

#### 4 ANÁLISIS MULTICRITERIO. DESCRIPCIÓN POR SECTORES

Para realizar el análisis de alternativas de los corredores que componen la red, se divide ésta en 7 sectores los cuales serán analizados pormenorizadamente en los siguientes apartados.

Los sectores son los siguientes:

- En el municipio de La Laguna:

Sector 1 – Aeropuerto de Los Rodeos

Sector 2 – La Laguna. Casco Histórico

Sector 3 – La Laguna. Universidad. Guajara

Sector 4 – La Cuesta-Taco

- En el municipio de Santa Cruz:

Sector 5 – Santa Cruz Barrios

Sector 6 – Santa Cruz Centro

Sector 7 – San Andrés-LasTeresitas



#### 4.1 SECTOR 1

##### 4.1.1 Presentación general del sector 1

Este sector comprendido entre el centro de La Laguna y el Aeropuerto de Los Rodeos pertenece al trazado de la línea 1 desde la calle San Antonio hasta el aparcamiento de Llegadas al final de la línea en la zona del aeropuerto (extremo oeste de la pista).

Se han planteado varias alternativas a este respecto. Desde el centro de La Laguna hacia el Aeropuerto por la Carretera General del Norte, opción 1-1-B, a lo largo de la autopista TF5 opción 1-1-A y por la autopista TF5, transformada en bulevar, opción 1-1-D.

Para el servicio del aeropuerto hasta un aparcamiento disuasorio o "park and ride" las alternativas estudiadas son:

Opción 1-1-B: por la carretera General del Norte, lo que implica una parada de acceso al aeropuerto con una acera mecánica. El Tranvía está al otro lado de la autopista a 150 m.

Opción 1-1-D: por la autopista TF-5 convertida en bulevar, en este caso también es necesario una escalera mecánica para acceder al aeropuerto.

Opción 1-1-E: por el nuevo vial de acceso al aeropuerto; lo que permite una parada junto al nuevo terminal.



#### 4.1.2 Plano del sector

#### 4.1.3 Descripción de alternativas estudiadas

Para el análisis del sector se realizará una subdivisión en dos zonas:

Zona A – Comprende desde el “park and ride” y terminal del aeropuerto hasta la rotonda de acceso al mismo por encima de la TF 5.

Zona B – Corresponde al sector comprendido entre la rotonda de acceso al aeropuerto hasta el inicio del sector 2.

#### Zona A

##### Línea 1 Opción 1-1-B

Esta alternativa propone un trazado por la carretera general 820.

Desde una parada término a la derecha de un park and ride situado en un espacio que bordea la carretera a la derecha del cambiador de acceso al aeropuerto y junto al edificio de TITSA, el trazado del tranvía se desarrolla en el lateral norte a lo largo de la carretera C 820.

La carretera conserva un carril para un sentido de circulación hasta la nueva rotonda de acceso a la autopista. El otro sentido de circulación discurrirá por el Camino de San Lázaro, según proyecto del Ayto. de La Laguna.

La parada del aeropuerto se incorpora a 150 m frente a la nueva terminal. En este caso, será necesaria la creación de una acera mecánica para el enlace entre la terminal y la parada del tranvía.

*Observaciones:* Esta solución es sencilla en lo que a trazado se refiere, ya que sigue la carretera general 820. Es evolutiva dado que puede prolongarse siempre por la carretera.

El problema de esta solución se plantea en la parada del aeropuerto, que no está junto a la nueva terminal, sino al otro lado de la autopista y por ello requiere una pasarela con una acera mecánica de 150 m por encima de la autopista y de los nuevos aparcamientos del aeropuerto.

#### Opción 1-1-D

Esta alternativa propone un trazado por la autopista TF5. Una vez que el trazado del tranvía haya atravesado la parada del aeropuerto continua hasta la parada terminal 1-1-E junto al aparcamiento del aeropuerto destinado a los vehículos de alquiler. Este aparcamiento podría ser recuperado por el “park and ride” (si AENA lo autorizase).

El trazado comprende el viario de acceso en el lateral norte, lo que obliga a la expropiación de algunos chalets a lo largo de esta vía.

Además existe un punto duro en el Hangar del aeropuerto el cual es necesario demoler para la inserción del tranvía y de la vía de servicio.

A continuación el trazado prosigue por el nuevo viario hasta la parada del aeropuerto a la derecha del acceso al terminal, ofreciendo un servicio directo del aeropuerto con el transporte público.

Tras la parada, el trazado enlaza el nuevo viario en construcción mediante un viaducto que evite el desnivel y el cruce con el viario. El tranvía se inserta en el lateral norte a lo largo de la nueva vía. El trazado enlaza con un viaducto por encima de la rotonda con la solución 1-1-D en el centro de la autopista, o bien también en viaducto con la solución 1-1-B por la carretera del Norte.

*Observaciones:* Esta solución, perfecta desde el punto de vista de transporte, plantea el problema de factibilidad en la incorporación de la plataforma en las obras y estructuras en curso y vinculadas a la nueva terminal. Es necesario un estudio específico para determinar la compatibilidad de las estructuras en curso frente a la incorporación del tranvía. En esta solución también observamos numerosas expropiaciones necesarias para realizar el acceso al “park and ride”.

#### Opción 1-1-E

Esta subvariante de alternativa consiste en desviar el trazado en el Hangar para proseguir el viario que bordea la autopista y permitir servir a la parada término a la derecha de otro lugar identificado para el park and ride. Este otro lugar se sitúa entre el viario y el aeropuerto (en la zona denominada como del Halcón) pudiendo realizarse varios niveles de aparcamiento subterráneo.

*Observaciones:* Esta solución que permite el acceso a un “park and ride” no vinculado al aeropuerto requiere una nueva sección del viario existente que exige expropiaciones a lo largo de la carretera de acceso.

### Zona B

#### Línea 1 Opción 1-1-A

Esta alternativa propone un itinerario a lo largo de la vía de servicio de la autopista TF5 hasta la Estación de Guaguas. Este itinerario en un sector heterogéneo sin continuidad con las vías existentes. La incorporación del tranvía (sección A1) supone la ampliación el espacio del camino, creando un muro de contención a lo largo de la autopista para hacer peatonal el espacio del talud existente. Por otro lado, la presencia de edificios por el Parque de Bomberos y Guardia Civil traen consigo expropiaciones complejas.

*Observaciones:* Esta solución no parece factible.

#### Opción 1-1-B

Esta alternativa es la que comprende la carretera del Norte 820 hasta el cruce con la avenida de La Candelaria. En esta solución la idea consiste en insertar el tranvía en el lateral sur y dejar una vía de circulación de sentido este / oeste, el otro sentido de circulación oeste / este se realiza mediante Camino de San Lázaro desde la nueva rotonda.

El espacio total de 12 m de ancho implica la expropiación de una franja de terreno de 3 m de ancho. El espacio actual es de 9 m de ancho.

En esta opción se han estudiado tres soluciones para enlazar el centro de la ciudad de La Laguna:

- por la calle Marqués de Celada para enlazar con la opción 2-1-A.
- Por la calle Juana La Blanca para enlazar con la opción 2-1-B.
- Por la avenida de La Candelaria para enlazar con la opción 2-1-C.

1-1-B Calle Marqués de Celada. Los espacios existentes varían de 6'50 m a 19 m de ancho en esta calle. En las secciones más anchas (15 m-19 m) el tranvía suprime una vía de circulación y un aparcamiento. En las secciones inferiores a 10 m de ancho el tranvía ocupa todo el espacio convirtiendo la calle en zona peatonal.

En las secciones inferiores a 7 m, solo es posible una sola vía de tranvía lo que exigiría una explotación de vía única (nunca recomendable).

*Observaciones:* Esta opción conforma la unión con la opción 2-1-A que parece inviable por falta de espacio para la inserción y la implicación del funcionamiento en vía única.

### Zona B

#### Opción 1-1-D

Esta alternativa se sitúa en el caso de la transformación de la autopista en bulevar. Este proyecto está vinculado a la desviación de la autopista TF5 en el sur del aeropuerto.

