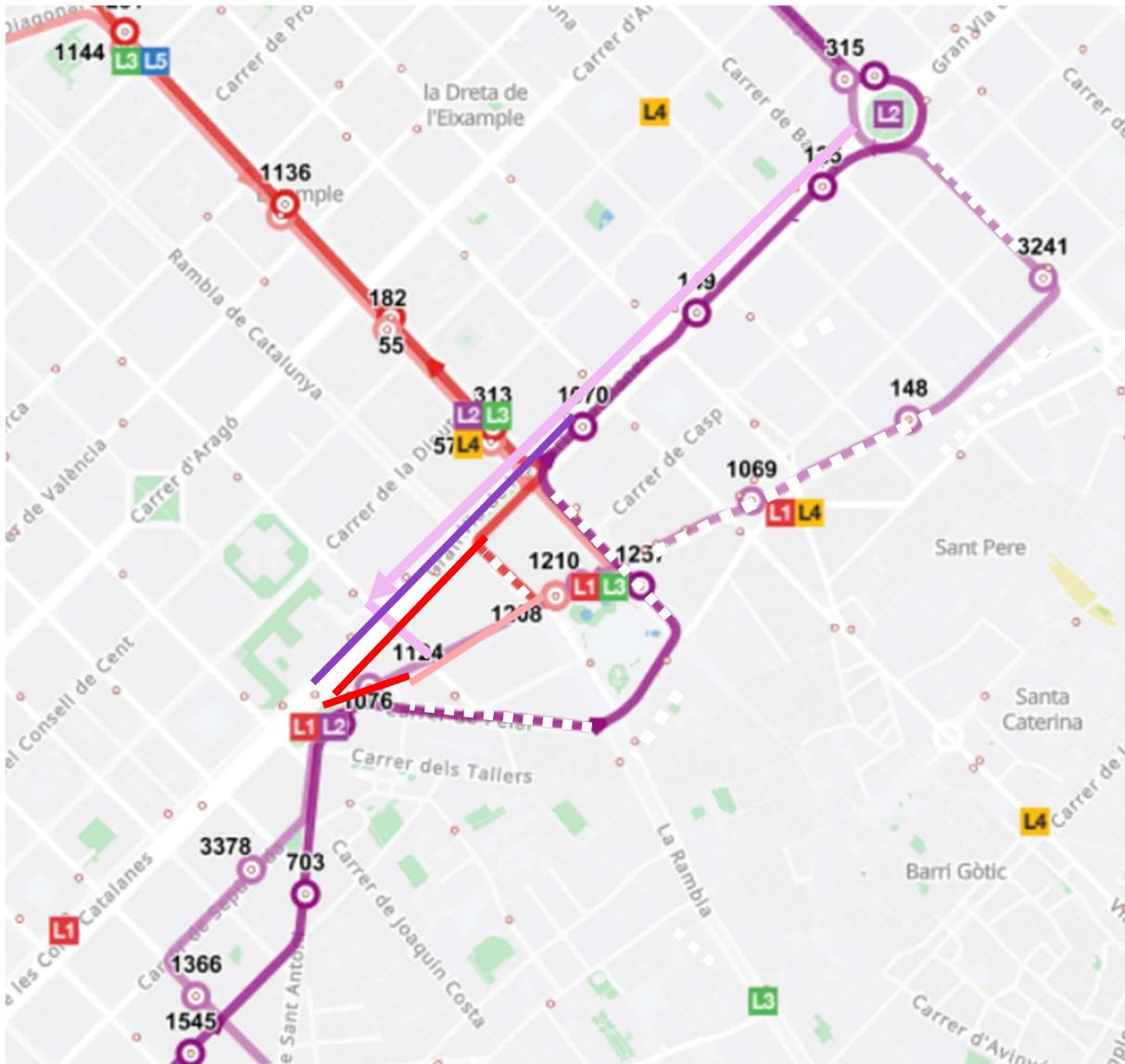


Línies D-50 i 24



Allargar la **24** per la Rda. fins Pça. Universitat el retorn per la Gran Via.

Tornar la **D50** al antic recorregut per la Gran Via, (des de Tetuan) girant per Balmes fins a la Rda.

