

4.4 SECTOR 4

4.4.1 Presentación general del sector 4

Este sector, situado en el límite de los dos municipios, La Laguna y Santa Cruz, corresponde al trazado de la línea 2 La Cuesta-Taco-San Isidro y la conexión con la línea 1 en la zona del Hospital.

Para la línea 1 se han considerado tres alternativas desde La Candelaria:

- 4-1-A Trazado que atraviesa Taco antes de llegar a la Residencia de La Candelaria.
- 4-1-B Trazado a lo largo de la autopista.
- 4-1-C Trazado intermedio en la zona de Taco.

Para la línea 2 son los siguientes:

- 4-2-A Norte mediante un trazado que realice el servicio por La Cuesta.
- 4-2-A Sur mediante un tramo común con la línea 1 y un trazado siguiendo la carretera general La Cuesta-Taco hasta San Isidro
- 4-2-B mediante un trazado en una vía paralela a la Avenida de Los Majuelos



4.4.2 Plano del sector

4.4.3 Descripción de las alternativas estudiadas

Línea 1 Opción 4-1-A

Desde la calle Radioaficionados que es prolongación de la avenida de las Universidades, el trazado se inserta en un sitio central a ambos lados de la rambla, una vía de circulación y un aparcamiento a cada lado.

El trazado del tranvía enlaza la Carretera General del Sur C 822 por la calle Patronas de Canarias y el Camino de Las Mantecas, el tranvía se incorpora en el lateral oeste, quedando una vía de circulación de sentido norte / sur. Por la Carretera General del Sur el tranvía se inserta en un sitio central. Los 25 m de anchura de la vía lo ocupan actualmente tres vías en cada sentido. En el proyecto quedan dos vías en cada sentido. El problema se plantea ante la incorporación de la parada del Hospital, ya que en este caso y en el espacio actual queda una vía en cada sentido a la derecha de la parada.

Todavía en la Carretera General cruzando la autopista TF5, el trazado del tranvía permanece en un sitio central. Esta parte, actualmente en obras, dispone de un espacio de unos 15 m. El perfil se organiza mediante una vía de circulación en cada sentido de un lado a otro de la plataforma.

El trazado abandona la Carretera General para abarcar la calle San José Obrero. Esta calle bastante ancha dispone de un espacio de 24 m con dos vías de circulación de sentido sur / norte y aparcamiento en batería de un lado a otro.

El proyecto propone la incorporación del tranvía en el lateral este, conservando las vías de circulación sur / norte y conservando un aparcamiento en batería al oeste.

En resumen, el trazado discurre por la carretera del Rosario. Con dos vías circulación en cada sentido y un aparcamiento de un lado a otro. El proyecto sugiere la incorporación de la plataforma de tranvía en un sitio central. Queda una vía de circulación en cada sentido, suprimiéndose el aparcamiento.

Observaciones: Esta alternativa que abarca los viarios principales entra en las pendientes compatibles con la factibilidad del tranvía. En efecto, la barrera topográfica entre el sector del Hospital y el sector de la Avenida Príncipe de España impide enlaces directos.

Por otro lado, el interés de esta alternativa reside en que permite tener un tronco común para las líneas 1 y 2, lo que reduce la inversión en la infraestructura de la Línea 2.

Línea 1 Opción 4-1-B

Esta alternativa tiene por objeto la búsqueda de un trazado más directo entre la zona de la Candelaria y el Hospital. Esta alternativa propone un trazado a lo largo de la autopista TF5, en la vía de servicio y por la calle Infante Juan Manuel.

Esta solución implica expropiaciones así como obras de ingeniería importantes a lo largo de la autopista para garantizar la continuidad del trazado en doble vía del tranvía. El impacto sobre la vía de servicio en el acceso al hospital, es importante ya que suprime esta vía. En breve, en términos de transporte, esta alternativa no ofrece ningún servicio interesante a las poblaciones. Por estos motivos recomendamos que se descarte.

Línea 1 Opción 4-1-C

Esta alternativa busca un trazado más corto y propone un itinerario por la calle de Industrias. Aparecen dos problemas relevantes en este trazado, que son los siguientes:

- 1) El espacio de 10 m de ancho de la vía que implica una plataforma compartida con la circulación.
- 2) Una excesiva pendiente del 10%, lo que imposibilita su factibilidad.

Línea 2 Opción 4-2-A Norte

No existen alternativas en este corredor para el tramo de acceso a La Cuesta. La solución estudiada propone un trazado por la carretera del sur C 822 La Cuesta-Taco.

Este viario se encuentra actualmente en obras, y es objeto de un proyecto con arreglo al enlace La Cuesta-Taco.

El proyecto propone el recalibrado completo de la vía: con el tranvía en un sitio central, una vía de circulación en cada sentido y aceras. Este perfil requiere un espacio de unos 16'50 m para un espacio existente de unos 14 m.

Observaciones: En la búsqueda de un acceso a La Cuesta, para un enlace entre Taco y La Cuesta, la carretera general queda como el único viario principal susceptible de ser utilizado por el tranvía.

Línea 2 Opción 4-2-A Sur

Siempre por la carretera general del sur C 822, esta alternativa consiste en proponer un trazado por la vía de servicio del barrio de Taco y la zona de San Isidro más al sur.

El proyecto se basa en la redistribución de la carretera del Sur con la implantación del tranvía en un sitio central hasta la calle San José Obrero. Esta sección posee un tronco común con la línea 1.

En dirección sur hasta la Plaza de África, el tranvía se inserta en el lateral oeste de manera que se organicen dos vías de circulación norte / sur, realizándose el regreso por la calle José Obrero.

Desde la Plaza de África hasta la calle del Barranco Grande. La carretera general se redistribuye con el tranvía en un sitio central, una vía de circulación de un lado a otro del tranvía, quedando la posibilidad de un aparcamiento por un lado desde ahí al este.

A continuación, donde las vías se separan para atravesar el Barranco Grande, el tranvía ocupa el viario este, dejando una vía de circulación sentido sur / norte.

En dirección sur, la carretera general ya está redistribuida hasta el Polígono Industrial El Chorrillo.

En un espacio de 28 m, cuenta con una rambla de 8 m de ancho y dos vías de circulación en cada sentido con una anchura de 8 m para la calzada. El proyecto propone reducir la rambla en 6 m, e incorporar una vía de tranvía de un lado a otro, habiendo cabida para la posibilidad de dos vías en cada sentido en una anchura de 6 m de calzada.

Observaciones: Esta solución que propone utilizar la vía principal del sector que pasa por los centros, trae consigo la supresión de una vía de circulación en cada sentido hasta el Barranco.

Línea 2 Opción 4-2-B

La búsqueda exhaustiva de alternativas en este sector de Taco nos ha llevado a examinar un trazado paralelo a la carretera general por la Avenida de Los Majuelos.

Esta avenida de reciente construcción ofrece una alternativa a la carretera general pero no posee conexión con la autopista y con el barrio de La Cuesta.

La idea de realizar una línea 2 entre La Cuesta-Taco-San Isidro nos lleva a identificar cuáles serían las conexiones posibles entre la Avenida de los Majuelos y la carretera general en dirección a La Cuesta. Se han considerado las alternativas 4-2-C, 4-2-D, 4-2-E y 4-2-F, y con menor atención las soluciones 4-2-C, 4-2-D y 4-2-E por motivos de factibilidad: fuertes pendientes, calles estrechas, etc. La 4-2-F, que ofrecía el mejor enlace, plantea el problema de expropiaciones en esta parte de la Avenida de Los Majuelos con grandes edificios. Esta solución incluiría un paso en túnel bajo la autopista, así como la apertura de la avenida a través de la zona industrial comprendida entre la autopista TF5 y la carretera general. Esta solución quedará por lo tanto descartada.

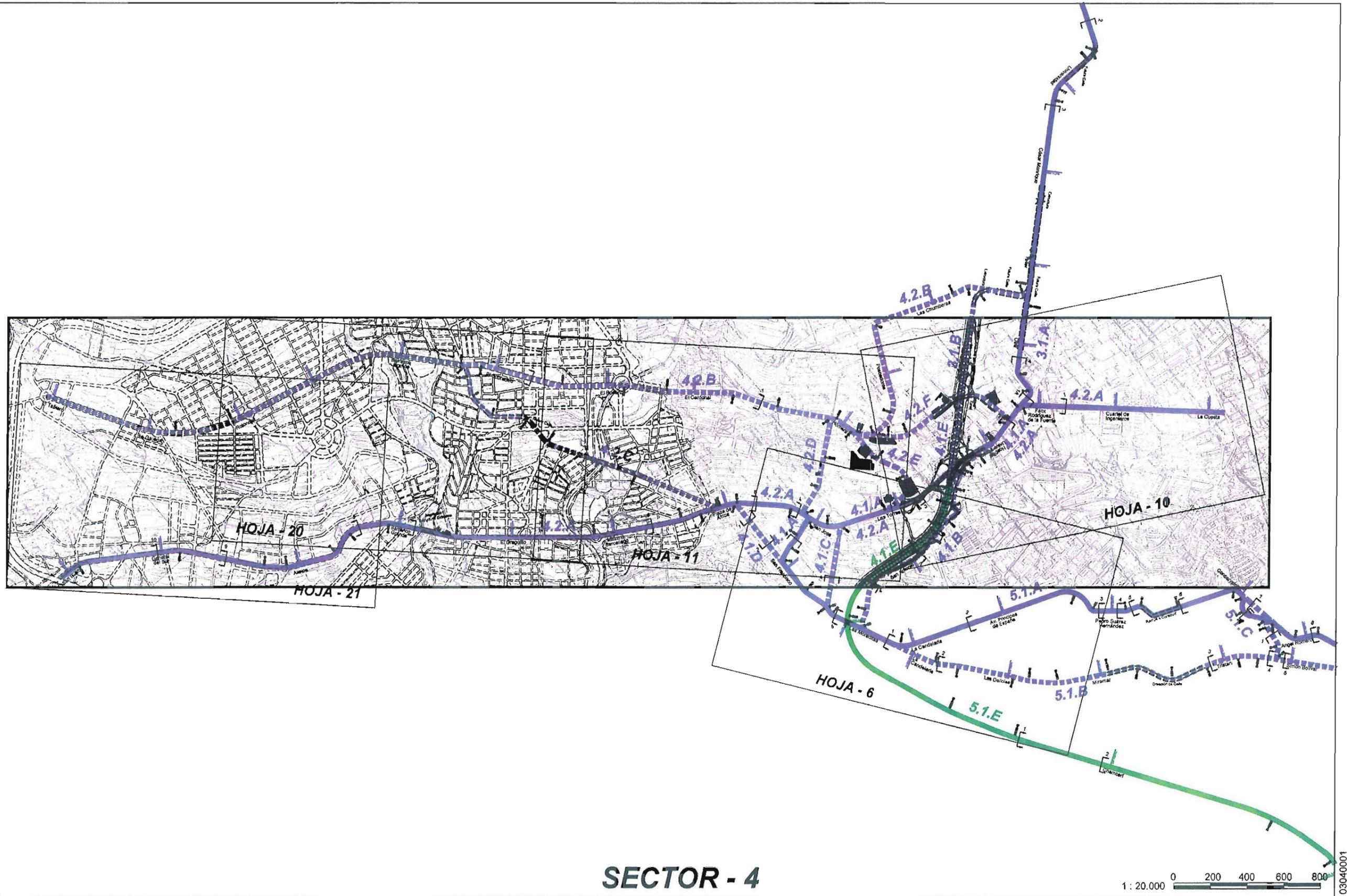
Queda la solución 4-2-B por la Avenida de La Libertad y la Avenida del Paso.

La inserción del tranvía es posible en estas dos vías, y el problema se presenta en la unión al norte con la línea 1 mediante una estructura de paso de la autopista, a construir, y la apertura de la avenida hasta el trazado de la línea 1. En este caso sería difícil organizar una línea La Cuesta-Taco.

La conclusión que se extrae es que no existe solución factible según el tejido viario actual. En todo caso la mejor solución sería la 4-2-F, que implica una revisión urbana importante con el fin de asegurar la continuidad de la Avenida de Los Majuelos con la carretera general de La Cuesta.

En lo que se refiere a la incorporación del tranvía en la Avenida de Los Majuelos, el perfil existente: rambla, dos vías de circulación en cada sentido y aparcamientos, permite su adaptación a la inserción del tranvía a ambos lados de la rambla, una vía de circulación en cada sentido y aparcamientos. Este perfil es factible desde la Plaza de San Félix hasta la zona de El Tablero.