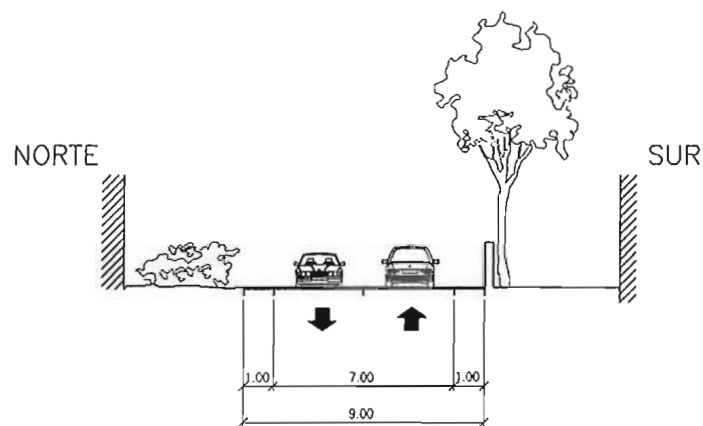
En este proyecto el tranvía se incorpora en la rambla en el centro del nuevo bulevar.





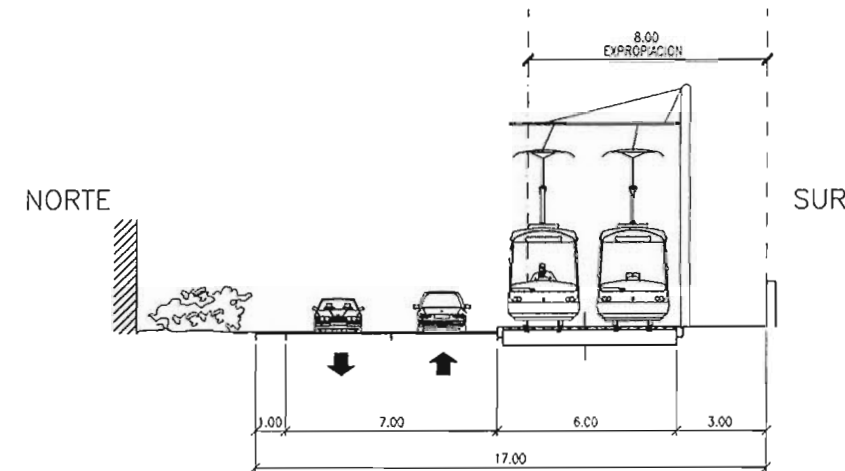


ACCESO A PARK & RIDE



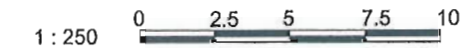
SECCION - 1E'

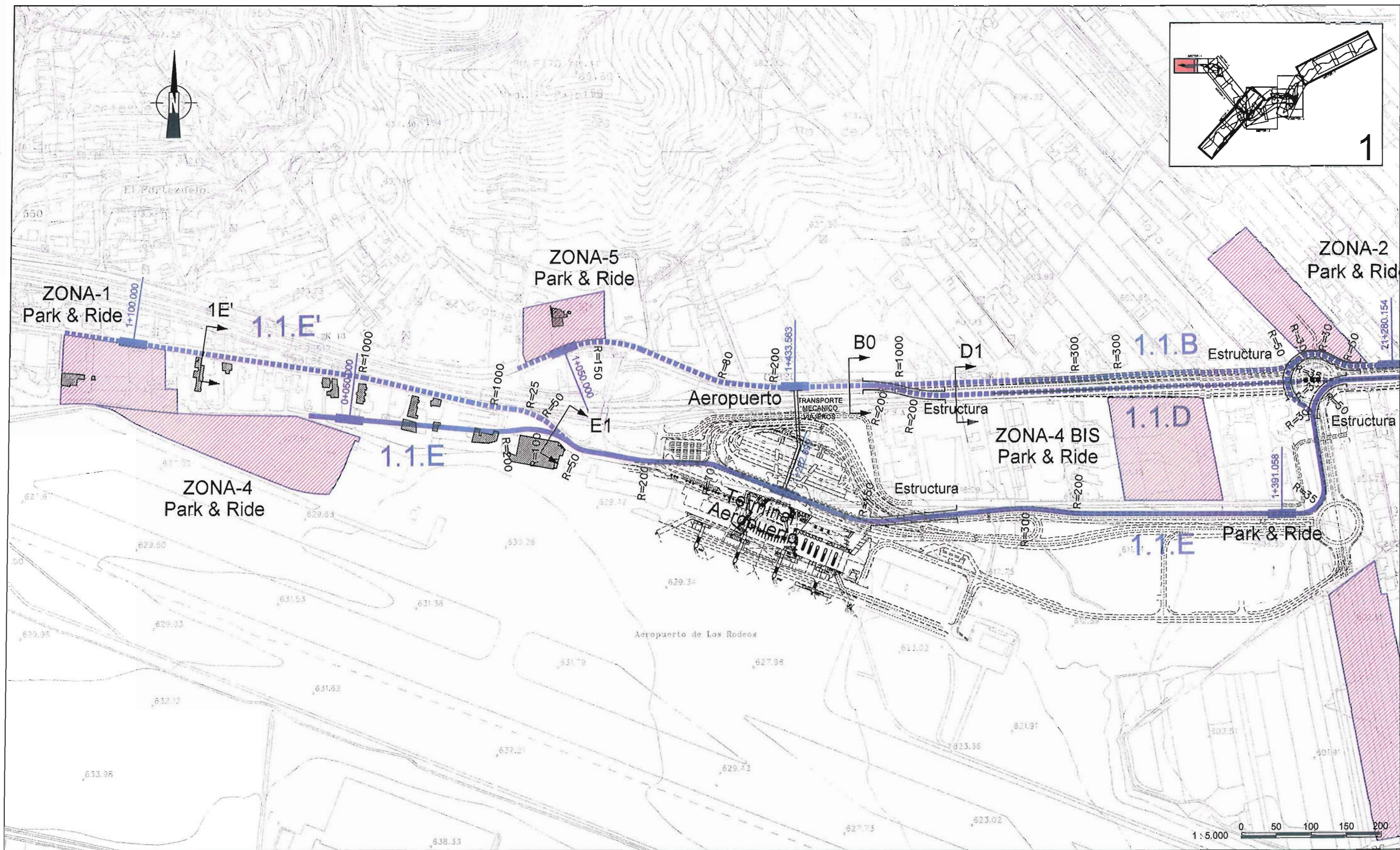
ESTADO ACTUAL



SECCION - 1E'

