

ANEXA 3 - CRITERII DE SELECȚIE A POTENȚIALELOR OPȚIUNI DE TRASEU

Componentă	Nr. Cr.	Descriere Opțiuni	Evaluare tehnică										Impact social						Mediu		Performanță economică				Performanță financiară	
			Lungime traseu	Durata de deplasare	Fluidizarea traficului	Conectivitate la transportul public existent	Bazin de colectare (locuitori cu acces direct)	Cerere de transport (deplasări/zi)	Capacitate de transport	Impactul asupra Magistralei 2 de metrou	Impactul asupra circulației auto existente	Puncte de conflict, critice	Impact zgomote și vibrații asupra rezidenților	Percepția confortului utilizatorilor	Siguranța traficului	Populație deservită 2022	Populație deservită 2040	Segregare teritorială	Vulnerabilitate la creșterea numărului de zile cu temperaturi extreme	Emisii poluante (noxe, câmp electromagnetic)	Expropriieri / Suprafață afectată	Zone cu potențial de dezvoltare 2040	Riscul asociat obținerii de avize și devieri rețele edilitare	Organizare de șantier	Raportul Beneficiu Cost	Valoarea Actualizată a Costurilor (Mil. Euro)
METROU	Scenariul 1.1	Opțiunea 1 - metrou subteran	3,07km	5.1min	Grad ridicat de fluidizare întrucât încurajează utilizarea TP în defavoarea transportului privat	Conexiune directă cu M2 existentă și cu rețeaua de metrou a orașului și cu TP de suprafață (bus)	ridicat	ridicat	capacitate mare de transport	pozitiv	pozitiv	LEA pe perioada execuției	Minimal, datorită adâncimii stațiilor și tunelurilor și distanței față de clădiri	Grad ridicat de confort, datorită timpului de așteptare redus, pază asigurată în trenurile de metrou, așteptarea mijlocului de transport într-un spațiu ferit de intemperii, posibilitatea de continuare directă a deplasării în rețeaua de metrou.	Grad de siguranță mare datorat faptului că traseul de metrou nu se intersectează cu alte mijloace de transport.	medie	ridicată datorită potențialului de dezvoltare	Metroul în subteran nu afectează țesutul construit de la suprafață	nu prezintă vulnerabilitate la schimbările climatice	nepoluant	suprafață necesară a fi expropriată pentru amplasarea stațiilor și a construcțiilor supraterrane	ridicat	risc ridicat, necesitatea devierii tuturor rețelelor	suprafață mare ocupată pentru execuția stațiilor	1.28	274.99
	Scenariul 1.2	Opțiunea 2 - metrou suprateran la sol și suprateran pe estacadă	3,06km	5.1min	Grad ridicat de fluidizare întrucât încurajează utilizarea TP în defavoarea transportului privat	Conexiune directă cu M2 existentă și cu rețeaua de metrou a orașului și cu TP de suprafață (bus)	ridicat	ridicat	capacitate mare de transport	pozitiv	parțial pozitiv, îngreunat de estacadă	LEA pe perioada execuției și exploatării	Mare, datorită stațiilor la sol și supraterane unde este necesar studiu acustic în special în zonele adiacente clădirilor existente, mai ales pentru material rulant performant	Grad ridicat de confort, datorită timpului de așteptare redus, pază asigurată în trenurile de metrou, vedere asupra orașului și lumină naturală în zonele de metrou la sol și pe estacadă, posibilitatea de continuare directă a deplasării în rețeaua de metrou.	Grad de siguranță ridicat, datorat faptului că metroul se intersectează cu alte mijloace de transport doar în anumite intersecții, îngreunându-se traficul în zonele respective.	medie	ridicată datorită potențialului de dezvoltare	Metroul utilizează o cale proprie și creează o barieră în teritoriu	prezintă vulnerabilitate la creșterea numărului de zile cu temperaturi crescute și intemperii, viteze mari ale vântului	pulți poluanți, câmp electromagnetic	suprafață necesară a fi expropriată pentru amplasarea stațiilor și a construcțiilor supraterane și a culoarului	ridicat	risc mediu, devieri locale de rețele	suprafață mare ocupată pentru execuția stațiilor	2.01	162.65
	Scenariul 1.3	Opțiunea 3 - metrou subteran și suprateran la sol	3,075km	5.1min	Grad ridicat de fluidizare întrucât încurajează utilizarea TP în defavoarea transportului privat	Conexiune directă cu M2 existentă și cu rețeaua de metrou a orașului și cu TP de suprafață (bus)	ridicat	ridicat	capacitate mare de transport	pozitiv	parțial pozitiv, îngreunat de estacadă	nu sunt puncte de conflict	Mediu, datorită stațiilor la sol și supraterane unde este necesar studiu acustic în special în zonele adiacente clădirilor existente, mai ales pentru material rulant performant	Grad ridicat de confort, datorită timpului de așteptare redus, pază asigurată în trenurile de metrou, lumină naturală în zonele de metrou la sol, posibilitatea de continuare directă a deplasării în rețeaua de metrou.	Grad de siguranță ridicat, datorat faptului că metroul se intersectează cu alte mijloace de transport doar în anumite intersecții, îngreunându-se traficul în zonele respective.	medie spre scăzut	ridicată datorită potențialului de dezvoltare	Metroul utilizează o cale proprie și creează o barieră în teritoriu	prezintă vulnerabilitate la creșterea numărului de zile cu temperaturi crescute și intemperii, viteze mari ale vântului	pulți poluanți, câmp electromagnetic	suprafață necesară a fi expropriată pentru amplasarea stațiilor și a construcțiilor supraterane și a culoarului	ridicat	risc mediu, devieri locale de rețele	suprafață medie ocupată pentru execuția stațiilor	1.54	228.06