Observaciones : Esta solución que parece interesante plantea el problema de la continuidad en dirección a la Cuesta. Por otro lado está separada de los centros actuales, sobre todo de la población asentada a lo largo de la carretera general del Sur C 822.



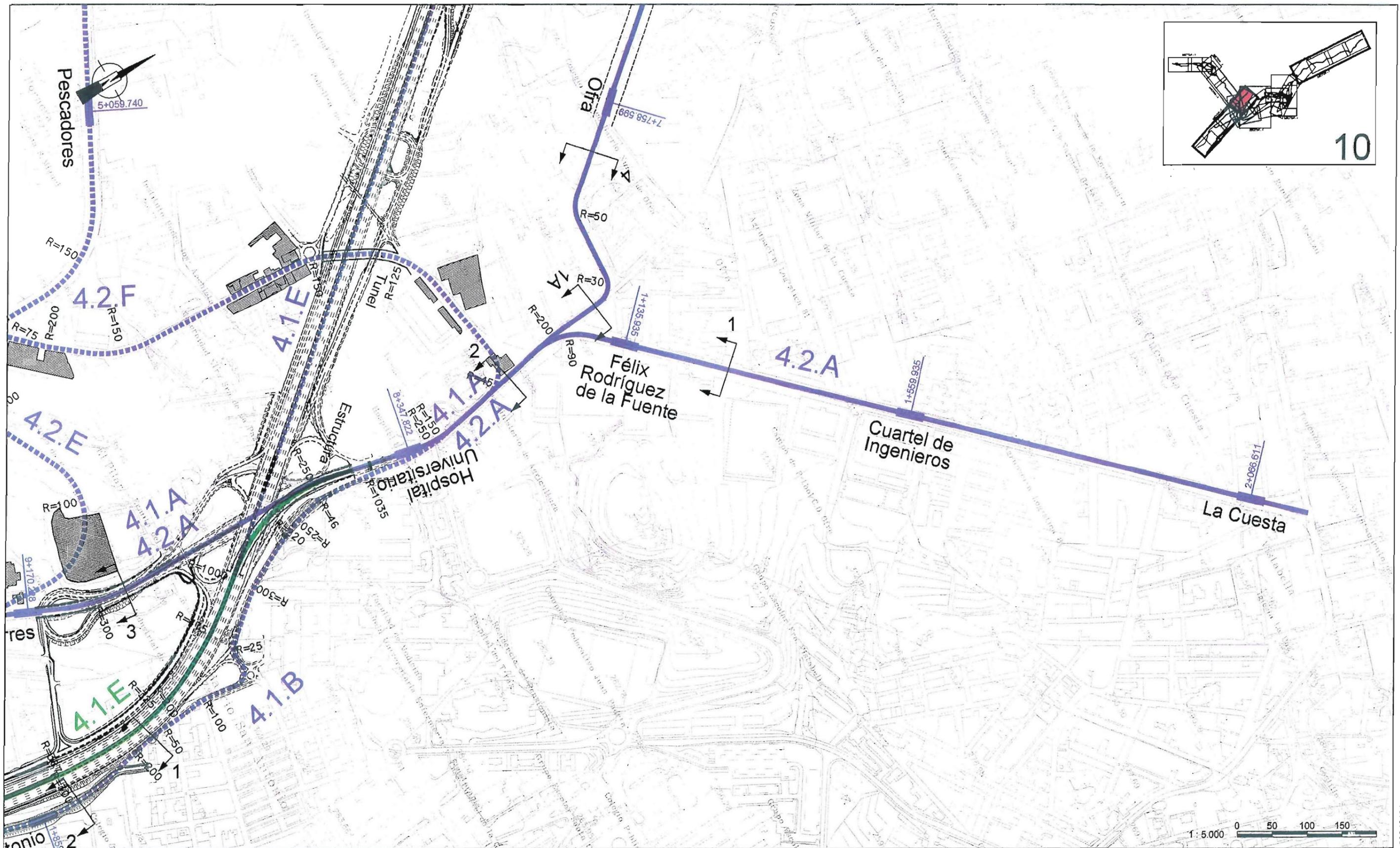
SECTOR - 4

1 : 20.000 0 200 400 600 800 03040001



CABILDO INSULAR DE TENERIFE

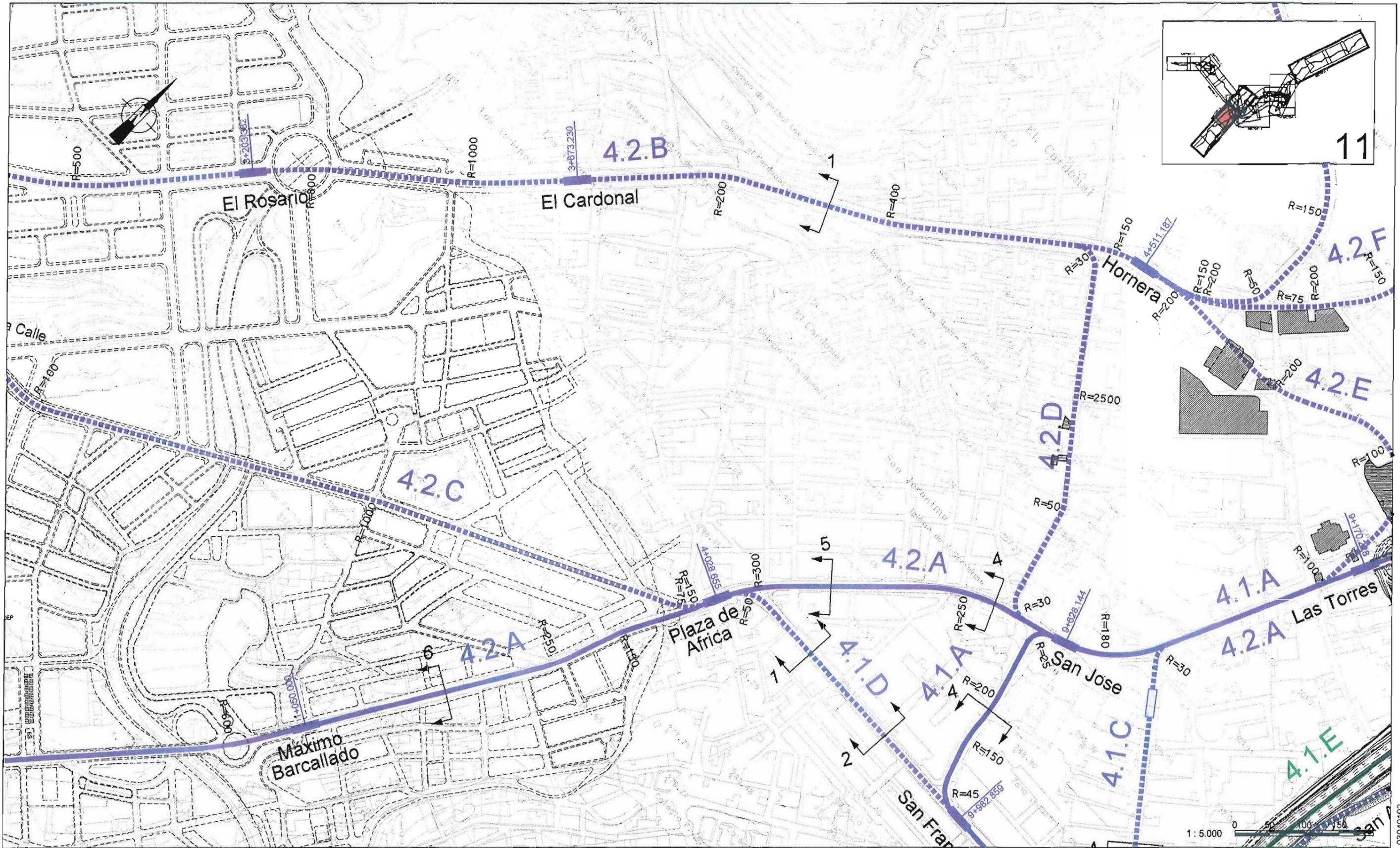
ÁREA METROPOLITANA SANTA CRUZ - LA LAGUNA - ESTUDIOS PARA UNA RED DE METRO LIGERO





CABILDO INSULAR DE TENERIFE

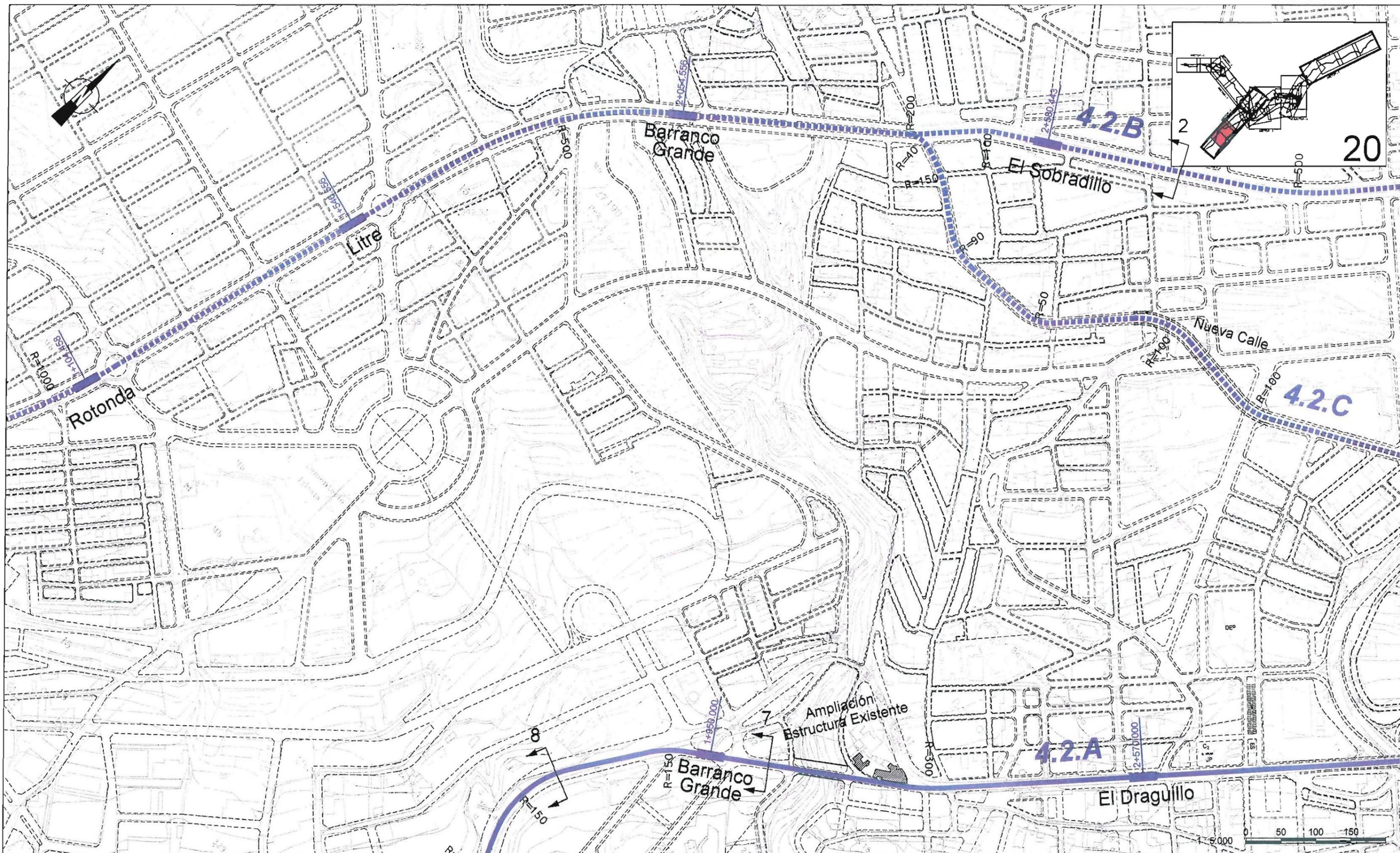
ÁREA METROPOLITANA SANTA CRUZ - LA LAGUNA - ESTUDIOS PARA UNA RED DE METRO LIGERO