FUTURA SECCION

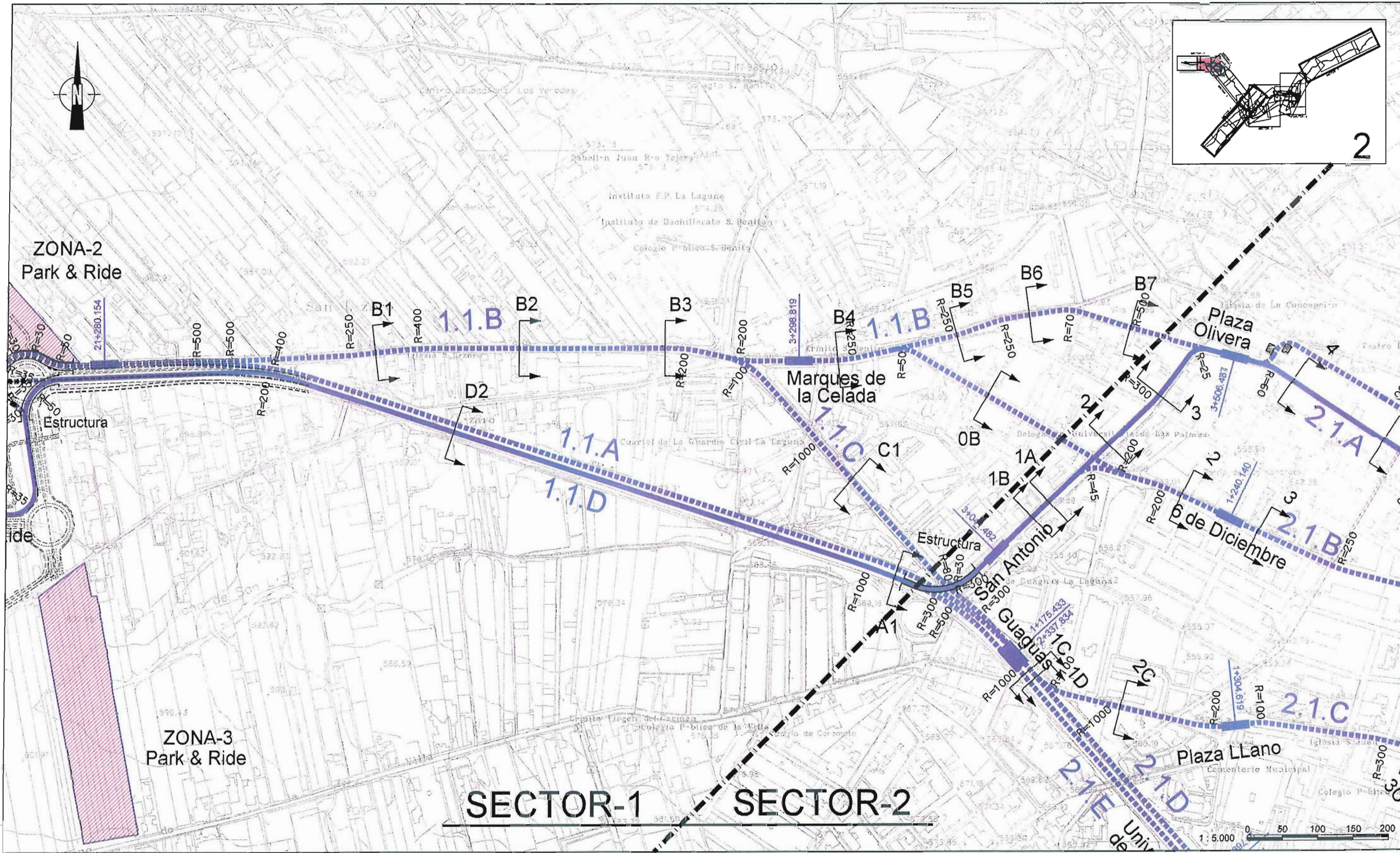






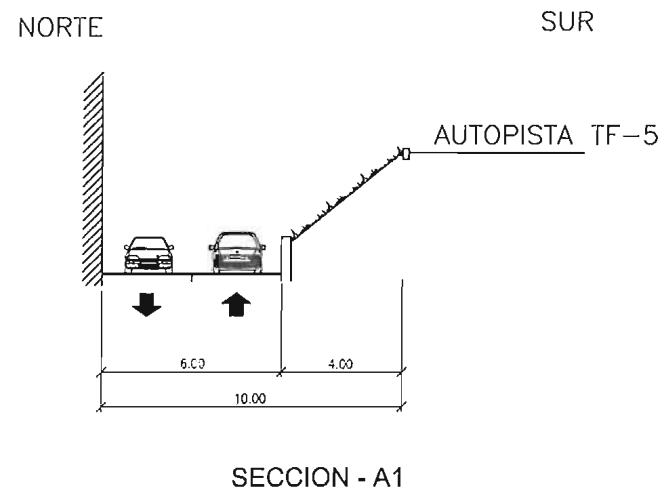
# CABILDO INSULAR DE TENERIFE

## ÁREA METROPOLITANA SANTA CRUZ - LA LAGUNA - ESTUDIOS PARA UNA RED DE METRO LIGERO

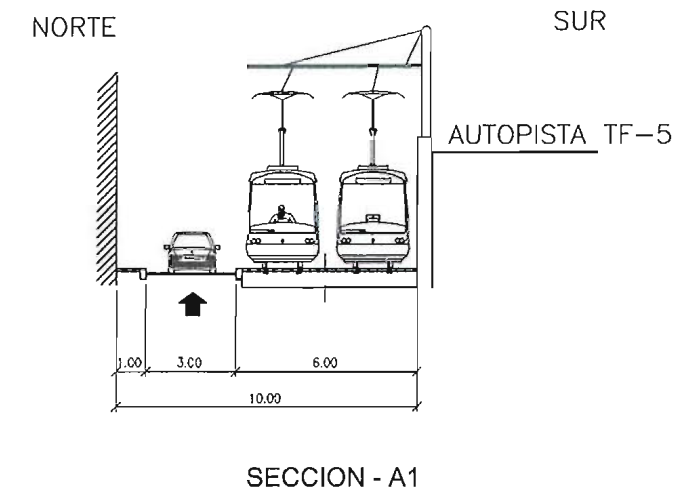




CALLE TIMANFAYA



ESTADO ACTUAL

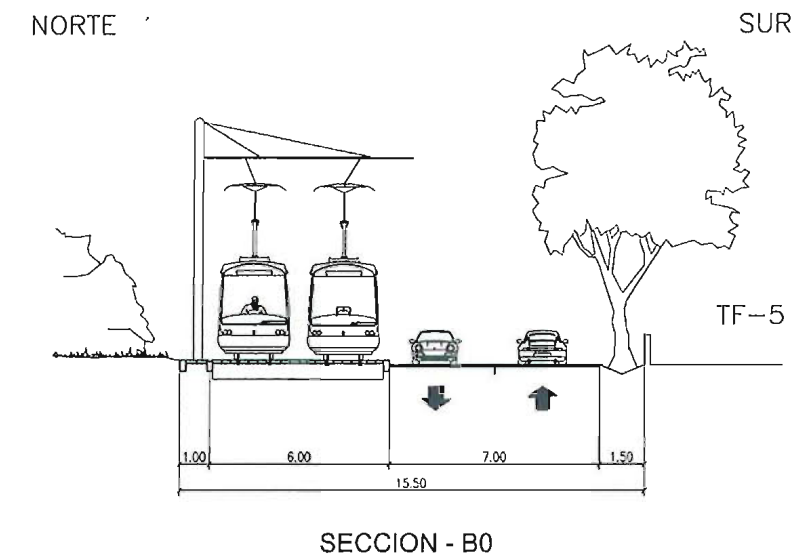
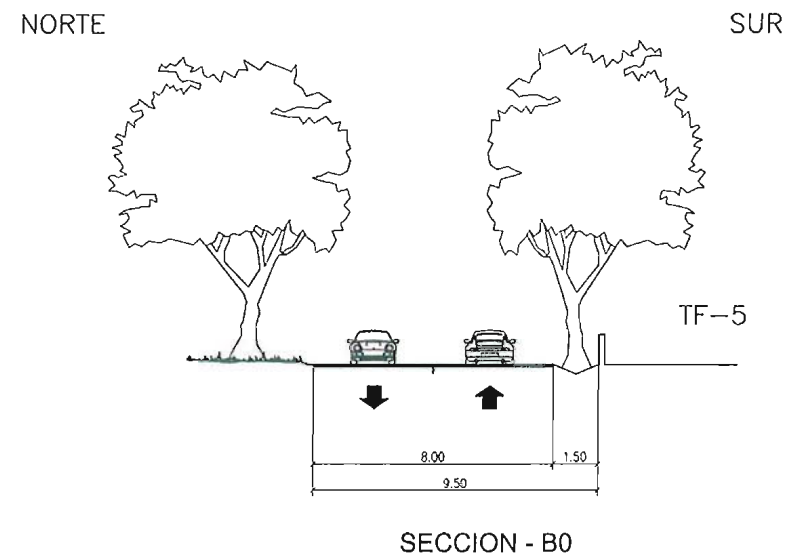


