на СО, е започнато изпълнението на проекта за разширение на метрото в София.¹

Първият етап, обособен като самостоятелен проект и обект на настоящия анализ, включва трасето „Надлез Надежда – Централна ж.п. гара - пл. Св. Неделя - НДК - бул. Черни връх“ с дължина 6,4 км и 7 метростанции.

От своя страна, на база специфика на строителството, той е разделен на две интегрирани самостоятелно-обособени позиции:

- Обособена позиция I - „Пътен възел Надежда - Централна ж.п.гара - пл.Св.Неделя - бул. Патриарх Евтимий“ с дължина 3,8 км и 4 метростанции;
- Обособена позиция II - „Бул. Патриарх Евтимий - НДК - бул. Черни връх“ с дължина 2,6 км и 3 метростанции в т.ч. завършване на изградените преди около 25 г. конструкции на участка в района на НДК.

Очакваният социално-икономически ефект от реализацията на проекта възлиза на около 55 млн. евро годишно. Част от ползите се изразяват в:

- Бърза и ефективна връзка на големите жилищни комплекси с централната градска част;

¹ Повече подробности относно финансирането и неговото разпределение по години и източници на капитала в Приложение Б.)

- Интермодални връзки с основните транспортни пунктове на града - Централна ж.п.гара, Централна автогара и входно-изходни артерии;
- Намаление на времетраенето на пътуването от бул. „Черни връх" до Пътен възел „Надежда" от сегашните 40-50 мин. на 10 мин, или спестено време за пътуване над 30 хил. часа дневно;
- Значителен брой превозени пътници в участъка от проекта - над 90 хил. пътника дневно;
- Облекчаване на трафика в централната градска част и намаляване на превозните средства на масовия градски транспорт;
- Намаление на вредните газове, изхвърляни от двигателите с вътрешно горене, в т.ч. парникови, с над 11,5 хил. тона годишно;
- Сnižение на себестойността на пътуванията с обществения транспорт и реализиране на значителен икономически ефект за града;
- Развитие на ролята на метрополитена като гръбнак на масовия градски транспорт на столицата.

Въпреки, че финансирането на проекта е „грантово“, със степен на съфинансиране от държавния бюджет и собствен принос на СО чрез „Метрополитен“ ЕАД, принципите по които то се извършва, не се различават от тези при класическото финансиране, където банката отпуска кредит на кредитоискателя само след представянето и защитата на солиден бизнес-план с описание на финансовата и цялостна икономическа рентабилност на проекта. Разликата се крие в естеството на финансовия инструмент, който не е дългов, а грантов. И за разлика от една банкова институция, стойността на парите, които се инвестират от страна на ЕК - тяхната лихва, се крие в очакваното подобряване на социо-икономическите показатели на региона в следствие от осъществяването на проекта и сближаването в икономическото развитие на европейските региони в средносрочен и дългосрочен план, което е в основата на т.нар. Кохезионна политика на ЕС. Конкретно в случая, чрез развитие на подземна градска железница, свързваща ключови транспортни центрове от национално значение (централни железопътни гари, летища и др.) с други видове транспорт, се очаква постигането на устойчив икономически растеж за регионалната и национална икономика и опосредстване на средата за правене на бизнес в рамките на европейската общност, тъй като се касае за столица на страна-член на ЕС през която преминават важни артерии от транс-европейската транспортна система.

Споменатият вече финансов инструмент за осъществяване на проекта се нарича Оперативна програма „Транспорт“ 2007-2013 г. (ОПТ) и е една от седемте оперативни програми на Република България, които се финансират от Структурните и Кохезионния фондове на ЕС. ОПТ е и оперативната програма с най-голям бюджет в България - 2 003 481 163.68 евро за целия период. Приоритетната ос, тоест направление на програмата, по което се осъществява финансирането на проекта се нарича „Подобряване на интермодалността при превозите на пътници и товари“ (ПО III).