El gir per Balmes te molt d'espai, vegeu foto



La tornada del **D50** a Pça. Universitat agafar la Gran Via

Els intercanvis **24** amb **D50** son senzills i possiblement a la mateixa parada en els dos sentits, ara del **D50** sentit Ciutat Meridiana al **24** sentit Carmel no ho es.

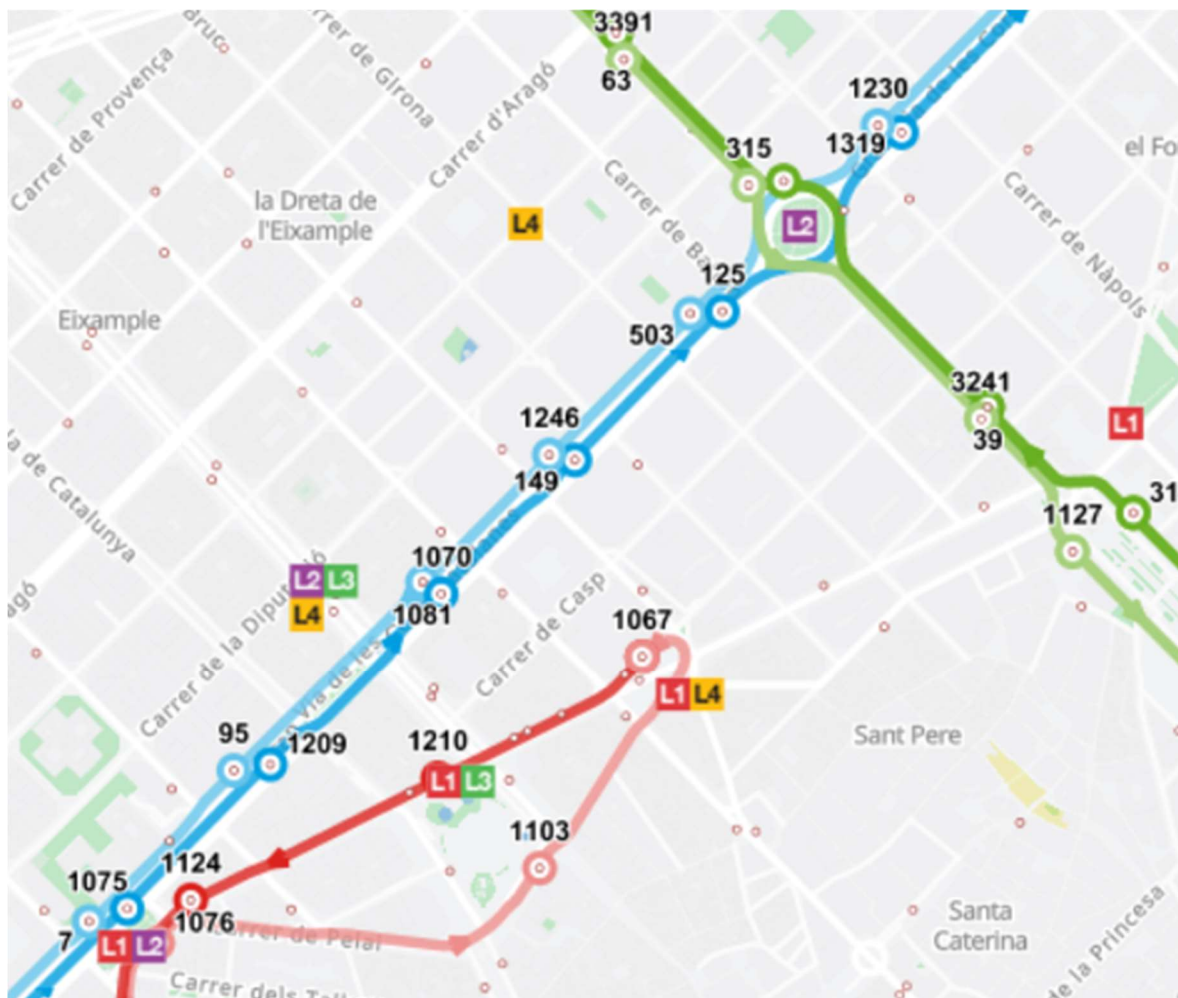
No es pot oblidar que el **24** abans arribava al Paral·lel

Els intercanvis de la **D50** amb la **52** (va substituir la 50 en el tram Tetuan-Collblanc) passen a ser senzills amb el dos sentits.

