

Критерии	Леко метро макс. превозен капацитет 21 000 пътника/час при дължина на влака 80 м възможно разширяване на 100 м при капацитет 32 000 пътника/час					
	вариант 1 (М3) <i>(траса: бул. „Цар Борис III” - ЦГЧ - бул. „Ботевградско шосе”)</i>	вариант 2 (LM 3) <i>(траса: Овча Купел – бул. „Цар Борис III” – бул. „България – ЦГЧ – бул. „В. Вазов”)</i>	вариант 3 (LM 3.2) <i>(траса: Овча Купел – бул. „Цар Борис III” – бул. „Прага” - ЦГЧ – бул. „В. Вазов”)</i>	вариант 4а (LM 4.1) <i>(траса: Овча Купел – ул.Президент Лихкълх - Житица – бул. „Прага” - ЦГЧ – бул. „В. Вазов”)</i>	вариант 4б (LM 4.2) <i>(траса: Овча Купел – ул.Президент Лихкълх - Житица – бул. „Прага” - ЦГЧ – бул. „В. Вазов”)</i>	
Техническо решение	строителна сложност на трасето	+ възможност за използване на щита на ТВМ за пробиване в целия подземен участък	+ възможност за използване на щита на ТВМ за пробиване в целия подземен участък	+ възможност за използване на щита на ТВМ за пробиване в целия подземен участък	+ възможност за използване на щита на ТВМ за пробиване в целия подземен участък	+ възможност за използване на щита на ТВМ за пробиване в целия подземен участък
	строителна сложност на станциите	+ 5 наземни станции + 7 станции на естакада + 5 станции по открит способ - 1 прокопавана станция (СУ) + общо 18	+ 2 наземни станции + 4 станции на естакада + 9 станции по открит способ - 2 прокопавани станции (НДК, СУ) + общо 17	+ 4 наземни станции + 2 станции на естакада + 10 станции по открит способ - 1 прокопавана станция (СУ) + общо 17	+ 4 наземни станции + 5 станции на естакада + 9 станции по открит способ + 0 прокопавана станция + общо 18	+ 4 наземни станции + 5 станции на естакада + 10 станции по открит способ + 0 прокопавана станция + общо 19
	дължина на трасето	+ прокопаван участък: 2,98 км + участък по открит сп.: 2,29 км + естакада: 5,56 км + наземен участък: 2,23 км + общо: 14,18 км	- прокопаван участък: 4,81 км + участък по открит сп.: 4,69 км + естакада: 2,81 км + наземен участък: 2,2 км + общо: 16,50 км	- прокопаван участък: 7,26 км + участък по открит сп.: 2,49 км + естакада: 1,55 км + наземен участък: 3,49 км + общо: 16,47 км	- прокопаван участък: 5,63 км + участък по открит сп.: 0,68 км + естакада: 5,80 км + наземен участък: 2,46 км + общо: 15,34 км	- прокопаван участък: 5,62 км + участък по открит сп.: 0,68 км + естакада: 5,80 км + наземен участък: 2,46 км + общо: 15,46 км
	разстояние между станциите, средно	- 807 м	+ 997 м	+ 969 м	- 865 м	- 824 м
	хоризонтални криви	R _{min} =250м, v _{max} =65 км/ч	R _{min} =250м, v _{max} =65 км/ч	R _{min} =250м, v _{max} =65 км/ч	R _{min} =250м, v _{max} =65 км/ч	R _{min} =220м, v _{max} =60 км/ч
	максимален наклон	+ 40 ‰	+ 39 ‰	+ 39 ‰	+ 39 ‰	+ 39 ‰
	колизия със съществуващото застрояване и инфраструктура	- минава под съществуващото застрояване	- минава под съществуващото застрояване	- минава под съществуващото застрояване - локално събаряне около станция 18 и 19	- минава под съществуващото застрояване - локално събаряне около станция 7, 19 и 20	- минава под съществуващото застрояване - локално събаряне около станция 7, 19 и 20
	колизия с археологически находки	+ може да се очаква	+ може да се очаква	+ може да се очаква	+ може да се очаква	+ може да се очаква
експлоатационен аспект	прекачване на съществуващите линии	+ позволява прекачване между съществуващите линии на метрото	+ позволява прекачване между съществуващите линии на метрото - трансферът при НДК е дълъг	+ позволява прекачване между съществуващите линии на метрото	+ позволява прекачване между съществуващите линии на метрото	+ позволява прекачване между съществуващите линии на метрото
	продължителност на пътуването	+ 27 мин.	- 35 мин.	- 35 мин.	+ 30 мин.	+ 31 мин.
	скорост на пътуване	+ 31,5 км/ч	- 27,3 км/ч	- 27,2 км/ч	+ 30,5 км/ч	+ 30,0 км/ч
	транспортно натоварване на трасето (прогноза 2040)	- 119 000 - 121 000 ¹ пътници за 24 часа	- 122 000 - 125 000 пътници за 24 часа	+ 135 000 - 137 000 пътници за 24 часа	+ 135 000 - 137 000 пътници за 24 часа	+ 140 797 ² пътници за 24 часа
	влияния върху съществуващата мрежа на обществен транспорт	- премахва се съществуващата трамвайна линия по бул. „Цар Борис III” и бул. „Ботевградско шосе”	+ запазва се съществуващата трамвайна линия по бул. „Цар Борис III” и бул. „Ботевградско шосе” - премахва се съществуващата тролейбусна линия по бул. „Вл. Вазов”	+ запазва се съществуващата трамвайна линия по бул. „Цар Борис III” и бул. „Ботевградско шосе” - премахва се съществуващата тролейбусна линия по бул. „Вл. Вазов”	+ запазва се съществуващата трамвайна линия по бул. „Цар Борис III” и бул. „Ботевградско шосе” - премахва се съществуващата тролейбусна линия по бул. „Вл. Вазов”	+ запазва се съществуващата трамвайна линия по бул. „Цар Борис III” и бул. „Ботевградско шосе” - премахва се съществуващата тролейбусна линия по бул. „Вл. Вазов”
	обслужване на територията	- не обслужва ж.к. на изток (Левски, Х. Димитър) - не обслужва ж.к. Овча Купел вкл. връзката с ж.п. (линия до гр. Перник)	+ обслужва ж.к. на изток (Левски, Х. Димитър) + обслужва ж.к. Овча Купел вкл. връзката с ж.п. (линия до гр. Перник)	+ обслужва ж.к. на изток (Левски, Х. Димитър) + обслужва ж.к. Овча Купел вкл. връзката с ж.п. (линия до гр. Перник)	+ обслужва ж.к. на изток (Левски, Х. Димитър) + обслужва ж.к. Овча Купел вкл. връзката с ж.п. (линия до гр. Перник)	+ обслужва ж.к. на изток (Левски, Х. Димитър) + обслужва ж.к. Овча Купел вкл. връзката с ж.п. (линия до гр. Перник)
	обслужвана територия	+ 270 000 население + 99 000 трудови възможности	+ 260 000 население - 97 000 трудови възможности	- 256 000 население + 101 000 трудови възможности	+ 270 000 население + 104 000 трудови възможности	+ 270 000 население + 104 000 трудови възможности
	използване на транспортната система	+ оптимално използване на капацитета на системата + оптимално използване на станциите	+ оптимално използване на капацитета на системата + оптимално използване на станциите	+ оптимално използване на капацитета на системата + оптимално използване на станциите	+ оптимално използване на капацитета на системата + оптимално използване на станциите	+ оптимално използване на капацитета на системата + оптимално използване на станциите
колизия с наземния транспорт	+ във варианта с естакада на бул. „Цар Борис III” позволява пълна сегрегация	+ без колизия, позволява пълна сегрегация	+ без колизия, позволява пълна сегрегация	+ без колизия, позволява пълна сегрегация	+ без колизия, позволява пълна сегрегация	
възможност за автоматична експлоатация	+ позволява автоматична експлоатация	+ позволява автоматична експлоатация	+ позволява автоматична експлоатация	+ позволява автоматична експлоатация	+ позволява автоматична експлоатация	
урбанистичен аспект	+ разширява обслужваната от метрото територия в центъра + строителството включва и комплектна реконструкция на бул. „Цар Борис III”	+ разширява обслужваната от метрото територия в центъра	+ разширява обслужваната от метрото територия в центъра	+ разширява обслужваната от метрото територия в центъра	+ разширява обслужваната от метрото територия в центъра	
ценови аспект	+ 100%	- 142%	+ 121%	+ 116%	+ 122%	
препоръки на проектанта	+	- -	-	+ +	-	