Специфичното за програмата е предварителното определяне на конкретните бенефициенти по проектите и предварителното приоритизиране на индикативен списък с инфраструктурни проекти, предвидени за финансиране от програмата. Критериите, по които се прави тази подредба освен характерните за класическото проектно финансиране като икономическата възвръщаемост, включват и такива, свързани с това до колко проектът подпомага постигането на целите на ключовите stake-holders в лицето на Европейската комисия, а именно – онези количествени и качествени цели по повод на европейската транспортна политика на международно и национално ниво. Остойностен е и големият ефект от подобни инфраструктурни проекти върху околната среда. Този ефект е основен компонент от общата оценка на проекта

Таблица №1.1. *Оценка на проекта-обект на изследването по ключови критерии по повод на позиционирането му в списъка с ключови за програмата обекти за финансиране.*

Критерии	Максимален брой точки
1. Достъп на българската национална транспортна мрежа до европейската транспортна система	35
Приоритети на Транс-европейската транспортна мрежа	20
Съответствие с националните и европейските политики, стратегии, програми и планове	4
Проектът е разположен по протежение на основна/и Транс-европейска/и ос/и	4
Проектът е разположен по протежение на основна/и национална/и ос/и	4
Съвместимост с други интервенции	2
Принос за завършването на липсващи връзки по протежение на Транс-европейската транспортна мрежа от европейско и национално значение	3
Принос за премахване на „тесни места“	3
Трансгранично влияние	15
Проектът допринася за подобряване на трансграничната инфраструктура	8
Принос за свързването на транспортната мрежа на Република България с транспортните мрежи на съседните страни	7
2. Критерий за опазване на околната среда	25
Проектът гарантира, че няма да причини непоправими вреди на, или че няма да има значителен отрицателен ефект върху естествените еко-системи	5
Проектът гарантира, че няма да причини непоправими вреди на, или че няма да има значителен отрицателен ефект върху изградените еко-системи	5
Проектът гарантира, че няма да причини непоправими вреди на, или че няма да има значителен отрицателен ефект върху качеството на околната среда	5
Проектът гарантира, че няма да причини непоправими вреди на, или че няма да има значителен отрицателен ефект върху националните природни ресурси	5
Проектът гарантира, че няма да причини непоправими вреди на, или че няма да има значителен отрицателен ефект върху принципите за устойчиво развитие и ефективното използване на съществуващата инфраструктура	5

Степента на проектна готовност е друг важен компонент от оценката на проекта. По този критерий разширяването на столичното метро стъпва на добра база за конкуриране с други важни инфраструктурни проекти, тъй като както писахме по-рано е част от по-широка генерална схема, която е напълно готова от гледна точка на концепциониране като първи етап от проектния цикъл и още по-конкретно – от гледна точка на стратегическото си планиране.

Таблица №1.2. *Допълнение на критериите. Пример за съчетаване на критерии за оценъчност на проектното предложение за финансиране от класическата теория – като критерий „Икономическа възвръщаемост“ с критерии от политико-административната практика – като „Анализ на въздействието върху околната среда“.*

3. Социално-икономически критерий	25
Прогнози за трафика	7
Икономическа възвръщаемост	7
Принос към БВП/регионалното развитие	4
Създаване на трудова заетост след приключване на проекта	4
Създаване на трудова заетост по време на изпълнението на проекта	3
4. Проектна готовност	15
Прединвестиционни или предпроектни проучвания	3
Анализ на въздействието върху околната среда (възложена ОВОС/ разработена ОВОС/ одобрена ОВОС и издадено решение по ОВОС)	3
Във финансовия план на проекта са предвидени достатъчно финансови средства за неговото изпълнение	3
Анализ за разходите и ползите за проекта	3
Техническа документация	3
Общо (максимален възможен брой точки)	100

Източник: ОП „Транспорт“ 2007-2013

АНАЛИЗ НА ЗАИНТЕРЕСОВАНИТЕ ГРУПИ (STAKEHOLDERS)

А.) Започваме анализа със собственика на проекта, респективно бенефициент по схемата за грантово финансиране. Метрополитенът – дружеството оператор на столичното метро е собственост на Столична община и обслужва железопътните линии за бърз превоз – метро в град София. Основното му предназначение е осигуряване на бърз и безопасен превоз на пътниците. Дейността на оператора - "Метрополитен" ЕАД, е насочена в инвеститорския контрол на проектирането и строителството, както и поддържане и експлоатация на действащите участъци на метрото в София.