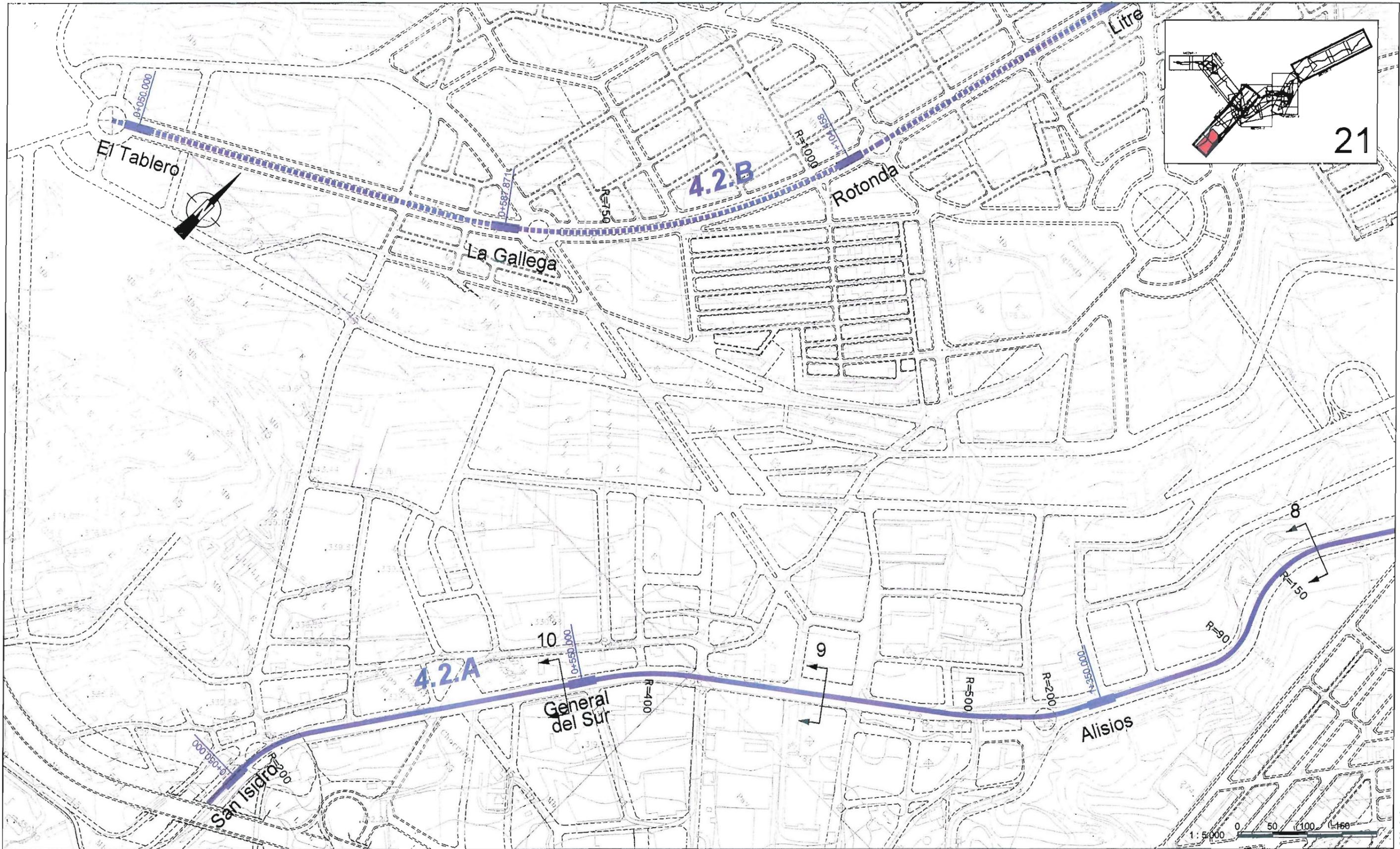




CABILDO INSULAR DE TENERIFE

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

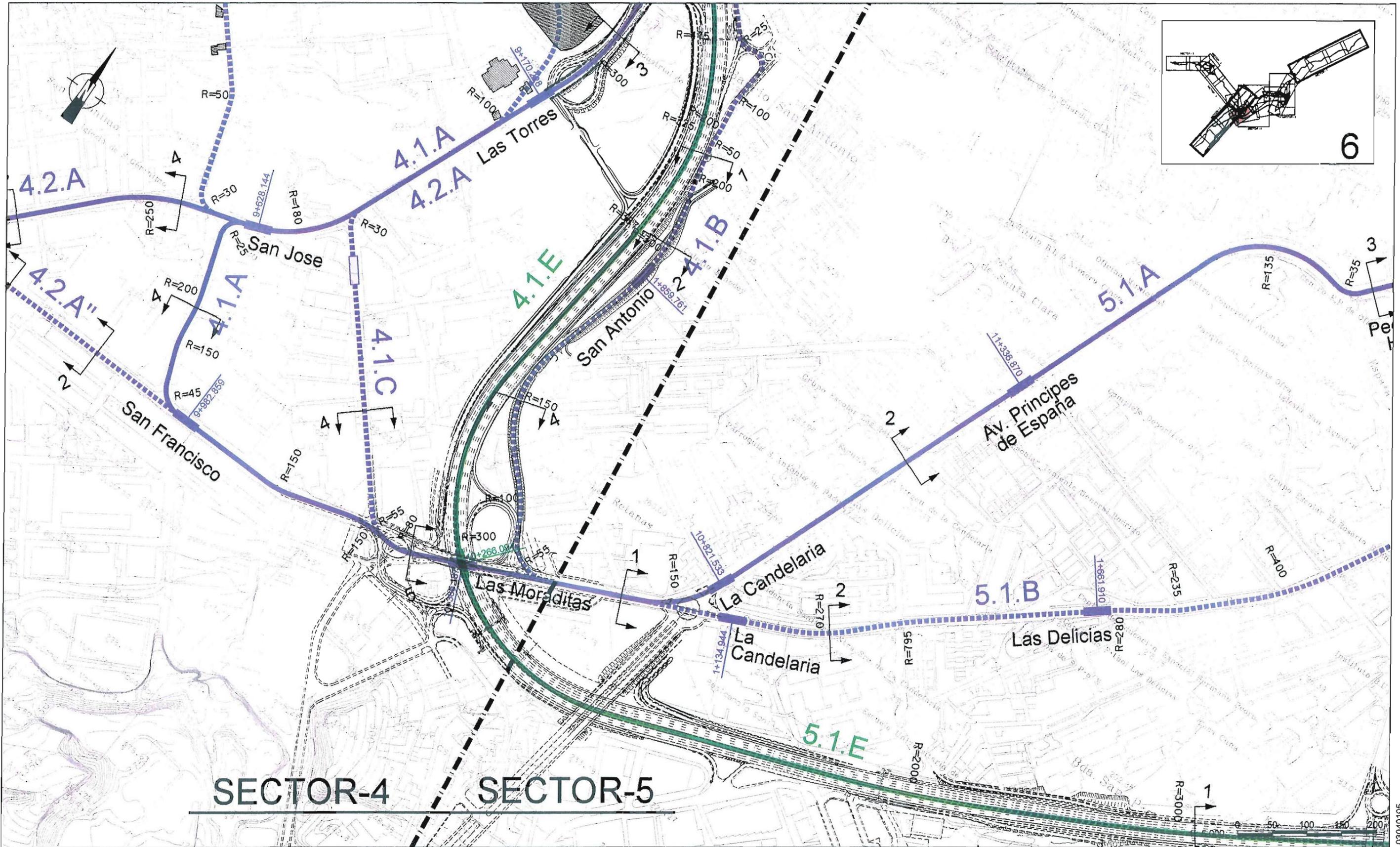






CABILDO INSULAR DE TENERIFE

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



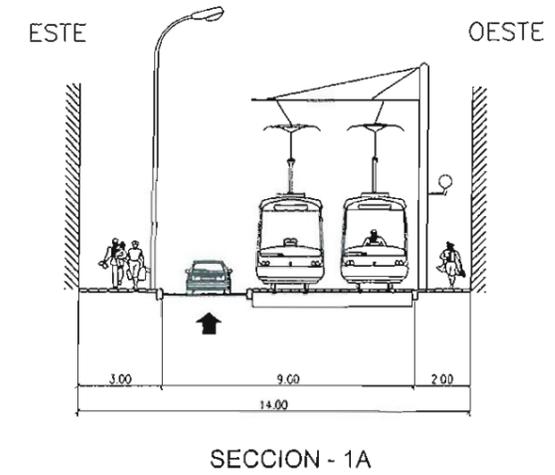
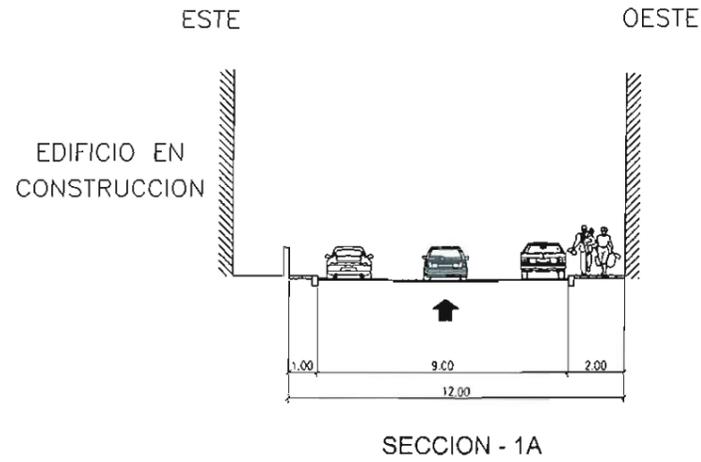


CABILDO INSULAR DE TENERIFE

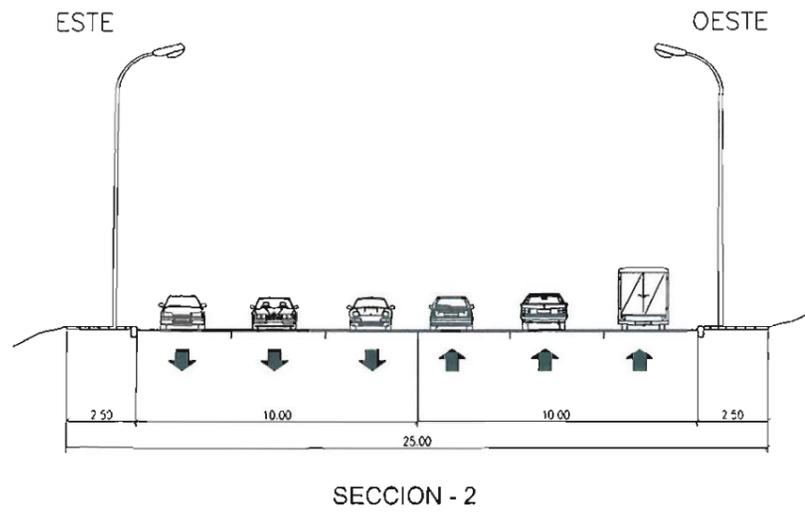
ÁREA METROPOLITANA SANTA CRUZ - LA LAGUNA - ESTUDIOS PARA UNA RED DE METRO LIGERO