TRAMVAI	Scenariul 2.1	Opțiunea 4 - tramvai suprateran la sol	2,86km	8,6min	Grad ridicat de fluidizare întrucât încurajează utilizarea TP în defavoarea transportului privat	Conexiune directă cu M2 existentă și cu rețeaua de metrou a orașului și cu TP de suprafață (bus), dar nu se conectează la rețeaua de tramvai a orașului	mediu	mediu	capacitate medie de transport	negativ, conexiune indirectă	pozitiv, aduce o bandă de circulație suplimentară la partea carosabilă	lipsa unui depou pentru mentenanță, lipsă sursă alimentare cu energie electrică	Mediu, datorită zgomotelor aferente deplasării tramvaielor, necesar studiu acustic în special în zonele adiacente clădirilor existente, mai ales pentru material rulant performant	Grad mediu de confort, datorită timpului de așteptare crescut, mai multe opriri, necesar schimb de mijloc de transport pentru a ajunge în centrul capitalei	Grad de siguranță ridicat, datorat faptului că tramvaiul se intersectează cu alte mijloace de transport doar în anumite intersecții, îngreunându-se traficul în zonele respective.	medie spre scăzut	medie datorită potențialului de dezvoltare	Tramvaiul în cale proprie creează o barieră în teritoriu	prezintă vulnerabilitate la creșterea numărului de zile cu temperaturi crescute și intemperii, viteze mari ale vântului	nepoluant	suprafață necesară a fi expropriată pentru amplasarea stațiilor și a culoarului	ridicat	risc mediu spre scăzut, devieri punctuale de rețele	suprafață medie spre scăzută ocupată pentru execuția stațiilor	1.38	80.9
	Scenariul 2.2	Opțiunea 5 - tramvai suprateran la sol	3,23km	9,7min	Grad ridicat de fluidizare întrucât încurajează utilizarea TP în defavoarea transportului privat	Conexiune directă cu M2 existentă și cu rețeaua de metrou a orașului și cu TP de suprafață (bus), dar nu se conectează la rețeaua de tramvai a orașului	mediu	mediu	capacitate medie de transport	negativ, conexiune indirectă	pozitiv, aduce o bandă de circulație suplimentară la partea carosabilă	lipsa unui depou pentru mentenanță, lipsă sursă alimentare cu energie electrică	Mediu, datorită zgomotelor aferente deplasării tramvaielor, necesar studiu acustic în special în zonele adiacente clădirilor existente, mai ales pentru material rulant performant	Grad mediu de confort, datorită timpului de așteptare crescut, mai multe opriri, necesar schimb de mijloc de transport pentru a ajunge în centrul capitalei	Grad de siguranță ridicat, datorat faptului că tramvaiul se intersectează cu alte mijloace de transport doar în anumite intersecții, îngreunându-se traficul în zonele respective.	medie	medie datorită potențialului de dezvoltare	Tramvaiul în cale proprie creează o barieră în teritoriu	prezintă vulnerabilitate la creșterea numărului de zile cu temperaturi crescute și intemperii, viteze mari ale vântului	nepoluant	suprafață necesară a fi expropriată pentru amplasarea stațiilor și a culoarului	ridicat	risc mediu spre scăzut, devieri punctuale de rețele	suprafață medie spre scăzută ocupată pentru execuția stațiilor	1.25	91.36
AUTOBUZ	Scenariul 3.1	Opțiunea 6 - bus suprateran la sol (traseu existent)	1,95km	7,8min	Grad mediu de fluidizare întrucât încurajează utilizarea TP în defavoarea transportului privat	Conexiune directă cu M2 existentă și cu rețeaua de metrou a orașului și cu TP de suprafață (bus) 2 rute de STB existente: 475 Berceni 438 Vidra	scăzut	scăzut	capacitate mică de transport	neutru, posibilitate intermodalitate	neutru, rute existente	nu sunt puncte de conflict	Minimal, datorită tipului de transport, mai ales pentru vehicule electrice	Grad scăzut de confort, datorită timpului de așteptare crescut, timpul mare de staționare în trafic, expunerea la intemperii în așteptarea mijlocului de transport, necesar schimb de mijloc de transport pentru a ajunge în centrul capitalei.	Grad de siguranță scăzut datorat faptului că se intersectează cu alte mijloace de transport, îngreunându-se traficul în zonele respective, se creează aglomerații și crește riscul de accidente.	ridicată	neutru, din cauza localizării rutei pe un traseu deja construit	Autobuzul utilizează trasa stradală existentă și nu creează o barieră în teritoriu	prezintă vulnerabilitate la creșterea numărului de zile cu temperaturi crescute și intemperii	poluanți raportați la flota existentă, nepoluant pentru vehicule electrice	nu sunt necesare expropriieri	mediu	risc scăzut	nu necesită organizare de șantier	1.95	11.03