Дружеството се управлява от Съвет на директорите и Изпълнителен директор, избран от състава на Съвета на директорите. (Схемата на управление е нагледно представена в Приложение В.). В схемата на управление следва да се обърне внимание на Управление „Инвестиционна дейност“. То осъществява инвеститорски контрол по проектирането и

строителството на новоизграждащите се участъци на метрото и доставка на специфично оборудване. Състои се от тясно специализирани обектови инвеститори по архитектурно-строителна част и експерти по системи за управление и функциониране на метрото. Към Управлението има производствен отдел за контрол на СМР, ценообразуването и спазването на тръжните условия; Склад на Инвеститора за съхранение на доставяното оборудване и резервните части към него. Към дружеството има и отдел „Обществени поръчки“, който със съдействието на техническите специалисти от двете управления, изготвя тръжните документации за възлагане на проектирането, строителството и доставката на оборудване. Отделът организира целия процес на провеждане на тръжните процедури по Закона за обществени поръчки (ЗОП).

С подобна управленска схема и с оглед на факта, че „Метрополитен“ ЕАД е внедрило и прилага Система за управление на качеството, с област на приложение експлоатация на метрополитена на гр. София и инвеститорска дейност (*организиране проучването, проектирането, изграждането и инвеститорски контрол на новите метроучастъци*), отговаряща на изискванията на ISO 9001:2000, до голяма степен се гарантира успехът на инвестиционния проект, тъй като дейността на дружеството обхваща по един категоричен начин целия проектен цикъл и предоставя възможност за цялостно изработване и прилагане на проектния решения – от развитие на такива, през реализацията им, предаването, използването, функционирането на готовия проект и преминаване към следващ.

Б.) Изпълнителите на проекта са друг stake-holder, който има твърдо обоснован интерес от резултата на проекта. Договор за *Обособена позиция I* изпълнява фирма „Доуш Иншаат ве Тиджарет“ АД и „Старт Инженеринг“ АД, „СК-13 Холд - Инг“ АД със стойност на договора: 168 283 126 евро. Договор за *Обособена позиция II* изпълнява обединение на „Трейс груп холд“ АД, „Трейс - София“ ЕАД и „СБ Инженеринг“ АД със стойност на договора: 72 583 011 евро. Договорът за инженер-консултант е сключен със „СИСТРА“ АД (Франция), лидер в Консорциум: „СИСТРА България“ - „Инфрапроект консулт“ ООД - „Метроконсулт БГ“ ЕООД и е на стойност от 6 279 160 евро.

Самите изпълнители преминават през стриктен процес на подбор. През април 2008 г. на общо основание е обявена открита процедура за избор на изпълнители по проекта – строители и консултанти. Процедурите са обявени публично в Официалния вестник на Европейската Комисия, Държавен вестник на Р България, АОП, интернет страниците

на Министерството на транспорта, Столична община и Метрополитен ЕАД и в медиите. От 19 юни до 21 юли 2008 г., представителна комисия с членове от Министерството на финансите, Министерството на транспорта, Областната управа на гр. София, Столична община и Метрополитен ЕАД, прави комплексна оценка на икономически най-изгодните оферти и класиране на участниците. Към комисията са привлечени технически експерти и експерт по процедурите от Съюза на одиторите от Сметната палата. Съгласно оценката на комисията, фирмите класирани на първо място за съответния участък изпълняват напълно заложените изисквания за опит и капацитет², като са представили най-пълни и професионално разработени технически предложения и най-ниски ценови оферти³.