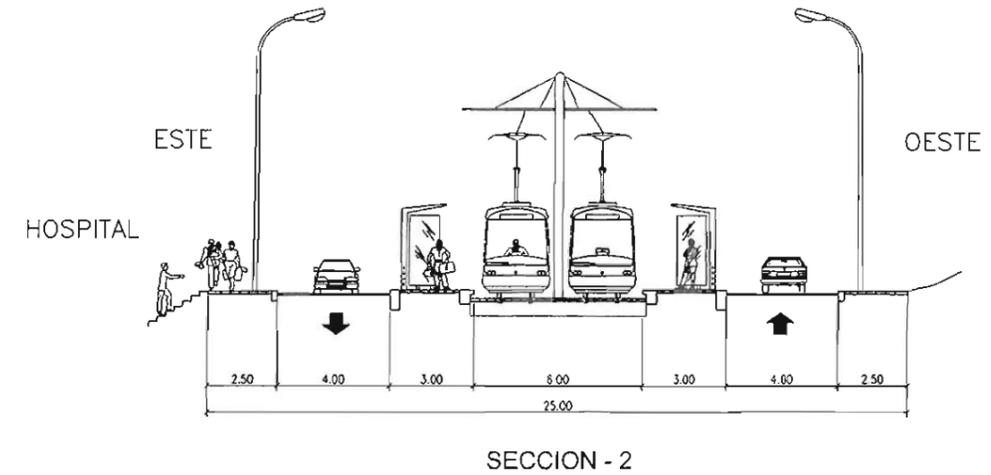
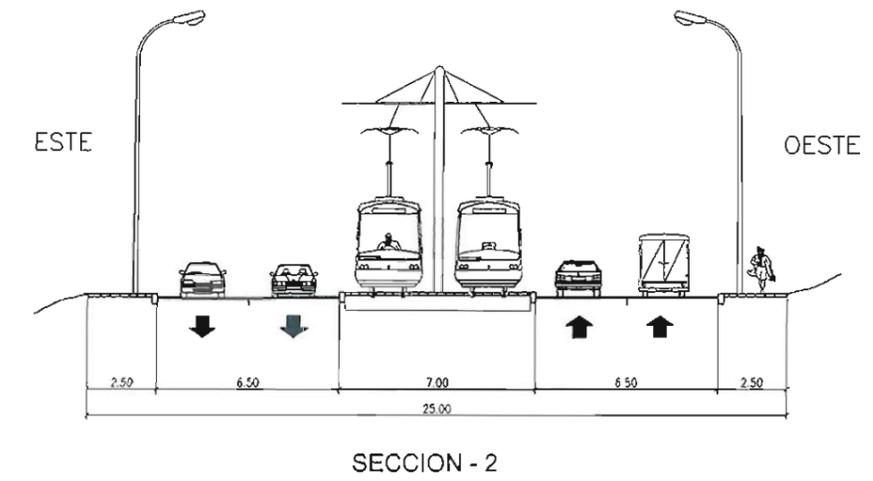
CAMINO LAS MANTECAS



