



## LA SECCIÓN SINDICAL DE UGT-TB DICE NO AL TRANVÍA Y SI AL BUS ELÉCTRICO

La sección sindical de UGT-TB ha dicho siempre no al tranvía y lo sigue diciendo apoyando la implantación del bus eléctrico, porque es la opción que defiende los intereses de los ciudadanos de Barcelona y que ya dijeron NO.

### EFFECTOS NEGATIVOS DEL TRANVÍA:

- Perjudica a la Red Ortogonal de Autobuses, 17 de sus 23 líneas perderán velocidad comercial y eficiencia.
- Se pierde conectividad global de la red de transporte.
- Obliga a una gran cantidad de pasaje a sufrir transbordos.
- Elimina muchísimas paradas de bus del tejido urbano que obedecen a una demanda real contrastada con años de experiencia.
- Aleja a las personas de las paradas de bus actuales obligándoles a desplazarse y perder tiempo
- Favorece la congestión, la ineficiencia y la contaminación del vehículo privado.
- Favorece específicamente la congestión en los 15 cruces de la Diagonal por donde pasa el tranvía.
- Perjudica económicamente a un operador público (TMB) por el trasvase de 82.000 de sus pasajeros diarios a un operador privado.

EL COSTE MÍNIMO DEL TRANVÍA ES DE 175.000.000 millones de € (Muy probablemente será un 25-30% más caro).

EL COSTE DEL BUS-ELÉCTRICO ES DE 20.000.000 millones de € (El Tranvía cuesta 9 veces más que la implantación del Bus-Eléctrico).

SI TENEMOS EN CUENTA LA INFRAESTRUCTURA NECESARIA PARA EL TRANVÍA (El Tranvía costaría un mínimo de 29 veces más, que la implantación del Bus-Eléctrico).

### EFFECTOS NEGATIVOS DERIVADOS DE LA APLICACIÓN DE LA infraestructura

- INCORPORA UNA GRAN INFRAESTRUCTURA FIJA EN EL CENTRO DE UNA CIUDAD altamente densificada y congestionada SIN ESPACIO PÚBLICO DISPONIBLE.
- CONSOLIDA UN ELEMENTO DE BARRERA FÍSICA QUE DISTORSIONA UN GRAN NÚMERO DE LÍNEAS DE AUTOBÚS.
- Reducción de la velocidad comercial de las líneas de autobús, incremento de las frecuencias y pérdida de pasaje.
- EL TRANVÍA NO ES ESCALABLE (CAPACIDAD FIJA) RIESGO DE HACER MUCHOS KILÓMETROS EN vacío SIN PASAJE.
- CUALQUIER AFECTACIÓN (carrera popular, manifestación, etc) EN UN PUNTO DE LA LÍNEA interrumpirá el servicio a TODOS LOS CONVOYES.
- LOS VEHÍCULOS AFECTADOS POR AVERÍA O INCIDENTE, NO SE PUEDEN RETIRAR DE MANERA ÁGIL.
- APARICIÓN DE UN NUEVO TIPO DE CONFLICTIVIDAD QUE AFECTA A LA SEGURIDAD VIAL.
- Conflicto vías con vehículos de dos ruedas, el elemento de barrera y el riesgo para los peatones, la dificultad de detención de emergencia.

## EFFECTOS NEGATIVOS CONTRA EL TRANSPORTE PÚBLICO

- LA DEMANDA ESTIMADA POR TRANVÍA reduce PASAJE A OTROS MODOS DE TRANSPORTE PÚBLICO (Bus, Metro)
- TRASVASE DE PASAJEROS DE UN OPERADOR PÚBLICO A UN TRANSPORTE OPERADO POR UNA EMPRESA PRIVADA
- LA CONEXIÓN DEL TRANVÍA POR LA DIAGONAL PERJUDICA GRAVEMENTE LA NUEVA RED DE BUS ORTOGONAL
- Elimina la línea de BUS ELÉCTRICO D30, caída en la demanda de las líneas H8, H12, H14, intercepción de 17 de 23 itinerarios de la red ortogonal.
- ELIMINA LAS LÍNEAS DE AUTOBÚS (6, 7, 33 y 34) Y REDUCCIÓN GENERALIZADA DE LA OFERTA DE TRANSPORTE PÚBLICO.
- LA PÉRDIDA DE DEMANDA DE LOS BUSES DE TB EMPEORA EL BALANCE DE TMB Y DIFICULTA LA TRANSICIÓN DE LA FLOTA.
- OBLIGA A HACER TRANSBORDO PARA DESPLAZAMIENTOS QUE SON DIRECTOS (ROTURA DE PASAJE)

## EFFECTOS NEGATIVOS COMO PRODUCTOR DE CONGESTIÓN Y AMPLIFICADOR DE LA CONTAMINACIÓN

- COSTES DE TRANSICIÓN MIENTRAS ESTÉ AFECTADA LA DIAGONAL PARA LA CONSTRUCCIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA.
- DISMINUCIÓN DE LA superficie DE TRAFICO POR TRANSPORTE PRIVADO Y REDUCCIÓN DE LA VELOCIDAD DE CIRCULACIÓN MEDIA POR EL CONJUNTO DE LA CIUDAD (INCREMENTO DE EMISIONES)
- Todas las calles que cruzan la Diagonal verán incrementada la fase roja de semáforo, para que el Tranvía disponga de PREFERENCIA.
- EL TRANVÍA FRENA LA TRANSICIÓN DEL BUS DIÉSEL EN BUS ELECTRIC.
- Pérdida de pasaje en transportes públicos en superficie, líneas TB afectadas y aumento de la congestión.

## VENTAJAS DEL BUS ELÉCTRICO.

- Es la opción menos contaminante, con respecto a la implantación de la infraestructura y del servicio.
- Es la opción menos contaminante, en cuanto a la afectación del resto de tráfico en la ciudad
- Es lo que afecta menos negativamente a la red de Transporte Público en superficie.
- Es lo que afecta más positivamente a la conectividad de la red de Transporte Público.
- Es el sistema que ofrece más permeabilidad y cantidad ofrecida de origen-destino a los viajeros.
- Es el modo que puede dar respuestas a variaciones de la demanda con más flexibilidad.
- Es el modo más económico (entre 10 y 20 veces más barato que el Tranvía).
- Es un sistema gestionado por un operador público, mientras que el Tranvía es un operador privado.

**Por lo tanto está muy claro que el BUS-ELÉCTRICO es el modo de transporte que defiende los intereses de los ciudadanos de Barcelona. Salvaguarda la salud de las personas y es un dinamizador de la conectividad y permeabilidad del transporte público.**