В.) На следващата *Диаграма №1* са приоритизирани по степен на интерес и влияние и класифицирани, съгласно теорията за проектното управление, и останалите stakeholders:

Класифициране и приоритизиране на Stakeholders в проекта



10

² За доказване на опит при проектирането и строителството на работи от подобен характер и сложност двете фирми са представили убедителни доказателства – от по 45 до 120 приложени договора. Други фактори също вияят за техния избор. Единствено от всички кандидати за изпълнители на един от двата участъка, избраната в конкурса фирма предлага изпълнение без цялостно спиране на движението в кръстовищата; проекти за съхранение и реконструкция на засяганите инженерни мрежи, защита на сградите в зоната на влияние на строителството и др.

³ От Изпълнителя на участъка „Пътен възел Надежда - Централна ж.п. гара - бул. П. Евтимий“ „ДОУШ ИНШААТ ВЕ ТИДЖАРЕТ“ АД е предложена цена с 22 млн.лв по-ниска от цената на фирмата, класирана на второ място и съответно с 61 и 67 млн.лв. по-ниска от цените на фирмите класирани на трето и четвърто място. От Изпълнителя на участъка „бул. П. Евтимий - НДК - х-л Хемус - бул. Черни връх (РУМ Черни връх) от Обединение „МЕТРО ТРЕЙС“ е предложена цена с 5,5 млн.лв по-ниска от цената на фирмата класирана на второ място и с 7,5 млн.лв. по-ниска от тази на фирмата, класирана на трето място.

По повод на горната диаграма могат да се направят няколко бележки.

1. На първо място, жителите на град София са представени двуяко. В ролята им на клиенти/потребители те са смислово разграничени от ролята им на жители-активни граждани. И двете групи са позиционирани в различни квадранти, макар че на практика те се припокриват/съвпадат в голяма степен. Това разграничение обаче, е само теоритично, за да се отбележи в анализа, че в ролята си на потребители, жителите имат слабо влияние (*на пасивни получатели на услуга*), но същевременно с това имат силен интерес. В качеството си на граждани/гражданско общество обаче, същите жители имат по-силно (*потенциално*) влияние, но на практика демонстрират по-слаб интерес от гледна точка на активно участие в процеса на планиране, програмиране и изпълнение на проекта. Делението е важно, тъй като макар и групата да съвпада в големия процент от случаите, собствениците на проекта следва да подхождат по различен начин и с различни средства според ситуацията. Ето защо е добре едно такова разделение да се има предвид и да се упражнява мониторинг на отделните типове поведение на една и съща група хора, заемаща обаче – във времето и според обстоятелствата различни роли, понякога дублиращи се, а понякога ярко контрастиращи.
2. Дирекция „Координация на програми и проекти“ в Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията е определена за Управляващ орган (УО) на Оперативна програма „Транспорт“ 2007-2013 г., т.е. тя е държавно-отговорната администрация, нагърбена с осигуряването на ефикасността и коректността при изпълнението на операциите по проекта, съфинансирани от Европейския фонд за регионално развитие и Кохезионния фонд чрез ОП «Транспорт». В нейната структура има няколко отдела, всеки от които упражнява различни контролни и мониторингови функции, които на практика биха могли да доведат и до спиране на проекта при констатирани нередности. Ето защо комуникацията на собственика на проекта с ръководството и експертите на УО е особена важна, а чрез УО и с представителите на Комисията.

3. Като подизпълнители участват фирмите "Рикат", "Старт инженеринг", "СК-13 холдинг", "Адвал", "Стройнжект« и др. Подизпълнителите са друга заинтересована група от интерес за изследването, тъй като не веднъж в историята на реализацията на европейски инфраструктурни проекти в България (макар и да не би следвало да имат силно непосредствено влияние бидейки само изпълнител на стриктни договорни начала), сме били свидетели на това как изпълнителите и подизпълнителите водят до провал или забавяне/проблеми в реализацията на определени етапи от даден строителен процес поради неуредици, най-често свързани с бавене на плащания – веднъж към тях и втори път към техния персонал и работници. В този проект обаче, всякакви забавяния са недопустими. Срокът на строителството е 45 месеца. При просрочие на сроковете се предвижда неустойка в размер на 0,05% от стойността на договорите за всеки просрочен ден (164 хил.лв. на ден за първия участък и 70 хил.лв. на ден за втория участък). При по-голямо просрочие тя може да достигне до 20% от стойността на отделните участъци, съответно до 65 млн. лв. за първия и до 28 млн. лв. за втория участък.