CARRETERA GENERAL DEL SUR C-822



ESTADO ACTUAL

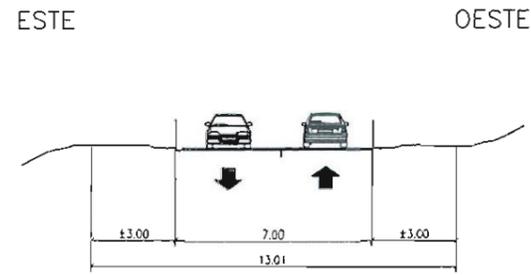


FUTURA SECCION

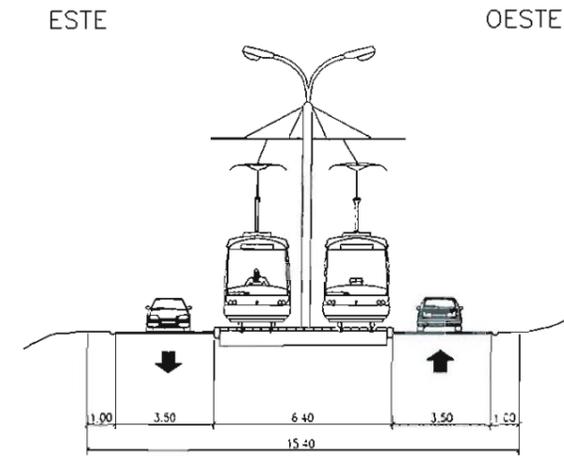
1 : 250 0 2.5 5 7.5 10



CARRETERA GENERAL DEL SUR C-822



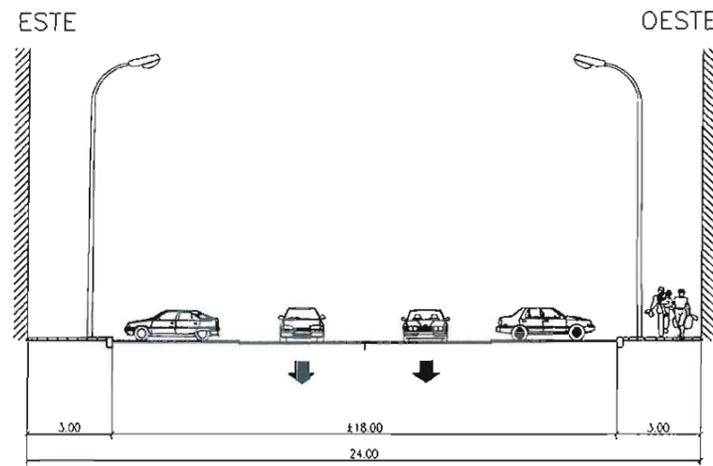
SECCION - 3



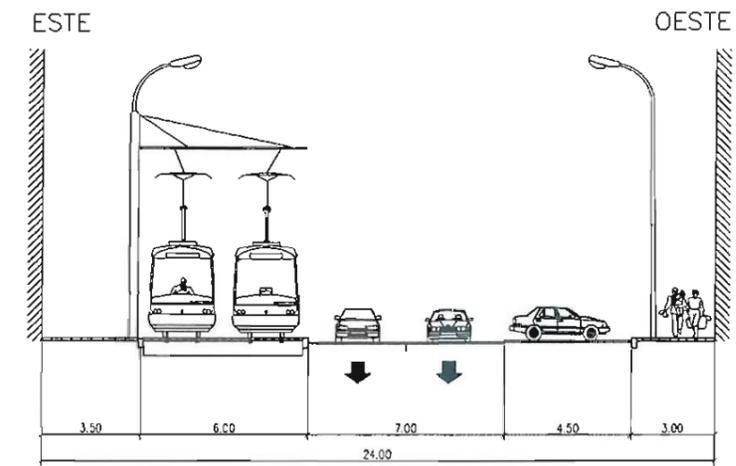
SECCION - 3



CALLE SAN JOSE OBRERO



SECCION - 4



SECCION - 4

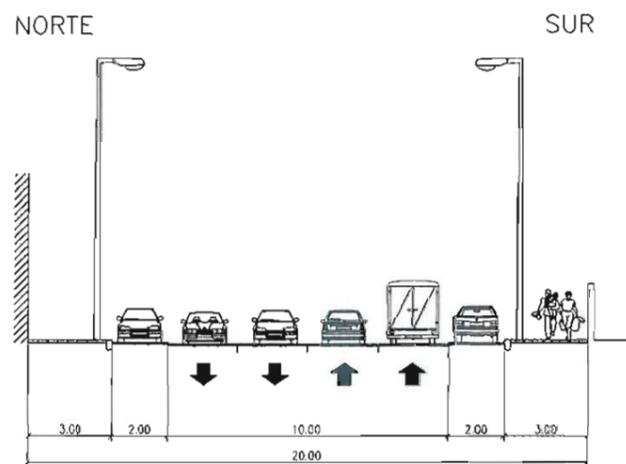
ESTADO ACTUAL

FUTURA SECCION



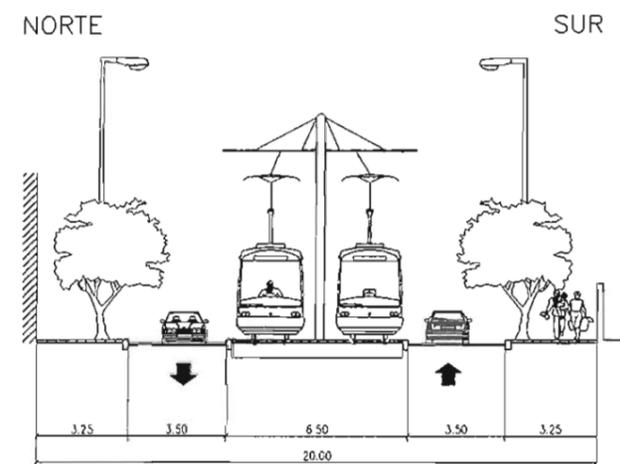


CARRETERA DEL ROSARIO



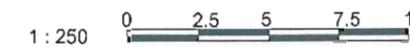
SECCION - 5

ESTADO ACTUAL



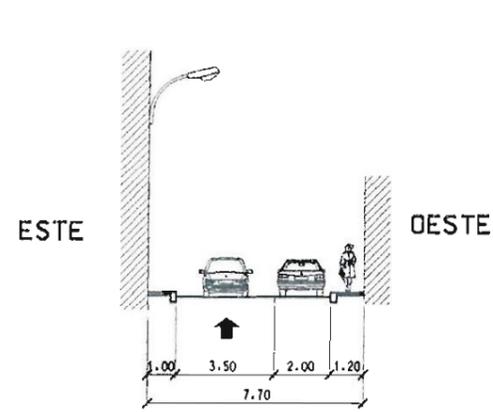
SECCION - 5

FUTURA SECCION

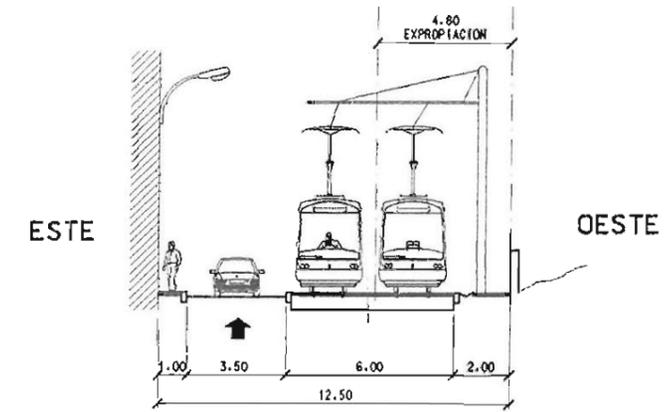




CALLE INFANTE JUAN



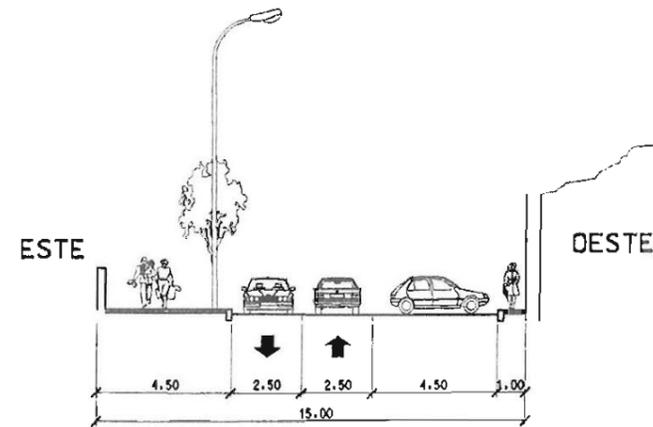
SECCION - 1



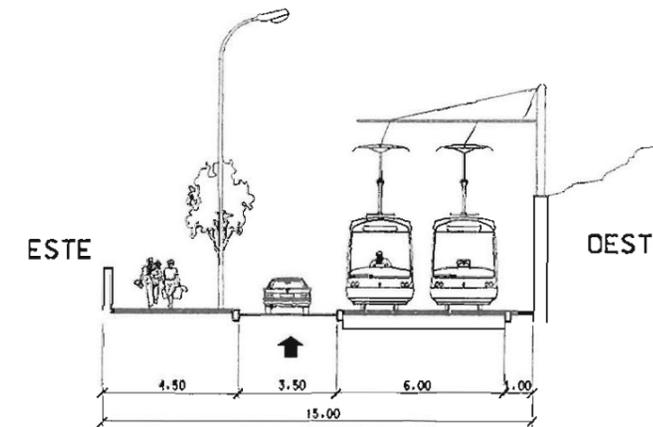
SECCION - 1



CALLE INFANTE JUAN



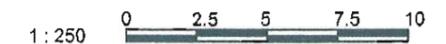
SECCION - 2



SECCION - 2

ESTADO ACTUAL

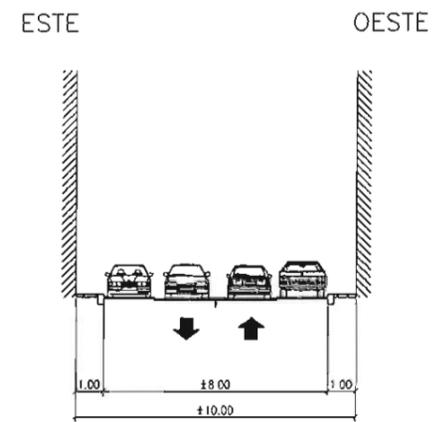
FUTURA SECCION



03040204

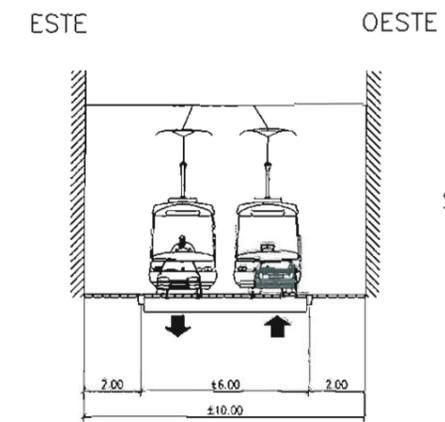


CALLE DE INDUSTRIAS



SECCION - 4

ESTADO ACTUAL



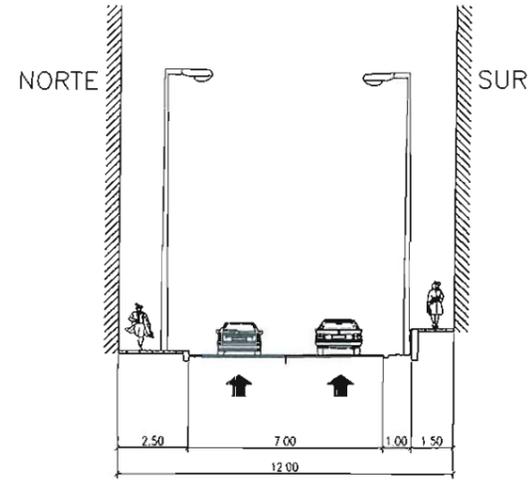
SECCION - 4

FUTURA SECCION

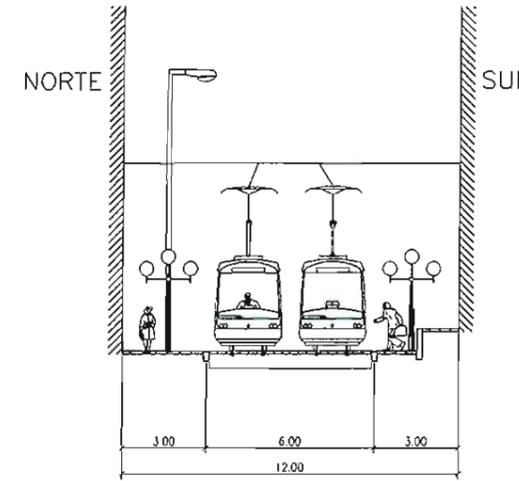




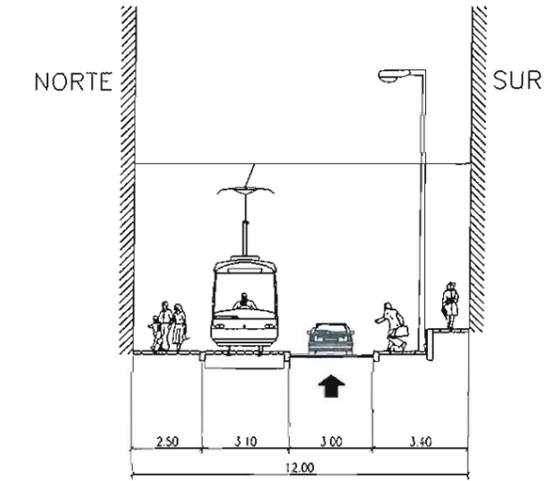
CARRETERA DEL ROSARIO



SECCION - 1



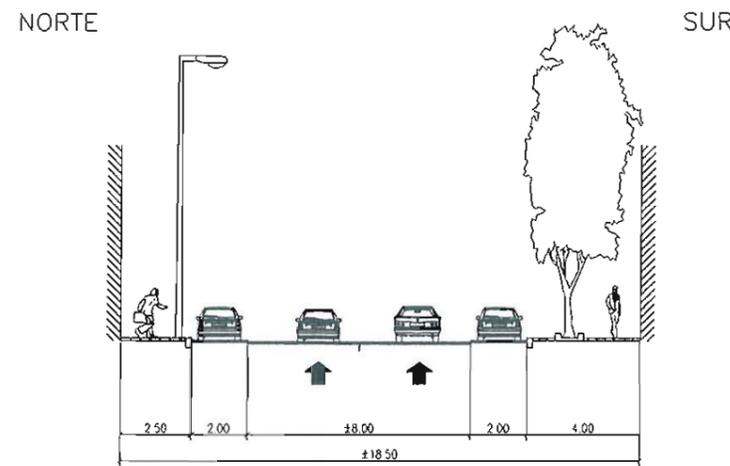
SECCION - 1



SECCION - 1

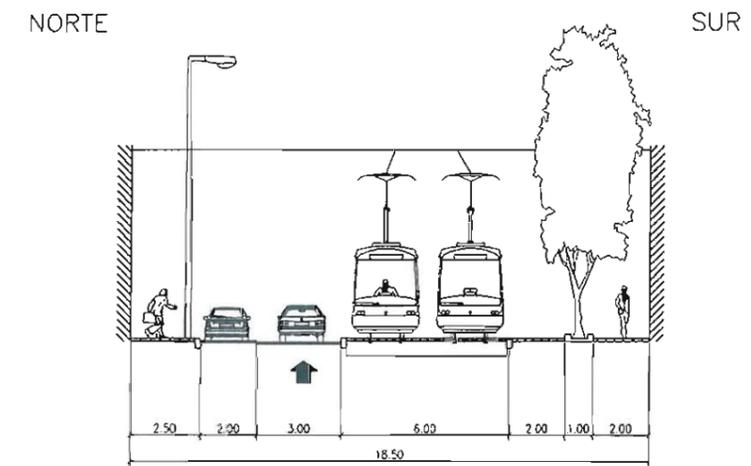


CARRETERA DEL ROSARIO



SECCION - 2

ESTADO ACTUAL



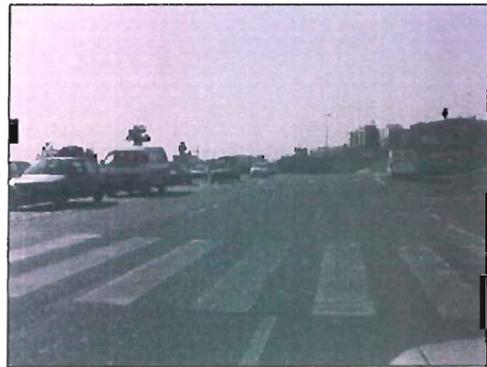
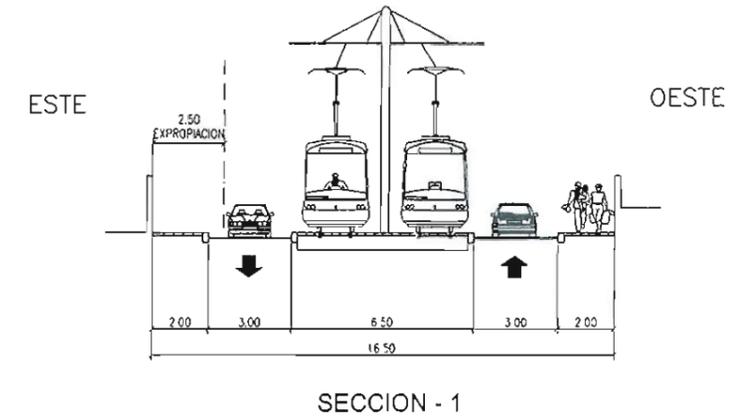
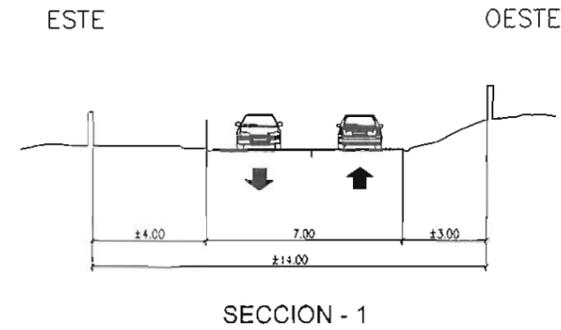
SECCION - 2

FUTURA SECCION

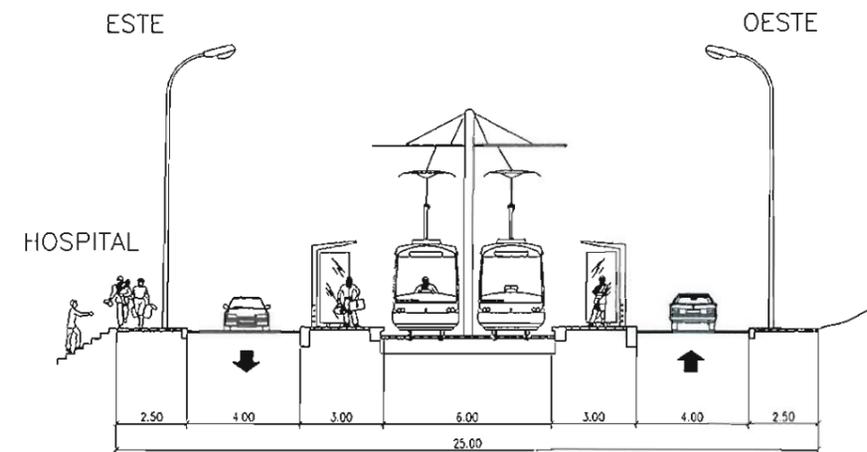
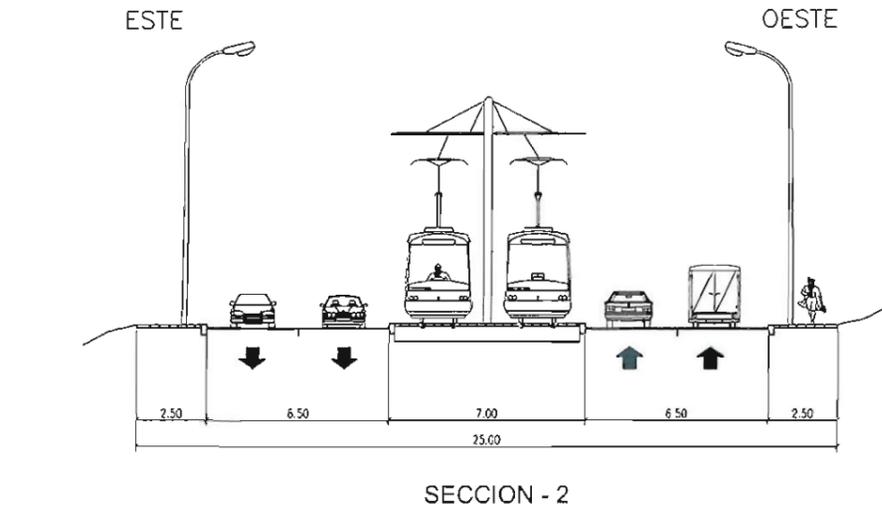
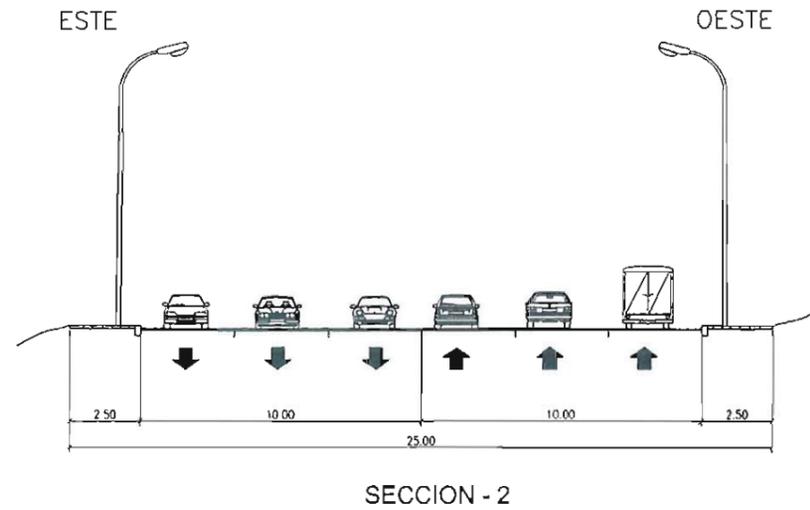