FUTURA SECCION

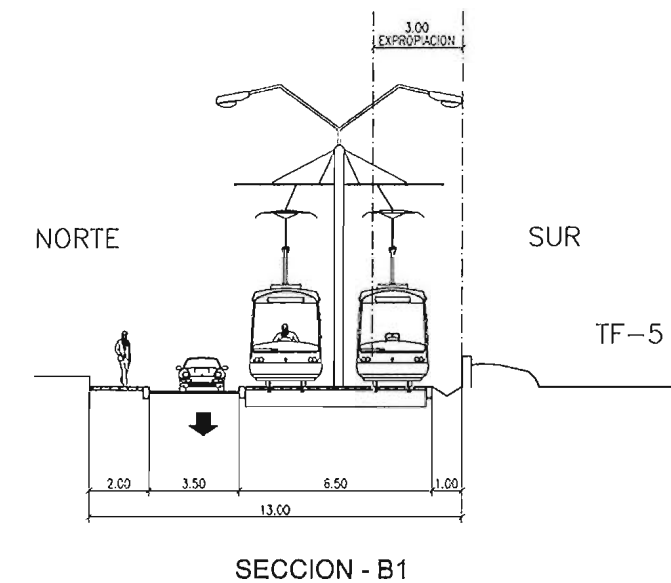
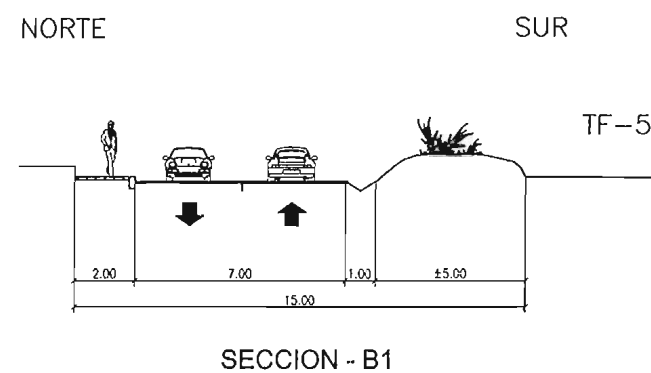