ОБОБЩЕНИЕ НА ПРОЕКТА

Дейностите по проекта, започнали през пролетта на 2009 г., завършват на 31.VIII.2012 г. Последователно те включват изграждане на конструкции на тунелите и метростанциите, архитектурно оформление на станциите, реконструкции и възстановяване на засегнатата градска инженерна инфраструктура, доставка и монтаж на оборудването на системите за управление и функциониране на метрото, в т.ч. 3 системи за транспортна автоматика и безопасност, 3 диспечерски системи, комуникационни системи, санитарно-технически системи и други, т.е пълен инженеринг. На 31 август 2012 г., в 14 часа линията е въведена в експлоатация за гражданите, а окончателният отчет по проекта е одобрен през декември 2012г., с което проектът се счита за успешно приключил, в съответните времеви и финансови рамки – нещо изключително важно и същевременно с това рядко срещано в съвременната проект-мениджърска практика.

ИЗВОДИ И ОСНОВНИ ПОСЛАНИЯ/ПРЕПОРЪКИ

1. Важността на професионалното-подготвеното договорно начало на проекта, определящо взаимоотношенията между ключовите заинтересовани групи, дефинира неговия успех в голяма степен – плащания, неустойки, срокове, ангажименти, проектен и мрежови график – всичко това е от съществено значение при реализацията на един голям инфраструктурен проект като този, реализиращ се в гъсто-населена градска среда. Именно този добре-уреден въпрос прави проекта един от най-успешните инфраструктурни обекти, финансирани със средства на ЕС в България.
2. Техничко-технологичният риск, който за разлика от финансовия, персонален, икономически и времеви, трудно може да бъде изцяло калкулиран при изпълнението на подобни сложни инфраструктурни обекти, е умело управляван от собственика - от етапа на проектно планиране (*чрез избор на оферта на изпълнител с най-добри технологични параметри*) през етапа на изникване на непредвидени обстоятелства по строежа като разкриването на археологически артефакти по трасето до етапа на активен диалог и търсене на разбирателство между засегнатите страни при възникване на подобни ситуации на настъпване на риска.⁴
3. Собствениците на проекта „*обграждат с внимание*“ засегнатите групи със силен интерес и силно влияние върху проекта – Европейската комисия⁵, предоставяща грантово финансиране, така както теорията на проектното управление повелява. Собствениците поддържат също така интереса на групите със слаб интерес и силно влияние; извършват мониторинг по повод на групите със слаб интерес и

⁴ При изграждането на метростанция „Сердика“, в центъра на София (пред ЦУМ), е разкрит богат на археологически находки пласт, част от древната Сердика. След разгорялата се обществена дискусия, отразена и от масмедиите, а също така и с набавянето на финансиране, свързано с опазване на археологията, плановете за построяването на метростанцията са променени няколко пъти, а построяването на подземен паркинг е отменено.

⁵ На 10 юни 2012 г. се провежда ожесточен диспут относно желанието на МС да преименува метростанциите „НДК“ и „Свети Наум“ съответно на „Обединена Европа“ и „Музей Земята и хората“. Противниците на преименуването изтъкват аргумента, че "условието при наименоуване е в наименованието на спирките да се ползват географски топоними. Именно поради тази причина метростанция „Жолио Кюри“ не е наименоувана на Петър Дънов". В крайна сметка на 14 юни е взето решение да се преименува само метростанция „Свети Наум“, която да носи името „Европейски съюз“. Изтъкната е причина, че е дадено обещание пред председателя на Европейската комисия Жозе Барозу.