CARRETERA GENERAL DEL SUR C-822
LA CUESTA - TACO

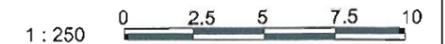


CARRETERA GENERAL DEL SUR C-822



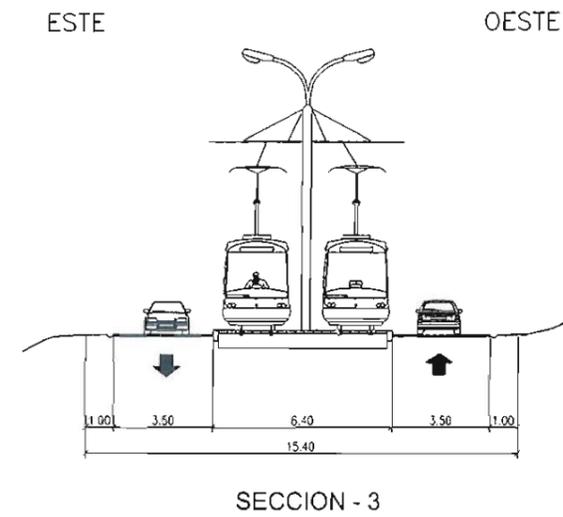
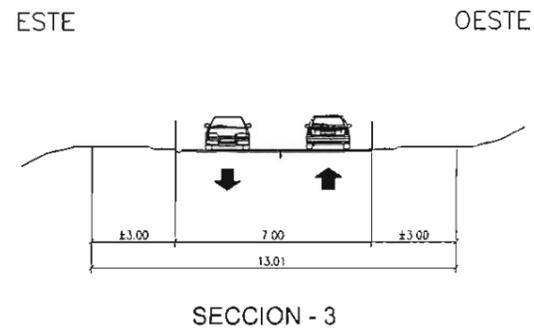
ESTADO ACTUAL

FUTURA SECCION

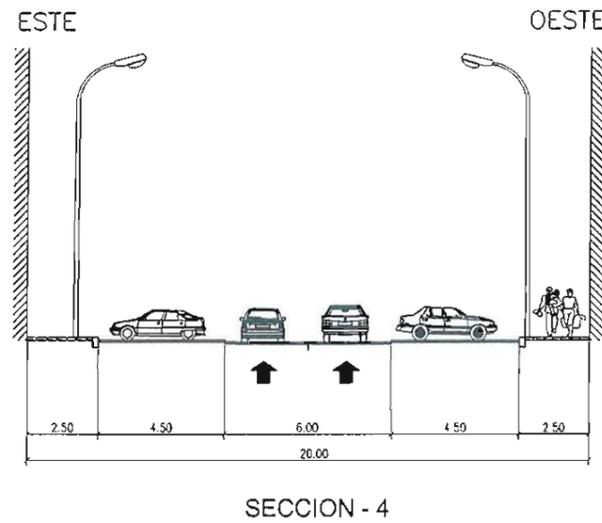




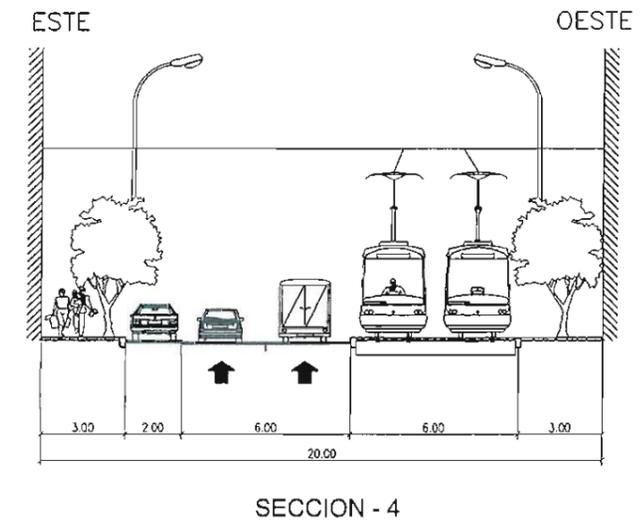
CARRETERA GENERAL DEL SUR C-822



CARRETERA GENERAL DEL SUR C-822
LA CUESTA - TACO



ESTADO ACTUAL

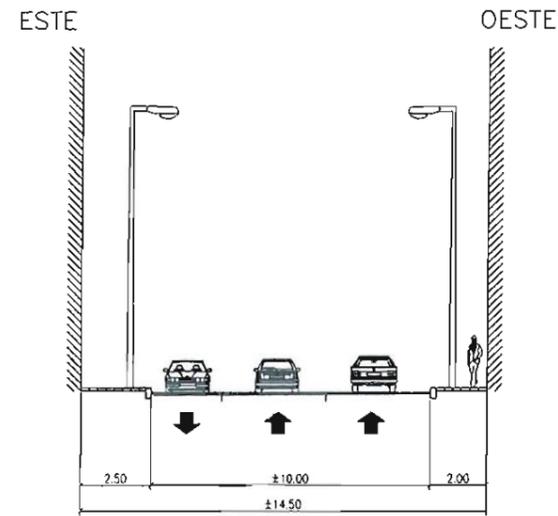


FUTURA SECCION

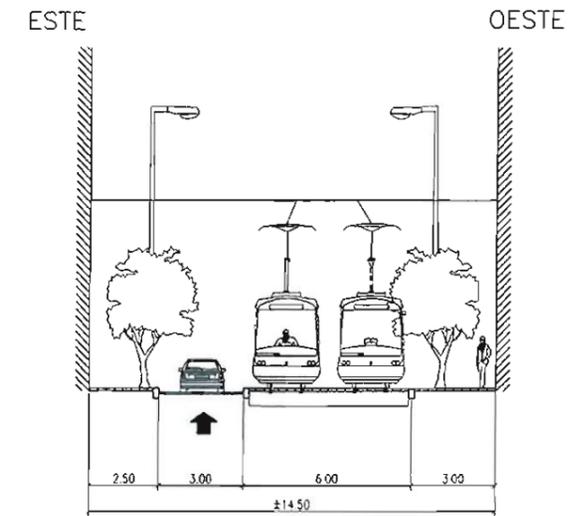




CARRETERA GENERAL DEL SUR C-822
LA CUESTA - TACO



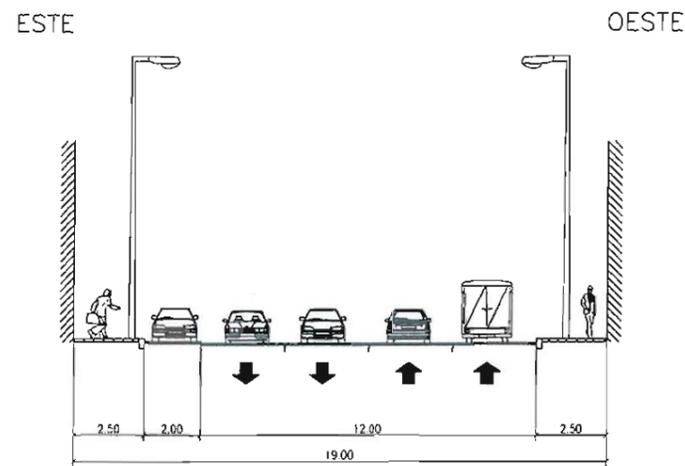
SECCION - 5



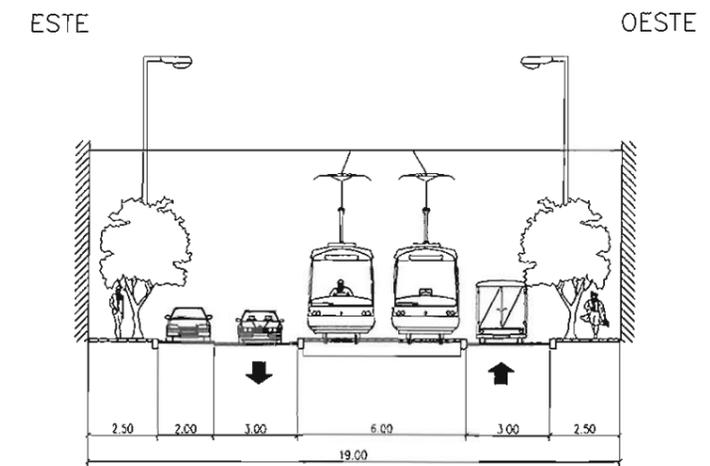
SECCION - 5



CARRETERA GENERAL DEL SUR C-822



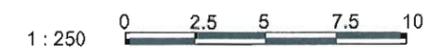
SECCION - 6



SECCION - 6

ESTADO ACTUAL

FUTURA SECCION



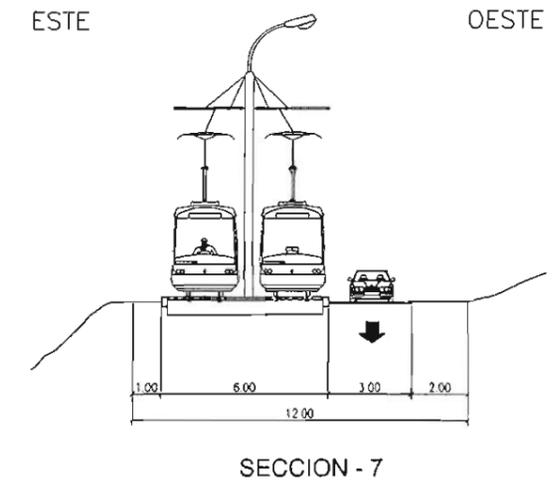
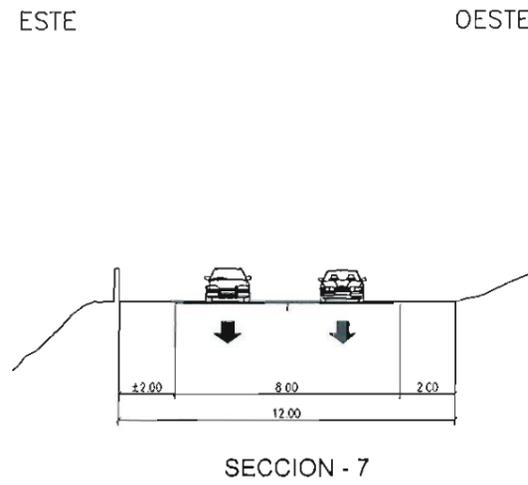


CABILDO INSULAR DE TENERIFE

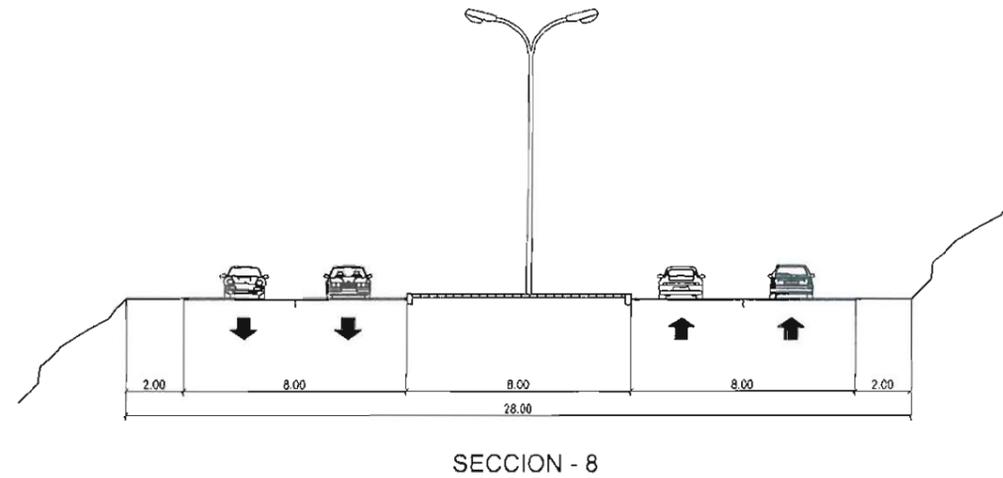
ÁREA METROPOLITANA SANTA CRUZ - LA LAGUNA - ESTUDIOS PARA UNA RED DE METRO LIGERO