CARRETERA GENERAL DEL NORTE C 820



CARRETERA GENERAL DEL NORTE C 820



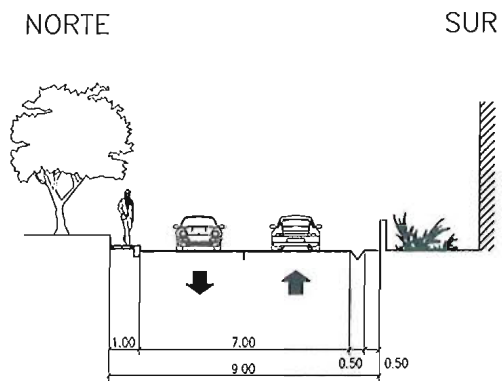
ESTADO ACTUAL

FUTURA SECCION

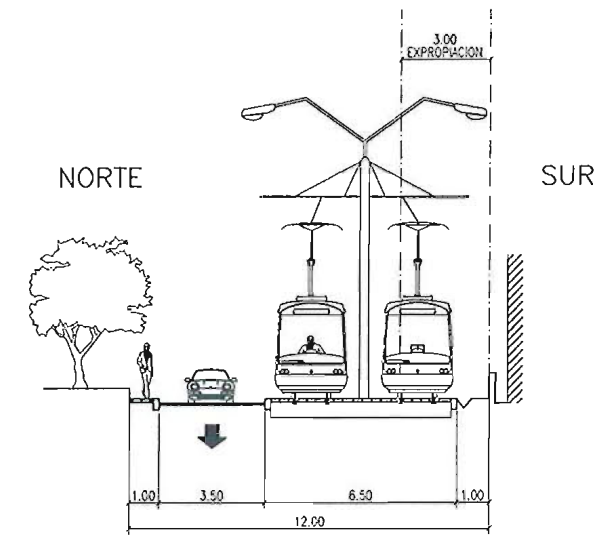
1 : 250 0 2.5 5 7.5 10



CARRETERA GENERAL DEL NORTE C 820



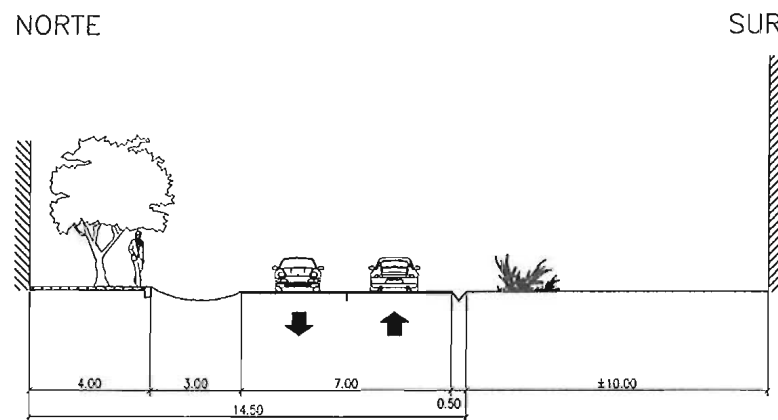
SECCION - B2



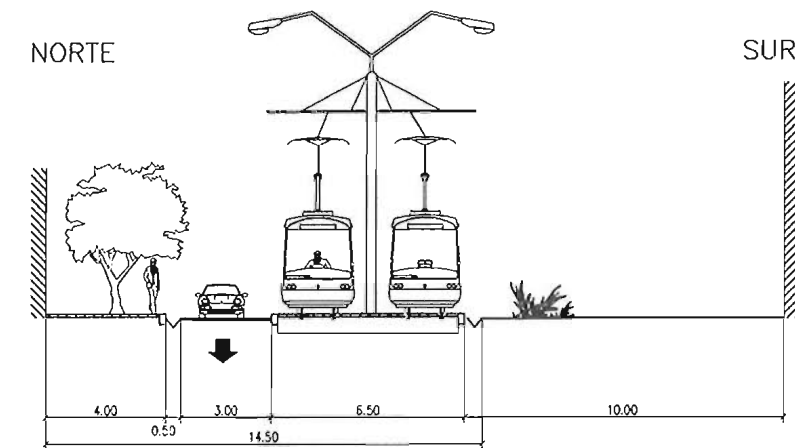
SECCION - B2



CARRETERA GENERAL DEL NORTE C 820



SECCION - B3



SECCION - B3

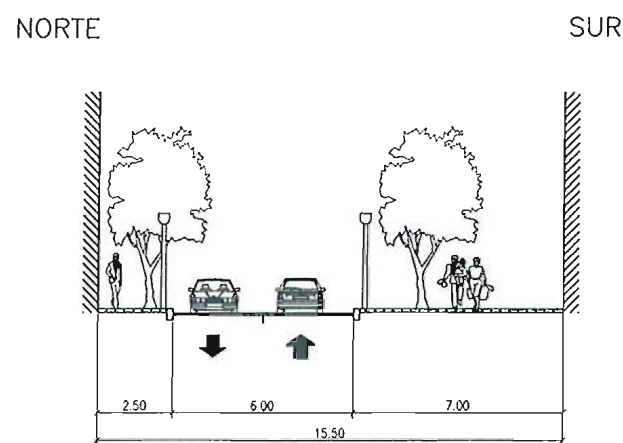
ESTADO ACTUAL

FUTURA SECCION

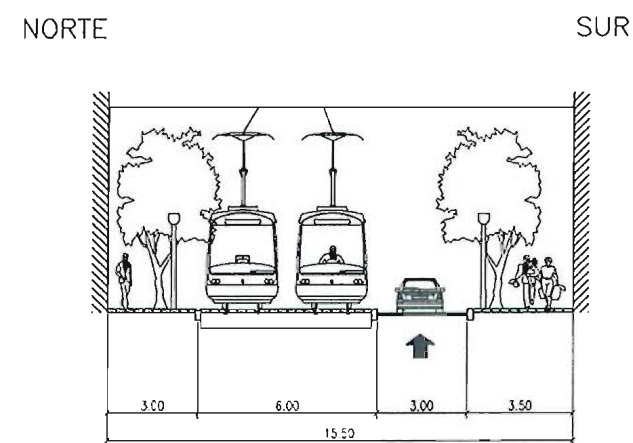




CALLE MARQUES DE CELADA



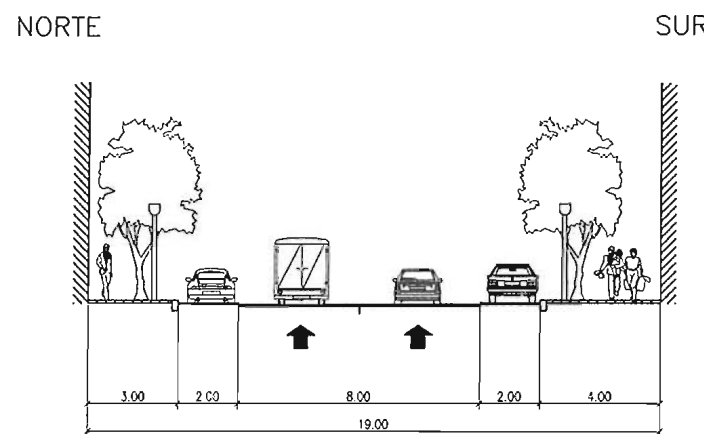
SECCION - B4



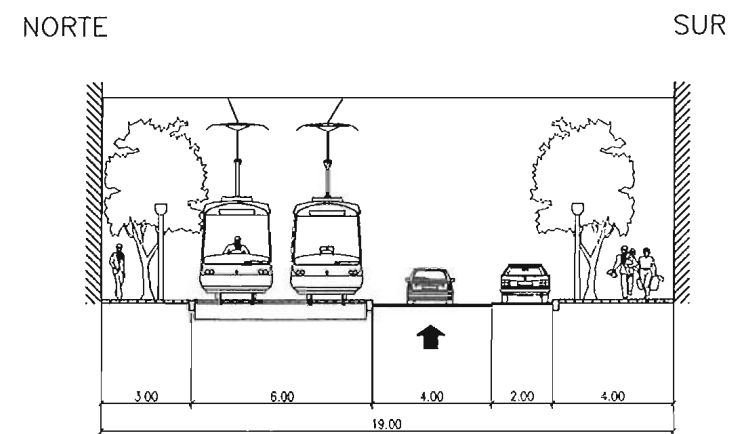
SECCION - B4



CALLE MARQUES DE CELADA



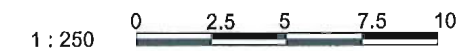
SECCION - B5



SECCION - B5

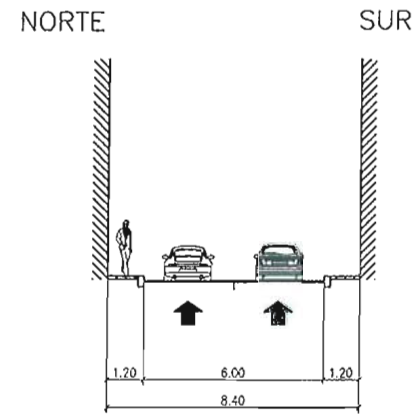
ESTADO ACTUAL

FUTURA SECCION

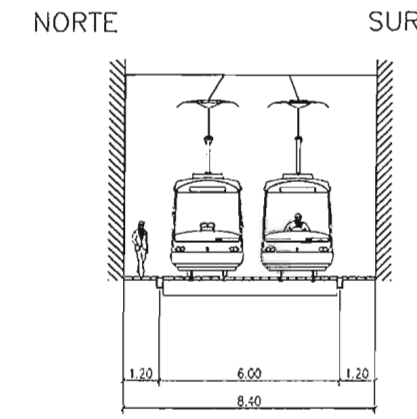




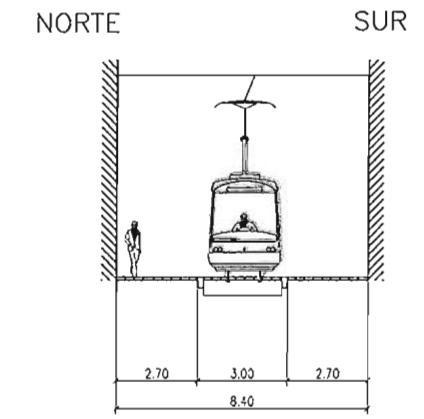
CALLE MARQUES DE CELADA



SECCION - B6



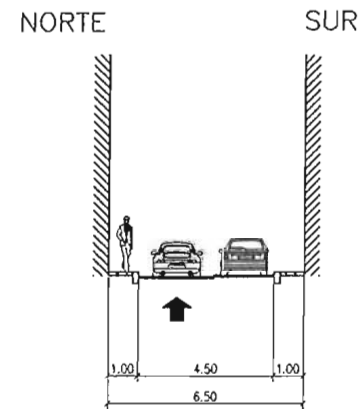
SECCION - B6



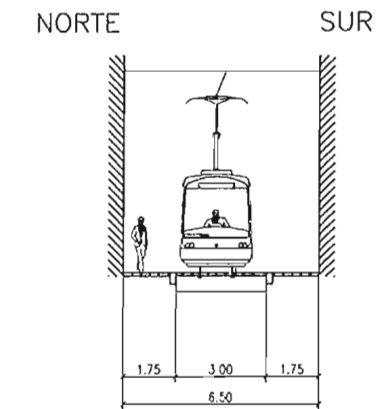
SECCION - B6



CALLE MARQUES DE CELADA



SECCION - B7