слабо влияние; информират групите със слабо влияние. Този тип умел проектен мениджмънт оправдава направения още в началото на стартирането на строителството на софийското метро избор за управление на собствеността и начин за финансиране. Други държави, далеч по-развити от България, като Великобритания, имат огромни проблеми с управлението на «подземната железница» в своите столици поради погрешен избор на управление на проекта, макар и да стъпват на по-добра стартова база откъм обем на клиентската база и респективно – по-сериозни потенциални приходи.

4. Препоръка в бъдещо време може да бъде дадена по повод на обвързването на продължаването на изграждането на столичното метро като мащабен мега-проект и в отделните му сегменти – в етап на строителство, проектна фаза или пък вече завършени, с цялостното интегрирано развитие на столицата. През новия програмен период 2014-2020г. всички инфраструктурни работи, финансирани със средства от ЕС, ще се реализират по интегриран път – с внимание както върху градската инфраструктура, така и върху социалната и икономическа структура и обекти в столицата. Това изисква от мениджмънта на Метрополитен едно по-отворено управление на мрежата и нейното развитие, свързано с възможното според автора на този анализ разкриване на Обществен съвет към ръководството на дружеството, който да участва с идеи, предложения и реални действия в подкрепа на развитието на софийското метро.

ПРИЛОЖЕНИЯ

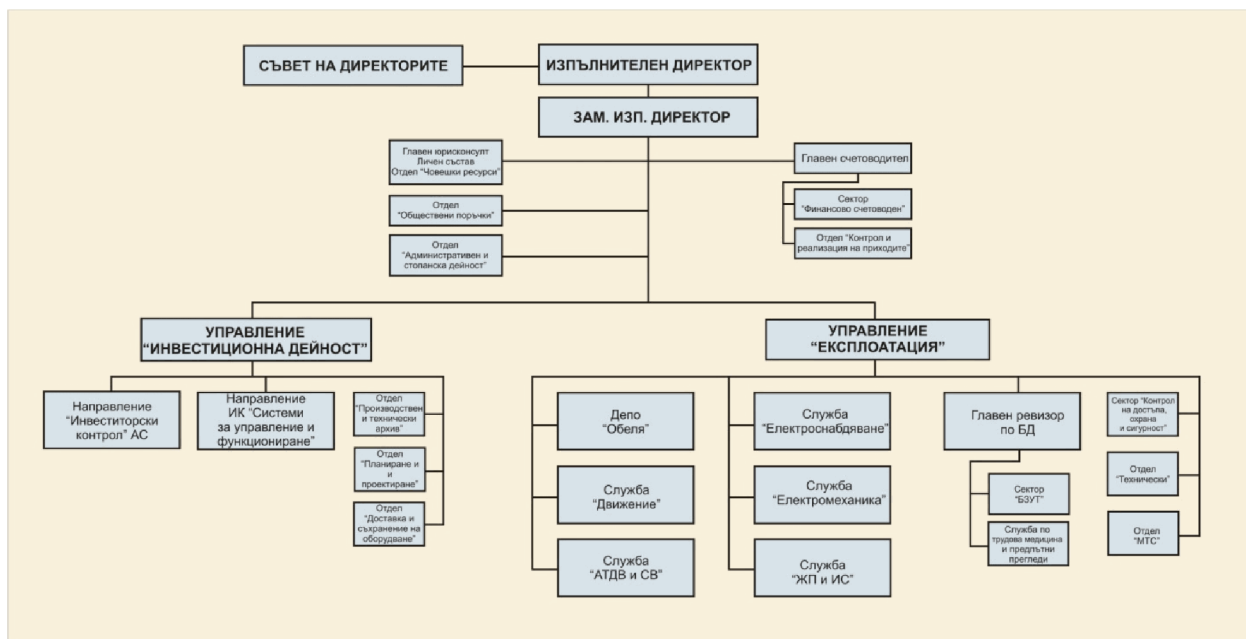
ПРИЛОЖЕНИЕ А.) *Параметри на Генералната схема на столичното метро след цялостното му изграждане*