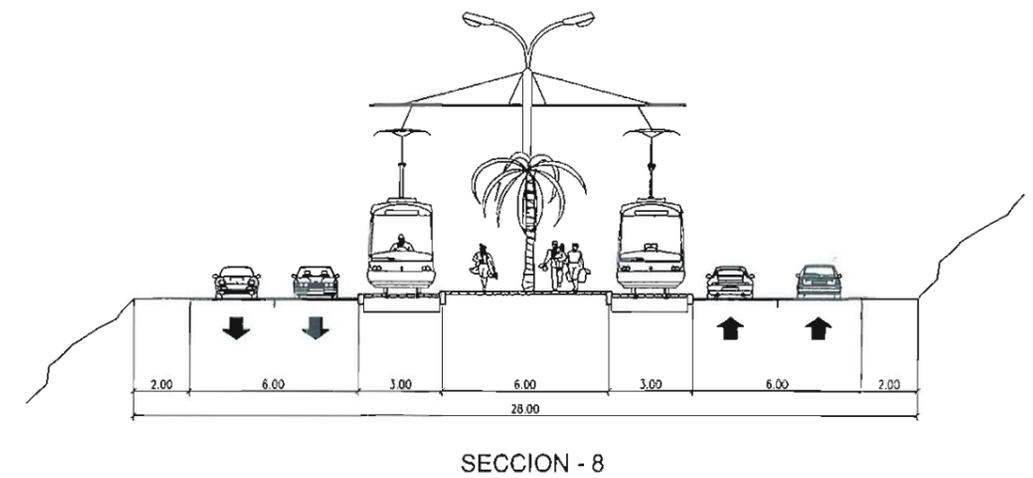
CARRETERA GENERAL DEL SUR C-822



CARRETERA GENERAL DEL SUR C-822

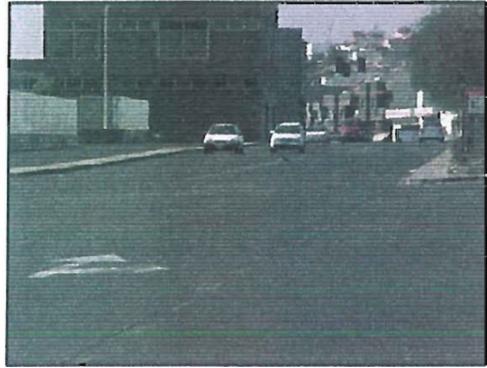


ESTADO ACTUAL

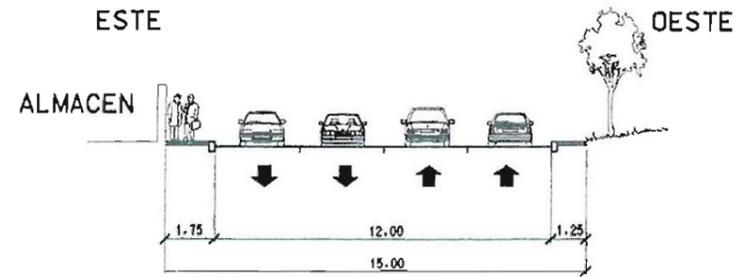


FUTURA SECCION

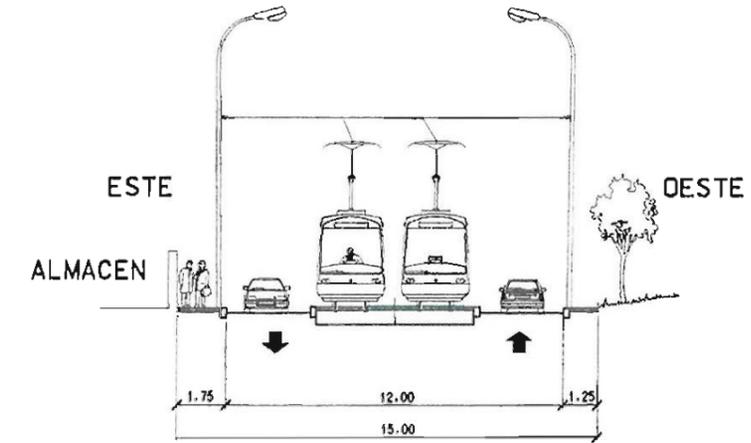
1 : 250 0 2.5 5 7.5 10



CARRETERA GENERAL DEL SUR



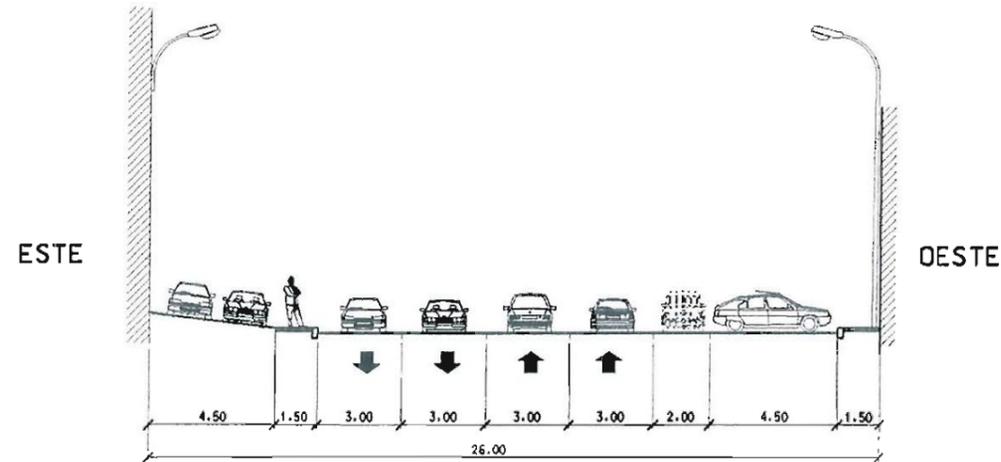
SECCION - 9



SECCION - 9

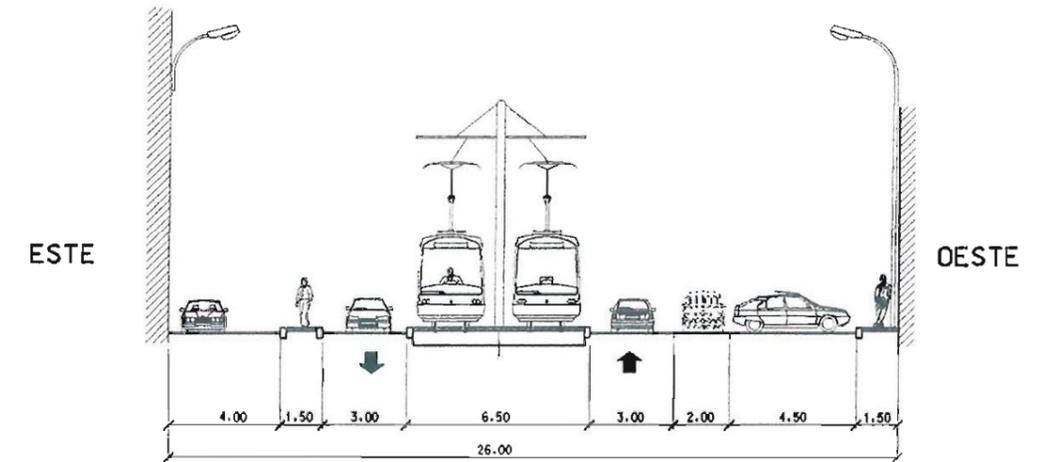


CARRETERA GENERAL DEL SUR



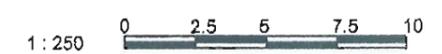
SECCION - 10

ESTADO ACTUAL



SECCION - 10

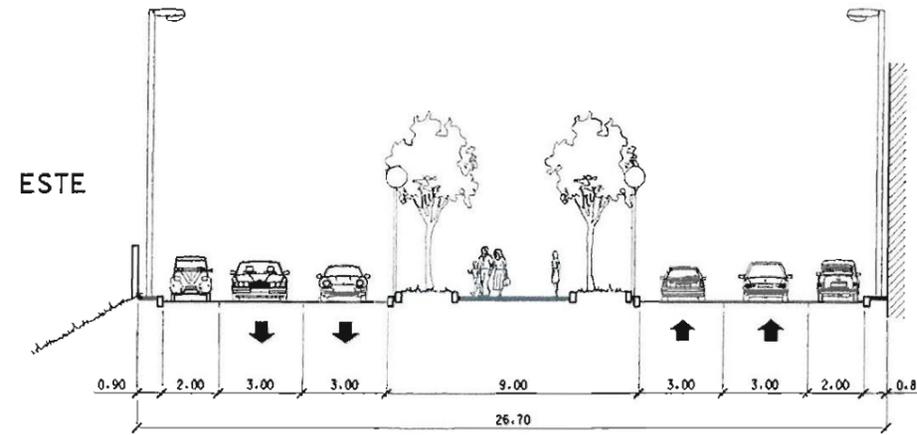
FUTURA SECCION



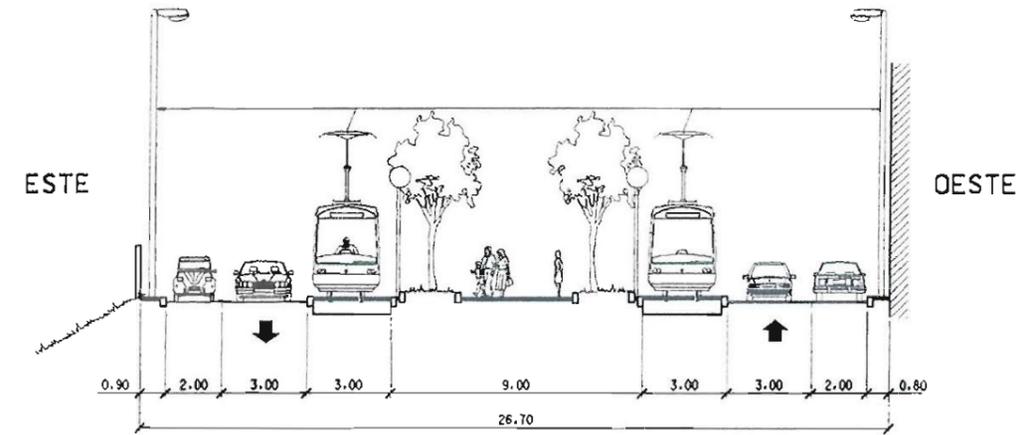
03040211



AVENIDA LOS MAJUELOS



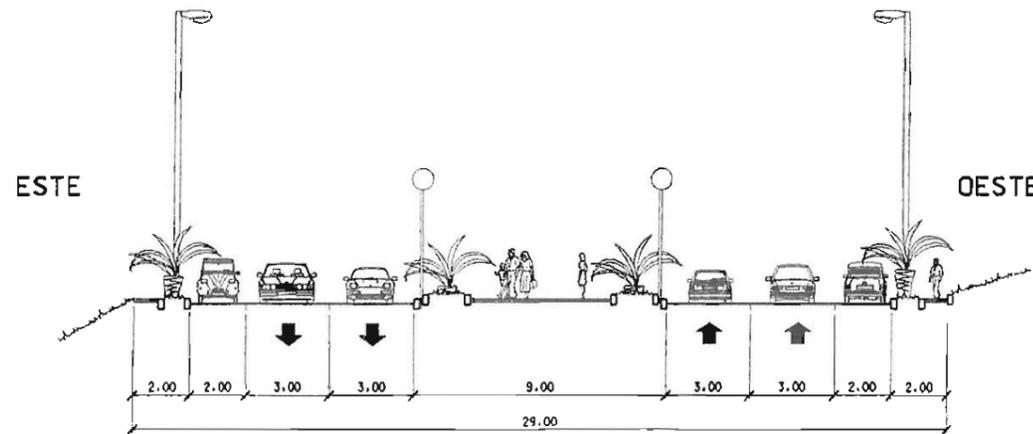
SECCION - 1



SECCION - 1

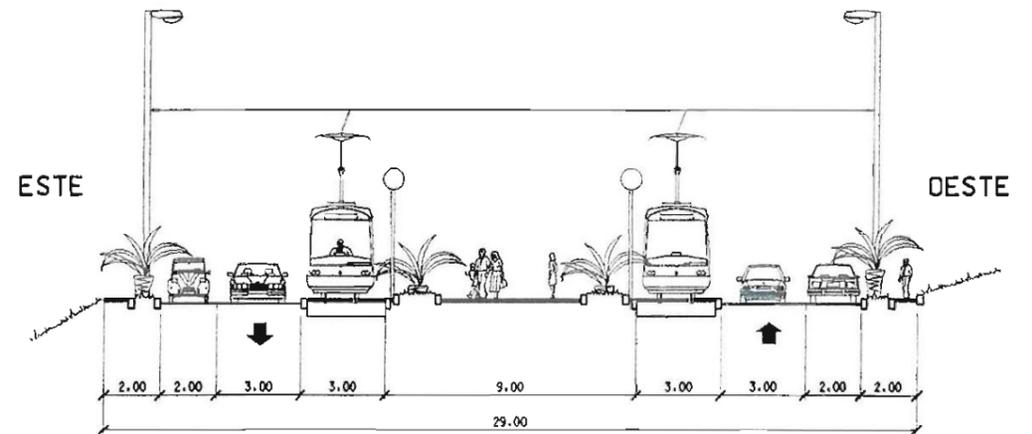


AVENIDA LOS MAJUELOS



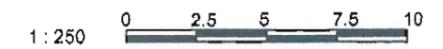
SECCION - 2

ESTADO ACTUAL



SECCION - 2

FUTURA SECCION



03040212

SOLUCIONES ELEGIDAS AL NIVEL 1 DE SELECCIÓN

A la vista de los comentarios descritos y tras la reunión mantenida con los respectivos ayuntamientos se decide que las soluciones que cumplen con los objetivos y criterios de diseño planteados, y que pasan al siguiente nivel de comparación son para la línea 1 la alternativa 4-1-A y para la línea 2 las alternativas 4-2-A y 4-2-B.