SECCION - B7

ESTADO ACTUAL

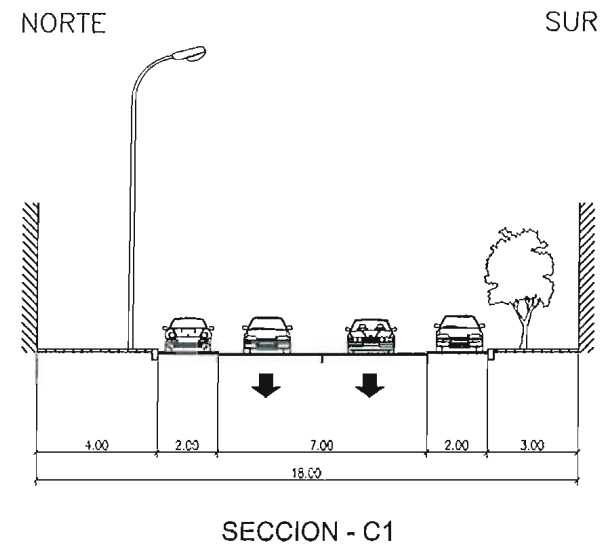
FUTURA SECCION



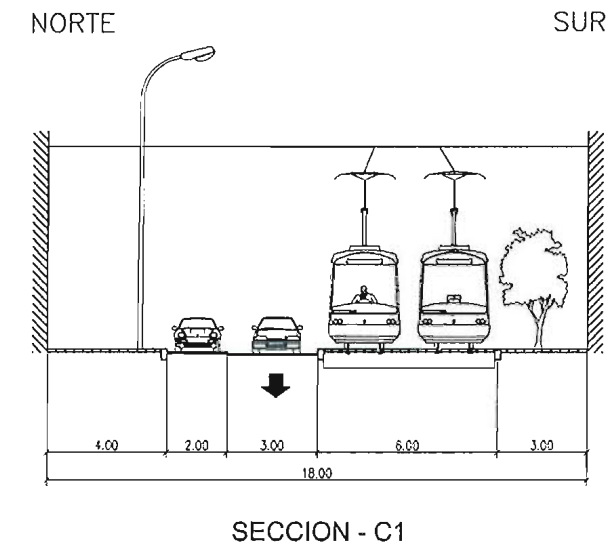




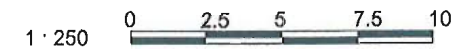
AVENIDA DE LA CANDELARIA



ESTADO ACTUAL

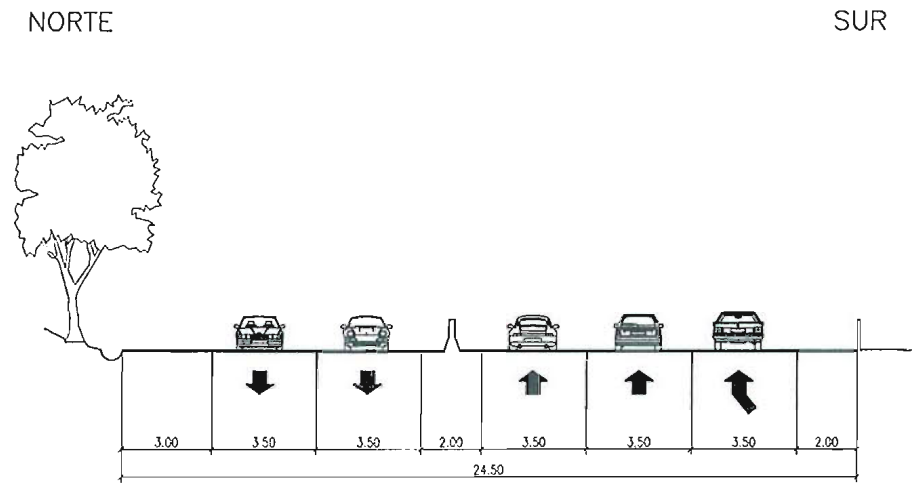


FUTURA SECCION

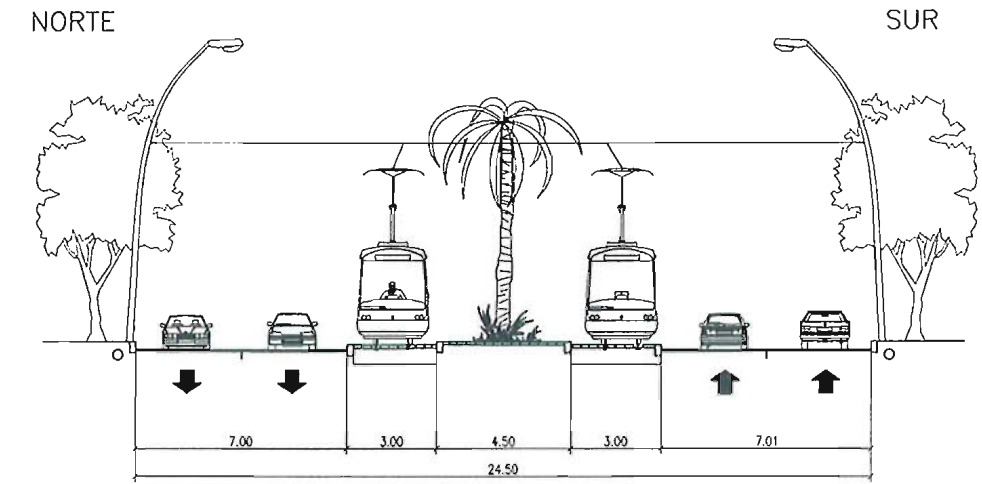




AUTOPISTA TF5 (AEROPUERTO)



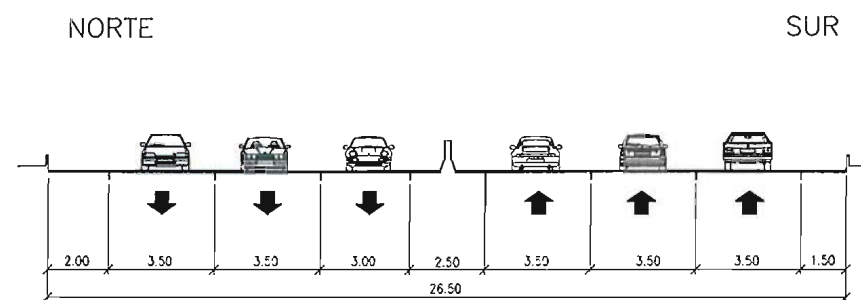
SECCION - D1



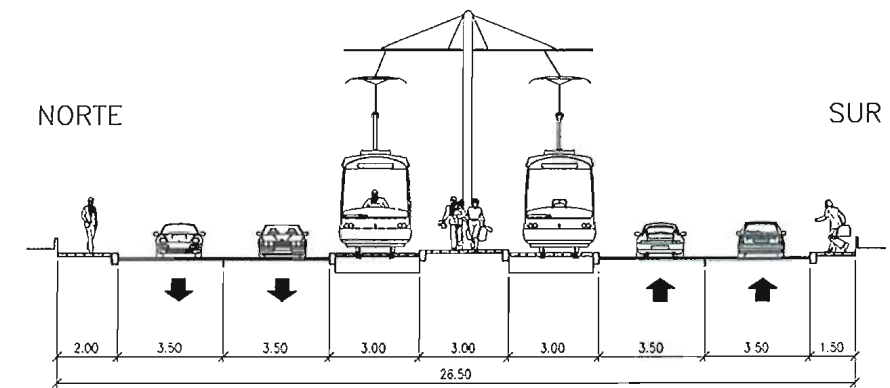
SECCION - D1



AUTOPISTA TF5



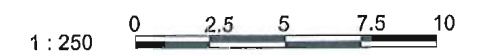
SECCION - D2



SECCION - D2

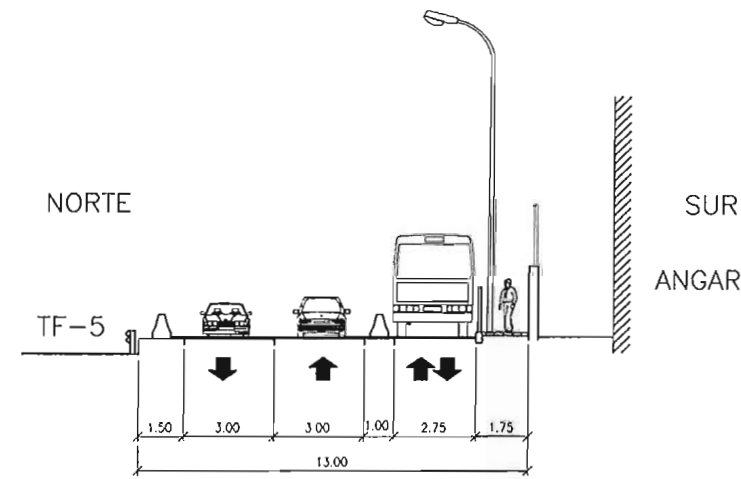
ESTADO ACTUAL

FUTURA SECCION



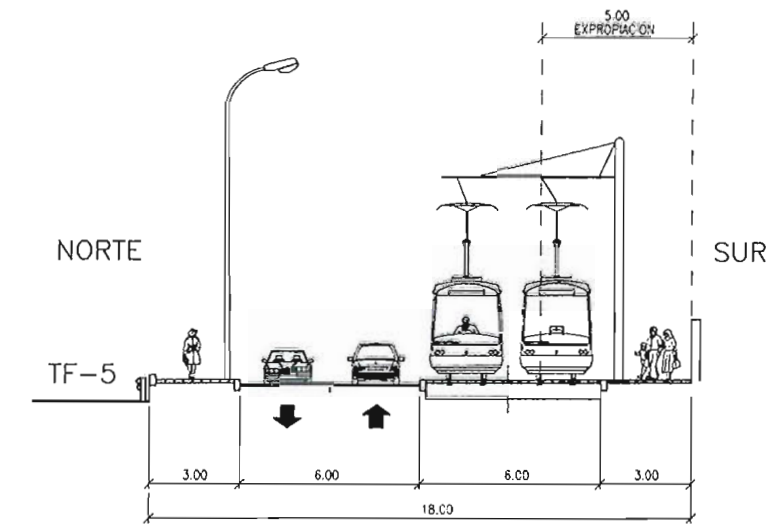


AEROPUERTO



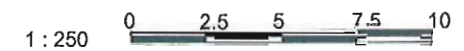
SECCION - 1E

ESTADO ACTUAL



SECCION - 1E

FUTURA SECCION



SOLUCIONES ELEGIDAS AL NIVEL 1 DE LA SELECCIÓN

A la vista de los comentarios descritos y tras la reunión mantenida con los respectivos ayuntamientos se decide que las soluciones que cumplen más con los objetivos planteados y con los criterios de diseño son las siguientes y serán las que se estudien más en profundidad en el nivel 2 del estudio.