¹ Прогнозите са ориентировъчни и са на база на прогнозни данни на НСИ за ръст на населението и направена прогноза за вариант 4б

² Получения резултат не отчита развитието на уличната мрежа, ролята на метрото като градообразуващ фактор и някои други фактори влияещи върху избора на пътуване

Критерии	Наземен участък по бул. „Цар Борис III“	
	Вариант с естакада	наземен вариант с подлези и надлези
техническо решение		
строителна сложност на трасето	+ заемане на по-малко площ при строителството отколкото с надлези и подлези	- заемане на по-голяма площ при строителството на подлезите и надлезите
строителна сложност на станциите	- станісе по-голяма сложност при строежа на надземната станция	+ по-малка сложност на строителството на наземните станции (спирки)
наклон на трасето	+ по-добри условия по отношение на наклона (само една рампа за изкачване и спускане)	- минимално 5 надземни кръстовища - „планински път“
колизия със съществуващото застрояване и инфраструктура	+ конструкцията на естакадата минимизира колизиите със съществуващите мрежи (само пети и пилоти)	- при строежа на подлезите значително ще нарасне броя премествания на съществуващите инженерни мрежи
експлоатационен аспект		
колизия с пешеходци	+ конструкцията на естакадата минимизира колизиите с пешеходци + не е нужно да се решават скъпи надземни кръстовища	- нужно е да се решават скъпи надземни кръстовища - целият участък трябва да бъде осигурен против влизане на външни лица (огради, зидове...)
използване на транспортната система	+ окончателно решение	- наземният вариант се приема като временно решение. Окончателно решение е подземно трасе или естакада.
колизия с наземния транспорт	+ позволява пълна сегрегация	- колизиите се решават за цена на сложни подлези и надлези
възможност за автоматична експлоатация	+ позволява автоматична експлоатация	+ позволява автоматична експлоатация
урбанистичен аспект	+ естакадата позволява пълно сегрегиране на движението и пространството на булеварда се запазва за пешеходците и ИАТ + естакадата и надземните станции създават нова доминанта на територията - естакадата разделя оптически комуникацията и частично загрозява съществуващата архитектура	- наземният вариант ще раздели територията около булеварда на две части, които ще бъдат изолирани от корпуса на линията. Връзка ще се осъществява само с помощта на подлези за пешеходци и автомобили, евентуално надлези
влияние върху околната среда	+ конструкцията на естакадата минимизира колизии с минерални извори (само пети и пилоти)	- около Овча Купел има важни извори на минерални води. Евентуалният подлез може да повлияе отрицателно на тези извори, както при самия строеж, така от експлоатацията
препоръки на проектанта	+ ПРЕПОРЪЧВАМЕ	- НЕ ПРЕПОРЪЧВАМЕ