L'intercanvi amb la H12 sentit Llobregat es pot fer a les parades de la Gran Via.

Els recorregut de la **D50** es mes directe entre Tetuan i Universitat

INTERCANVIS LINIES **V19** amb **H12** i **55**

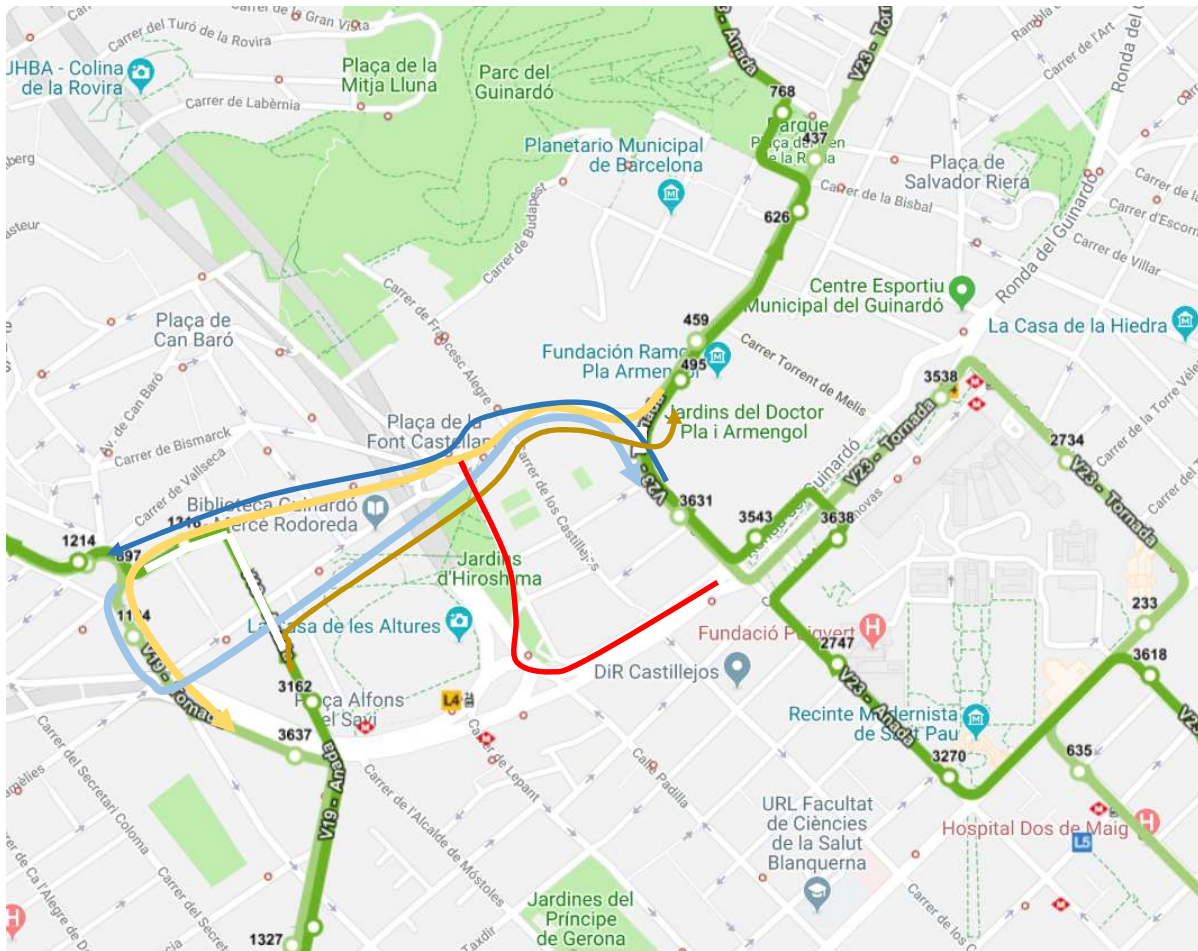


Millorar l'intercanvi a Pça. Tetuan entre la **V19** i la **H12**. La parada 503 anomenada Metro Tetuan potser hauria de ubicar-se a la mateixa plaça. La 125 també anomenada Metro Tetuan Hauria d'apropar-se més a al plaça.