LINEA 1

4.1A	4.1B	4.1C
✓	X	X

LINEA 2

4.2A	4.2B	4.2C	4.2D	4.2F	4.2E
✓	✓	X	X	X	X



CABILDO INSULAR DE TENERIFE

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



4.4.4 Análisis multicriterio

ALTERNATIVA 4.2.A	
CRITERIOS	VALORACION
TRANSPORTE	
<input type="checkbox"/> Población servida <input type="checkbox"/> Oferta (velocidad de explotación) <input type="checkbox"/> Longitud del tramo	30.600 habitantes 16 Km/h 4,274 Km
<input type="checkbox"/> Estaciones y Paradas	7
<input type="checkbox"/> Posibilidad de ampliación del sector	Posible
<input type="checkbox"/> Intermodalidad	Conexión con Línea 1 y líneas de Guaguas
FACTIBILIDAD	
<input type="checkbox"/> Integración en la vía	Sin problema
<input type="checkbox"/> Pendientes	Media del 3.5%
<input type="checkbox"/> Estructuras / Túneles	Sí, necesidad de realizar un nuevo viaducto sobre el barranco grande de 150m aprox. para ampliación de plataforma.
<input type="checkbox"/> Expropiaciones	Sí, como zona a destacar, toda la línea de casas existentes previamente al viaducto sobre el Barranco Grande
<input type="checkbox"/> Evaluación de la Inversión	6.339.350.000 (Sólo infraestructura)

ALTERNATIVA 4.2.A	
CRITERIOS	VALORACION
URBANISMO	
<input type="checkbox"/> Imagen de la Línea	Atractiva, atraviesa zonas de barrio por carretera general y zonas de centralidad de los barrios en Taco
<input type="checkbox"/> Objetivos de la ciudad	Posibilidad de urbanización de la carretera general por donde circula el tranvía.
<input type="checkbox"/> Tipología de zona atravesada	Barrios, como puntos singulares conecta San Isidro, Barranco Grande, Tincer, Taco.
<input type="checkbox"/> Capacidad estructurante	Sí, permite realizar una nueva conexión entre barrios a lo largo de toda la traza del tranvía.
<input type="checkbox"/> Revalorización urbana	Sí
<input type="checkbox"/> Recuperación de espacios peatonales	No
IMPACTO SOBRE EL TRAFICO	
<input type="checkbox"/> Impacto sobre las vías de circulación	En la carretera general C-822 como norma general se suprime un carril por cada sentido de circulación.
<input type="checkbox"/> Reordenación posible del trafico	-
<input type="checkbox"/> Impacto sobre el aparcamiento	Sí, se elimina parte de la capacidad de aparcamiento en la zona de Taco y a la entrada de San Isidro

ALTERNATIVA 4.2.A	
CRITERIOS	VALORACION
CALIDAD DE VIDA	
<input type="checkbox"/> Ruido	Reducción de los niveles de ruido, por disminución del volumen de tráfico rodado.
<input type="checkbox"/> Contaminación	Reducción de la polución
<input type="checkbox"/> Revegetación	Posibilidad

ALTERNATIVA 4.2.B	
CRITERIOS	VALORACION
TRANSPORTE	
<input type="checkbox"/> Población servida <input type="checkbox"/> Oferta (velocidad de explotación) <input type="checkbox"/> Longitud del tramo	25.950 habitantes 20 Km/h 5,87 Km.
<input type="checkbox"/> Estaciones y Paradas	8
<input type="checkbox"/> Posibilidad de ampliación del sector	Posible
<input type="checkbox"/> Intermodalidad	Conexión con Línea 1 y líneas de Guaguas.
FACTIBILIDAD	
<input type="checkbox"/> Integración en la vía	Sin conexión con el ramal de La Cuesta
<input type="checkbox"/> Pendientes	Pendiente media 2.8%
<input type="checkbox"/> Estructuras / Túneles	Túnel de 140 m bajo la Autopista
<input type="checkbox"/> Expropiaciones	Sí. En la creación de la conexión.
<input type="checkbox"/> Evaluación de la Inversión	8.421.250.000 (Sólo infraestructura)
URBANISMO	
<input type="checkbox"/> Imagen de la Línea	Atractiva, atraviesa zonas de barrios nuevos por Avenida de nueva construcción (Los Majuelos).

ALTERNATIVA 4.2.B	
CRITERIOS	VALORACION
<input type="checkbox"/> Objetivos de la ciudad <input type="checkbox"/> Tipología de zona atravesada <input type="checkbox"/> Capacidad estructurante <input type="checkbox"/> Revalorización urbana	Imposibilidad de reformar la zona ya que es de reciente construcción o está en fase de construcción. Barrios, como puntos singulares conecta La Gallega, El Sobradillo, El Rosario, Taco . Si, aunque la zona que atravesaría el tranvía ha sido recientemente reformada No
IMPACTO SOBRE EL TRAFICO	
<input type="checkbox"/> Impacto sobre las vías de circulación <input type="checkbox"/> Reordenación posible del trafico <input type="checkbox"/> Impacto sobre el aparcamiento	Como norma general se suprime un carril por cada sentido de circulación. - No
CALIDAD DE VIDA	
<input type="checkbox"/> Ruido <input type="checkbox"/> Contaminación <input type="checkbox"/> Revegetación	Si Si Existente

4.4.5 Comparación de alternativas

Alternativa 4.2.A (por la carretera general C-822)

- Condicionantes de transporte

Esta alternativa se presenta como la mejor ya que sirve a una mayor cantidad de población, al discurrir por la Carretera General del Sur, donde se concentra la población de la zona (Taco, Tincer, Barranco Grande y San Isidro).

Con una longitud de recorrido menor (y por tanto menor tiempo de recorrido), la posibilidad de conexión con la línea 1 y el ramal de La Cuesta, convierten a esta alternativa en la mejor opción a nivel de transporte.

- Factibilidad

Como el trazado de esta alternativa discurre por la carretera general del sur, su integración en la vía no supone ningún problema; las pendientes son pequeñas, se realizarían un mínimo número de expropiaciones y solamente con la intención de mejorar aún más el trazado actual de la carretera. Se amplía la sección del viaducto sobre Barranco Grande, evitando así la curva existente en dirección sur.

- Criterios urbanísticos

La principal ventaja que aporta la alternativa 4.2.A, es la posibilidad de crear una nueva conexión entre barrios por carretera, además de ofrecer la opción de renovar y urbanizar hasta San Isidro la Carretera General del Sur.

Esto supondría el cumplimiento de los objetivos de la ciudad con la creación de la nueva conexión, mejora de la imagen de la zona, recuperación de espacios peatonales, así como una alta revalorización de los terrenos por los que discurre la traza.

- Impacto sobre el tráfico

Las posibles afecciones al tráfico en esta solución son importantes a lo largo de la carretera general C-822, debido a que como norma general, la adopción de la plataforma del tranvía (6/6.5 metros) supone la necesidad de suprimir un carril por cada sentido de circulación además de parte de los aparcamientos a los lados de la carretera en Taco y a la entrada de San Isidro.

- Calidad de vida

A lo largo de toda la traza por donde discurre el tranvía (carretera C-822), los niveles de ruido y polución disminuyen considerablemente debido a la reducción notable del volumen de tráfico rodado.

Aprovechando las mejoras que se introducirían urbanísticamente hablando, cabe la posibilidad de plantear una revegetación de la zona.

Alternativa 4.2.B (por la Avenida de Los Majuelos)

- Condicionantes del transporte

Esta alternativa no se presenta como la más efectiva a la hora de ofrecer un mejor servicio a la zona. Aún teniendo una mayor longitud y más paradas, resulta menos efectiva, ya que la zona a atravesar no se ha desarrollado aún, y por tanto captaría menor demanda.

El problema más grave que presenta esta alternativa es la imposibilidad de ofrecer una conexión directa con el ramal de La Cuesta (Línea 1 del tranvía), manteniéndose la conexión actual con el resto de medios de transporte intacta.

- Factibilidad

La imposibilidad de conectar con el ramal de La Cuesta, la necesidad de practicar un túnel bajo la Autopista (con el consiguiente problema de desvíos de tráfico) así como el mayor número de expropiaciones a realizar (derribo de edificios) hacen de esta alternativa poco factible y por tanto no recomendable.

- Criterios urbanísticos

La principal ventaja que aporta la alternativa 4.2.B, es la de atravesar barrios nuevos y en creciente desarrollo de cara al futuro. Por lo demás, la implantación del tranvía no mejora en exceso el ya buen desarrollo urbanístico al que está siendo sometida la zona, por lo que las mejoras no serían tan espectaculares como las de la otra alternativa.

- Impactos sobre el tráfico

Las posibles afecciones al tráfico en esta solución son importantes a lo largo de la traza, debido a que como norma general, la adopción de la plataforma del tranvía (6/6.5 metros) supone la supresión de un carril por cada sentido de circulación.

Por el contrario, la capacidad de los aparcamientos no se ve afectada.

- Calidad de vida

En toda la longitud de la traza, los niveles de ruido y polución disminuirían considerablemente debido a la disminución del volumen de tráfico rodado.

La revegetación y la urbanización de la zona no es necesaria ya que se está llevando a cabo en la actualidad.

CRITERIOS	ALTERNATIVA 4.2.A	ALTERNATIVA 4.2.B
<u>TRANSPORTE</u>		
<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	-	=
<u>FACTIBILIDAD</u>		
<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	+++	+
<u>URBANISMO</u>		
<input type="checkbox"/> Imagen de la Línea	+++	+
<input type="checkbox"/> Objetivos de la ciudad (cumplimiento P.G.O.U.)	+++	+

CRITERIOS	ALTERNATIVA 4.2.A	ALTERNATIVA 4.2.B
<input type="checkbox"/> Tipología de zona atravesada	++	+
<input type="checkbox"/> Capacidad estructurante	+++	+
<input type="checkbox"/> Revalorización urbana	+++	+
<input type="checkbox"/> Recuperación de espacios peatonales	++	+
<u>IMPACTO SOBRE EL TRAFICO</u>		
<input type="checkbox"/> Impacto sobre las vías de circulación	=	=
<input type="checkbox"/> Reordenación posible del trafico	=	=
<input type="checkbox"/> Impacto sobre el aparcamiento	+	++
<u>CALIDAD DE VIDA</u>		
<input type="checkbox"/> Ruido	++	++
<input type="checkbox"/> Contaminación	++	++
<input type="checkbox"/> Revegetación	+	=
CONCLUSION	4	8

4.4.6 Recomendaciones para el sector

Línea 1

Es la opción 4-1-A la que ha sido elegida por sus claras ventajas en los siguientes aspectos:

- Trazado
- Factibilidad por la anchura de las calles de implantación y pendientes más suaves
- Transporte: Sirve a más población
- Parte del trazado que se desarrolla por la Carretera General del Sur, puede servir como infraestructura de la línea 2. Es decir, que desde la entrada de Taco hasta el Hospital Universitario la infraestructura sería común para las líneas 1 y 2.

Esta elección de trazado permite la ampliación del sector para la línea 1 con un recorrido por la autopista TF 5. En ese caso la línea sale de la avenida de la Universidad al nivel de los terrenos destinados a talleres y cocheras, para implantarse en la autopista TF 5 convertida en bulevar.

Línea 2

A la vista de los criterios analizados es la opción 4-2-A la que plantea mas ventajas. Este trazado permite una continuación entre Taco y La Cuesta utilizando la Carretera General del Sur y sirve además a más población. De manera cualitativa esta opción permite una revalorización y acondicionamiento de la Carretera General del Sur.