ZONA A

<b>1.1.B</b>	<b>1.1.D</b>	<b>1.1.E</b>	<b>1.1.E*</b>
4	8	4	4

ZONA B

<b>1.1.B</b>	<b>1.1.D</b>	<b>1.1.A</b>	<b>1.1.D</b>	<b>1.1.C</b>
4	8	8	8*	8

\* Condicionado por proyecto de bulevar



4.1.4 Análisis multicriterio

ALTERNATIVA 1.1.B	
CRITERIOS	VALORACION
<b>TRANSPORTE</b>	
<input type="checkbox"/> Población servida	-
<input type="checkbox"/> Oferta ( velocidad comercial)	21,54 km./h
<input type="checkbox"/> Longitud del tramo	2,7 km.
<input type="checkbox"/> Estaciones y Paradas	4, una de ellas necesita sistema de transporte de viajeros mecánico.
<input type="checkbox"/> Posibilidad de ampliación del sector	Hacia Guamasa
<input type="checkbox"/> Intermodalidad	Park & Ride y Aeropuerto
<b>FACTIBILIDAD</b>	
<input type="checkbox"/> Integración en la vía	Sin problema, con expropiaciones.
<input type="checkbox"/> Pendientes	Media del 2.65%
<input type="checkbox"/> Estructuras / Túneles	Sí, necesidad de realizar pasarela sobre la autopista y de implantar algún sistema mecánico de transporte de peatones.(150 m)
<input type="checkbox"/> Expropiaciones	Sí, con demolición de viviendas
<input type="checkbox"/> Evaluación de la Inversión	4.005.000.000 (Sólo infraestructura)

ALTERNATIVA 1.1.B	
CRITERIOS	VALORACION
<b>URBANISMO</b>	
<input type="checkbox"/> Imagen de la Línea	Débil.
<input type="checkbox"/> Objetivos de la ciudad	Conecta el Aeropuerto con La Laguna y Park&Ride
<input type="checkbox"/> Tipología de zona atravesada	Zona periférica
<input type="checkbox"/> Capacidad estructurante	Sí, crea nueva conexión.
<input type="checkbox"/> Revalorización urbana	Sí, reordenación de la carretera general
<input type="checkbox"/> Recuperación de espacios peatonales	Sí, en calle Marques de Celada
<b>IMPACTO SOBRE EL TRAFICO</b>	
<input type="checkbox"/> Impacto sobre las vías de circulación	En la carretera general C-820 se suprime un sentido de circulación, y en parte de la Calle Marques de Celada.
<input type="checkbox"/> Reordenación posible del trafico	Posibilidad de dejar un solo sentido de circulación, según proyecto del Ayto. de La Laguna para la C-820
<input type="checkbox"/> Impacto sobre el aparcamiento	Sí, se suprime el aparcamiento en la Calle Marques de Celada. Creación de un Park&Ride
<b>CALIDAD DE VIDA</b>	
<input type="checkbox"/> Ruido	Reducción de los niveles de ruido, por disminución del tráfico rodado. (Calle Marques de Celada)
<input type="checkbox"/> Contaminación	Reducción de la polución
<input type="checkbox"/> Revegetación	Posibilidad

ALTERNATIVA 1.1.E 'A'	
CRITERIOS	VALORACION
<b>TRANSPORTE</b>	
<input type="checkbox"/> Población servida	-
<input type="checkbox"/> Oferta (velocidad comercial )	26,51 km./h
<input type="checkbox"/> Longitud del tramo	3,510 Km
<input type="checkbox"/> Estaciones y Paradas	4
<input type="checkbox"/> Posibilidad de ampliación del sector	Hacia Guamasa
<input type="checkbox"/> Intermodalidad	Aeropuerto y Park & Ride
<b>FACTIBILIDAD</b>	
<input type="checkbox"/> Integración en la vía	Es necesaria la construcción de nuevas infraestructuras.
<input type="checkbox"/> Pendientes	Pendiente media 2.25%
<input type="checkbox"/> Estructuras / Túneles	Viaducto de 200m de largo aproximadamente para superar la autopista, a la altura del nuevo acceso al Aeropuerto. Necesidad de realizar un estudio estructural en la nueva terminal del Aeropuerto, para comprobar si admitiría las nuevas cargas provocadas por el paso del tranvía.
<input type="checkbox"/> Expropiaciones	Sí. Como zona a destacar antiguo hangar del Aeropuerto junto a la carretera de acceso a la terminal de llegadas. Demolición de viviendas.
<input type="checkbox"/> Evaluación de la Inversión	5.505.250.000 (Sólo infraestructura)

ALTERNATIVA 1.1.E 'A'	
CRITERIOS	VALORACION
<b>URBANISMO</b>	
<input type="checkbox"/> Imagen de la Línea	Buena, debido a la conexión con el Aeropuerto.
<input type="checkbox"/> Objetivos de la ciudad	Creación de una conexión directa con el Aeropuerto y con el Park&Ride
<input type="checkbox"/> Tipología de zona atravesada	Zona de la periférica
<input type="checkbox"/> Capacidad estructurante	Sí, nuevo eje (según proyecto del nuevo acceso al Aeropuerto)
<input type="checkbox"/> Revalorización urbana	Sí
<input type="checkbox"/> Recuperación de espacios peatonales	Sí, en calle Marques de Celada, y ampliación de aceras en el camino que conecta las dos terminales actuales del Aeropuerto.
<b>IMPACTO SOBRE EL TRAFICO</b>	
<input type="checkbox"/> Impacto sobre las vías de circulación	En la carretera general C-820 se mantienen los dos sentidos de circulación, pero en parte de la Calle Marques de Celada se suprime la circulación con automóvil.(solo permitido el acceso a Garajes). Será necesario consensuarlo con el organismo titular de esta carretera.
<input type="checkbox"/> Reordenación posible del trafico	Difícil
<input type="checkbox"/> Impacto sobre el aparcamiento	Sí, se suprime el aparcamiento en la Calle Marques de Celada. Creación de un Park&Ride

ALTERNATIVA 1.1.E '	
CRITERIOS	VALORACION
<b>CALIDAD DE VIDA</b>	
<input type="checkbox"/> Ruido	Reducción de los niveles de ruido, por disminución del tráfico rodado. (Calle Marques de Celada)
<input type="checkbox"/> Contaminación	Reducción de la polución
<input type="checkbox"/> Revegetación	Posibilidad



#### 4.1.5 Comparación de las alternativas

##### Alternativa 1.1.B (por la carretera general C-820)

- Condicionantes de transporte

La principal ventaja que aporta la alternativa 1.1.B es la de ofrecer servicio a un mayor número de potenciales usuarios, pero por el contrario, este servicio, es de menor calidad si lo comparamos con el ofrecido por la otra alternativa, debido en gran medida, a la necesidad de implantar un sistema de transporte mecánico de viajeros (aceras mecánicas), para acceder al aeropuerto que se sitúa al otro lado de la Autopista.

Esto y la situación del Park & Ride correspondiente (en el centro del sector) penalizan la elección de la misma, ya que repercute negativamente en la conexión entre diferentes modos de transporte.

Sin embargo la longitud de la línea es menor en este caso, aspecto a tener en cuenta por la necesidad de una menor inversión.

Esta alternativa, debido a las buenas condiciones del terreno por el que discurre, no presenta ningún impedimento para realizar una futura ampliación del sector hacia Guamasa.

- Factibilidad

Las zonas atravesadas por la alternativa 1.1.B permiten que sea altamente factible su realización, ya que la integración en la vía se presenta fácil y cómoda de realizar, al no tener el inconveniente de realizar grandes expropiaciones (salvo terrenos del Park & Ride), disponiendo además de unas pendientes muy aptas para un trazado tranviario a un coste muy competitivo.

Como ya se comentó en el punto anterior la situación de la parada del aeropuerto obligaría a realizar una pasarela peatonal sobre la autopista y aparcamientos, del nuevo Aeropuerto.

- Criterios urbanísticos

Esta alternativa ofrece la posibilidad de crear una nueva conexión entre las zonas periféricas por las que discurre la traza del tranvía, además de posibilitar la reordenación del tráfico en la carretera general, lo que supondría para la nueva zona una importante revalorización urbana.

Por el contrario la imagen de la línea es más bien pobre, con poca fuerza, debido en gran medida a que el trazado del tranvía discurre “escondido” y por zonas poco interesantes, desaprovechando la oportunidad de modernidad y prosperidad que ofrece la implantación de un nuevo y moderno sistema de transporte de viajeros de cara al exterior.

Se cumplen los objetivos mínimos planteados por las necesidades de dotar de una conexión directa con el Aeropuerto, aunque con poca nota, ya que la parada del Aeropuerto queda muy alejada.

- Impacto sobre el tráfico

Las posibles afecciones al tráfico en esta solución, son pequeñas en la zona de la carretera general C-820, debido a que el Ayuntamiento de La Laguna tiene previsto la realización de un proyecto de reordenación del tráfico en esta zona, suprimiendo uno de los sentidos de circulación.

Por el contrario, en la entrada a La Laguna y más concretamente en la calle Marques de Celada se suprime una de las filas de aparcamiento y uno de los carriles de circulación, siendo en esta zona más difícil realizar una reordenación del tráfico.