БРОЙ ЛИНИИ (ДИАМЕТРИ)	- 3 бр. /с отклонения на някои от линиите в периферията на града/
ОБЩА ДЪЛЖИНА НА ЛИНИИТЕ	- 62 км с 63 метростанции, в т. ч.:
- ЛИНИЯ 1 /Люлин - Младост/	- 29 км с 27 станции
- ЛИНИЯ 2 / Надежда - Лозенец/	- 17 км с 17 станции
- ЛИНИЯ 3 /Леко метро: кв. Овча Купел – ЦГЧ - кв. Левски/	- 16 км с 19 станции
СРЕДНО РАЗСТОЯНИЕ МЕЖДУ СТАНЦИИТЕ	- 1000 м.
ПРЕВОЗНА СПОСОБНОСТ	- 50 хил. пътника/час
МАКСИМАЛНА СКОРОСТ НА ДВИЖЕНИЕ	- 80 км/ч
МЕЖДУРЕЛСИЕ	- 1435 мм
ЗАХРАНВАНЕ – С ПРАВ ТОК ЧРЕЗ КОНТАКТНА РЕЛСА	- 825 V
МИНИМАЛЕН ИНТЕРВАЛ НА ДВИЖЕНИЕ	- 90 сек.
БРОЙ ПРЕВОЗВАНИ ПЪТНИЦИ НА ДЕН, СЛЕД ЗАВЪРШВАНЕ НА МРЕЖАТА	- 1.2 млн. пътн. в ден
ДЯЛ В СИСТЕМАТА НА ГРАДСКИЯ ТРАНСПОРТ, СЛЕД ЗАВЪРШВАНЕ НА МРЕЖАТА ОТ ЛИНИИ	- 68 % /с отклоненията/
СРЕДНО РАЗСТОЯНИЕ МЕЖДУ СТАНЦИИТЕ	- 1000 м.

ПРИЛОЖЕНИЕ Б.) *Финансови параметри на проекта – разбивка по години и източници*

Безвъзмездна финансова помощ		В т.ч. Финансиране от ЕС		В т.ч. Национално финансиране	
Реално изплатени суми		Реално изплатени суми		Реално изплатени суми	
Период	Размер	Период	Размер	Период	Размер
2007	0 BGN	2007	0 BGN	2007	0 BGN
2008	0 BGN	2008	0 BGN	2008	0 BGN
2009	71 828 934 BGN	2009	61 054 594 BGN	2009	10 774 340 BGN
2010	86 581 410 BGN	2010	73 594 199 BGN	2010	12 987 212 BGN
2011	121 108 548 BGN	2011	102 942 266 BGN	2011	18 166 282 BGN
2012	82 687 885 BGN	2012	70 284 703 BGN	2012	12 403 183 BGN
2013	0 BGN	2013	0 BGN	2013	0 BGN
362 206 777 BGN		307 875 761 BGN		54 331 017 BGN	

ПРИЛОЖЕНИЕ В.) *Схема на управление*



Източник: *Информационна система за управление и наблюдение на структурните инструменти на ЕС в България*

ИЗТОЧНИЦИ

ИЗПОЛЗВАНА ЛИТЕРАТУРА

- Ван Де Пол, У. Презентация „Европейски практики и обмен на опит”, Втори работен семинар на обществените посредници в България, 2008

НОРМАТИВНИ И АДМИНИСТРАТИВНИ ДОКУМЕНТИ

- Европейски кодекс за добро поведение на администрацията
- Стратегия за иновации и добро управление на местно ниво

ИНТЕРНЕТ ИЗТОЧНИЦИ

- <http://www.optransport.bg>, сайт на ОП Транспорт
- <http://www.mtitc.government.bg>, мтитс
- <http://umispublic.minfin.bg> ИНФОРМАЦИОННА СИСТЕМА ЗА УПРАВЛЕНИЕ И НАБЛЮДЕНИЕ НА СТРУКТУРНИТЕ ИНСТРУМЕНТИ НА ЕС В БЪЛГАРИЯ
- <http://www.metropolitan.bg> Метрополитен София ЕАД