Cabe destacar que la situación del Park & Ride no es la más idónea, ya que su localización es intermedia dentro del sector, y por tanto, su poder de atracción hacia potenciales usuarios, menor.

- Calidad de vida

Tanto en la zona de Marques de la Celada como en la carretera general C-820, los niveles de ruido y polución disminuyen considerablemente debido a la disminución del volumen de tráfico rodado.

#### Alternativa 1.1.E' (por la nueva entrada al Aeropuerto)

- Condicionantes del transporte

La alternativa 1.1.E' se presenta en cuanto a calidad de transporte como la alternativa que sirve mejor y más claramente al principal destino de este sector que es el Aeropuerto. Cabe destacar que el trazado del tranvía entra hasta el mismo Aeropuerto, dejando a los viajeros en la puerta de la terminal. Además de esto la implantación del Park & Ride se sitúa al final de línea, situación que creemos es más acertada por el concepto de línea y para futuras ampliaciones hacia Guamasa, aportando además, una mejor conexión entre diferentes medios de transporte con menor número de interferencias entre los mismos (en este caso, Aeropuerto - tranvía - vehículo particular).

La implantación de un Park & Ride en la zona del Aeropuerto, aumenta el número de aparcamientos en la zona y hace disminuir el tráfico rodado por las vías de circulación ya que mucha gente se vería atraída con la posibilidad de dejar su vehículo y tomar el tranvía, un medio de transporte cómodo, rápido y silencioso, que les permite estar en el lugar de destino a la hora prevista sin el inconveniente de tener que tomar el vehículo particular para los desplazamientos.

Aunque la longitud de la posible línea es mayor, pensamos que la relación calidad de transporte-coste de inversión es mejor en este caso.

- Factibilidad

La penetración de la línea hasta el Aeropuerto tiene como principal inconveniente los costes de inversión, ya que es necesario realizar un mayor número de expropiaciones (zona cercana a la actual terminal de llegadas), y un estudio estructural en el forjado de aparcamientos de la nueva terminal para comprobar si la estructura es capaz de absorber las cargas dinámicas y estáticas al paso del tranvía, y la realización de dos viaductos de aproximadamente 200 metros de longitud para franquear la carretera general, Autopista y accesos al aparcamiento del Aeropuerto, sin interferir con el tráfico rodado.

Las pendientes con las que nos encontramos en caso de elegir esta alternativa, no suponen ningún problema ya que la zona es bastante llana, siendo idónea para un trazado tranviario. La integración del tranvía con las vías existentes en la actualidad, al igual que en la alternativa anterior no suponen mayor problema.

- Criterios urbanísticos

La principal ventaja que aporta la alternativa 1.1.E' es la de la imagen, ya que dos medios de transporte modernos se encuentran en la nueva terminal del Aeropuerto. Teniendo en cuenta la tipología de la zona atravesada (zonas periféricas), esta solución es la que mejor aprovecha el positivo impacto visual del nuevo tranvía. Este trazado cumple perfectamente con el principal objetivo de la ciudad, que es, la de crear una nueva conexión directa con el Aeropuerto.

Aprovechando esto, al igual que la anterior alternativa, cabe la posibilidad de crear una nueva conexión entre las zonas periféricas por las que discurre la traza del tranvía e incluso, posibilitar la reordenación del tráfico en la carretera general, lo que supondría para la nueva zona una importante revalorización urbana.

- Impactos sobre el tráfico

Del mismo modo que la alternativa 1.1.B las posibles afecciones al tráfico en esta solución son pequeñas en la zona de la carretera general C-820, debido a que el Ayuntamiento de La Laguna tiene previsto la realización de un proyecto de reordenación del tráfico en esta zona suprimiendo uno de los sentidos de circulación, la ejecución del viaducto sobre la Autopista y carretera general C-820 y sobre el aparcamiento del nuevo aeropuerto eliminaría posibles cruces a nivel.

Por el contrario, en la entrada a La Laguna y más concretamente en la calle Marques de Celada se suprime una de las filas de aparcamiento y uno de los carriles de circulación, siendo en esta zona más difícil realizar una reordenación del tráfico.

Cabe destacar que la situación del Park & Ride es la más idónea, ya que su localización es extrema dentro del sector, y su poder de atracción hacia potenciales usuarios es mayor, siendo el impacto sobre las plazas de aparcamiento, positivo.

- Calidad de vida

Tanto en la zona de Marques de la Celada como en la carretera general C-820, los niveles de ruido y polución disminuyen considerablemente debido a la disminución del volumen de tráfico rodado.

CRITERIOS	ALTERNATIVA 1.1.B	ALTERNATIVA 1.1.E '
<b><u>TRANSPORTE</u></b>		
<input type="checkbox"/> Población servida	++	+
<input type="checkbox"/> Longitud del tramo	+	++
<input type="checkbox"/> Estaciones y Paradas	--	+++
<input type="checkbox"/> Posibilidad de ampliación del sector	=	=
<input type="checkbox"/> Intermodalidad	+	+++
<b><u>FACTIBILIDAD</u></b>		
<input type="checkbox"/> Integración en la vía	++	++
<input type="checkbox"/> Pendientes	++	+
<input type="checkbox"/> Estructuras / Túneles	++	-
<input type="checkbox"/> Expropiaciones	-	--
<input type="checkbox"/> Evaluación de la Inversión	++	+
<b><u>URBANISMO</u></b>		
<input type="checkbox"/> Imagen de la Línea	+	++
<input type="checkbox"/> Objetivos de la ciudad (cumplimiento P.G.O.U.)	+	+++
<input type="checkbox"/> Tipología de zona atravesada	++	+
<input type="checkbox"/> Capacidad estructurante	+	++

CRITERIOS	ALTERNATIVA 1.1.B	ALTERNATIVA 1.1.E '
<input type="checkbox"/> Revalorización urbana	+++	++
<input type="checkbox"/> Recuperación de espacios peatonales	=	=
<b><u>IMPACTO SOBRE EL TRAFICO</u></b>		
<input type="checkbox"/> Impacto sobre las vías de circulación	+	++
<input type="checkbox"/> Reordenación posible del trafico	=	=
<input type="checkbox"/> Impacto sobre el aparcamiento	=	=
<b><u>CALIDAD DE VIDA</u></b>		
<input type="checkbox"/> Ruido	=	=
<input type="checkbox"/> Contaminación	=	=
<input type="checkbox"/> Revegetación	=	=
<b>CONCLUSION</b>	<b>8</b>	<b>4</b>

#### 4.1.6 Recomendaciones para el sector

##### Zona A

Desde el “park and ride” hasta la nueva rotonda de acceso al aeropuerto, la opción elegida es la 1-1-E por su capacidad para conectar el tranvía con el aeropuerto, junto a la nueva terminal. Además esta opción permite varias oportunidades de servir varias posiciones para el “park and ride” que puede situarse en el aparcamiento de la Cafetería El Halcón y reforzarse con el aparcamiento del aeropuerto (si AENA lo autorizase).

En el tema estructurante esta opción permite la reflexión sobre la ampliación y el desarrollo de la franja entre el aeropuerto y la autopista. Además permite la evolución de la línea del tranvía hacia la futura vía exterior de la autopista TF 5 y la zona de Guamasa.

##### Zona B

El trazado elegido es el 1-1-B por la carretera General del Norte, calle Marqués de Celada y calle Juana la Blanca. Es el trazado natural para conectar con la solución elegida en el sector 2: “calle Seis de Diciembre”.

Esta solución acerca la línea también a otro “park and ride” que podría habilitarse junto a la nueva rotonda de acceso al aeropuerto y que serviría para reforzar los aparcamientos de la zona A. Sin embargo, la opción elegida no pasa por la estación de guaguas actual ya que su ubicación es provisional según indicaciones del Ayuntamiento de La Laguna no debe considerarse como punto de paso.

En el siguiente cuadro se incluyen las modificaciones en el tráfico rodado que sufrirán las vías afectadas por la inserción del tranvía.

En siguientes fases del estudio se analizará junto con el Ayuntamiento de La Laguna las posibilidades de reordenación que se plantean para esta solución.

#### SECTOR 1-LÍNEA 1

#### LA LAGUNA

	ACTUAL	PROYECTO
MARQUES DE CELADA		
CALLE JUANA BLANCA		