La **V21** fa el recorregut antic de la **55** al Passeig de Sant Joan pero no te intercanvi amb la nova **55** s'hauria de estudiar el seu allargament des de Urquinaona al Arc de Triomf o a la Estació del Nord.

La línia **39** en sentit Urquinaona (que si te enllaç amb la **55**), no cobreix ni Pi i Margall, ni el Pg. Sant Joan. Te un recorregut per Torrent de l'Olla amb una velocitat comercial molt mes baixa que el **V19**.

ENCREUAMENT LÍNIES V19 AMB V23



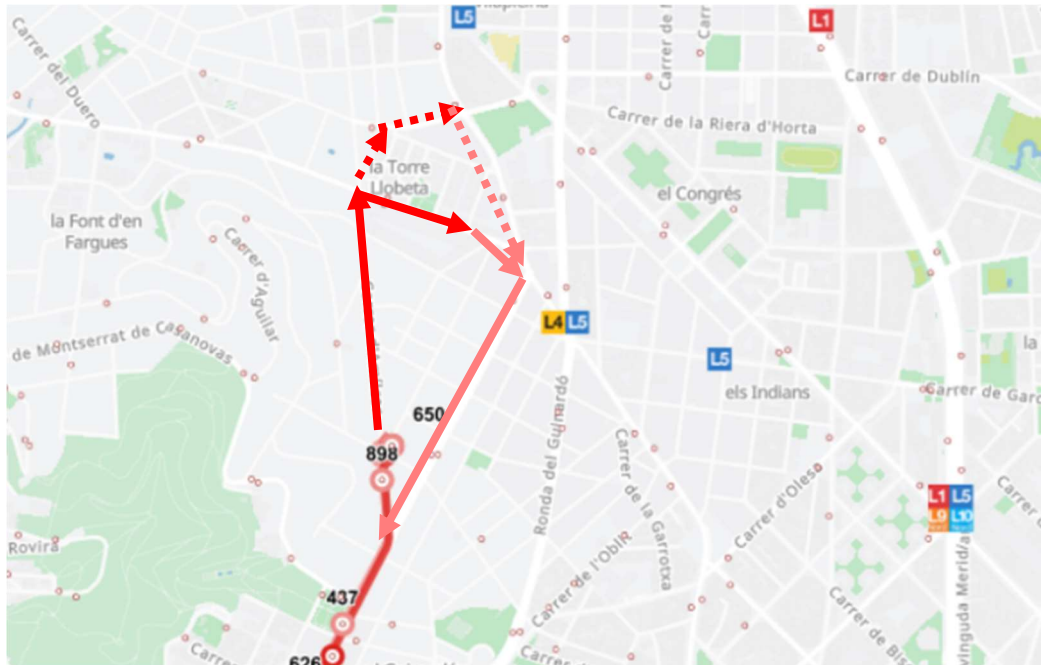
La supressió del **55** va ser molt qüestionada, (per que exemple obliga a fer un canvi al **V19** a Sanllehy, per anar al Pg. Sant Joan).

La modificació facilitaria que la zona de Sanllehy pogués accedir molt millor a l'Hospital de Sant Pau i les L4, L9, (no oblidem que l'estació Sanllehy de la L9 tardarà molt en estar operativa), per això es demana que es modifiquin els recorreguts del **V19** i **V23** fent un encreuament en el tram Sanllehy- Cartagena de la següent forma:

- El **V19** procedent de la Barceloneta al arribar al carrer Praga, en lloc de continuar fins M. D. Montserrat, continuar per Camèlies i M. D. Montserrat per a partir de Cartagena, fer el recorregut del **V23** en direcció Can Marçet. (La tornada per M. D. Montserrat fins Sardanya). (**Color marró**)
- El **V23** procedent de Nova Icària al arribar a M. D. Montserrat, en lloc de anar en la direcció Besòs, l'agafa en direcció Llobregat fins Pl. Sanllehy on passa a fer el recorregut del **V19** en direcció Pl. A. Comin. (La tornada per Camèlies i M. D. Montserrat fins Cartagena). (**Color blau**).

El **192** quan es faci l'encreuament podria desviar-se en direcció Can Baró per la Rda. fins Padilla on podria agafar Thous per incorporar-se a M. D. Montserrat, on facilitaria l'intercanvi amb el **V21**. (**Color vermell**)

LINIA 39



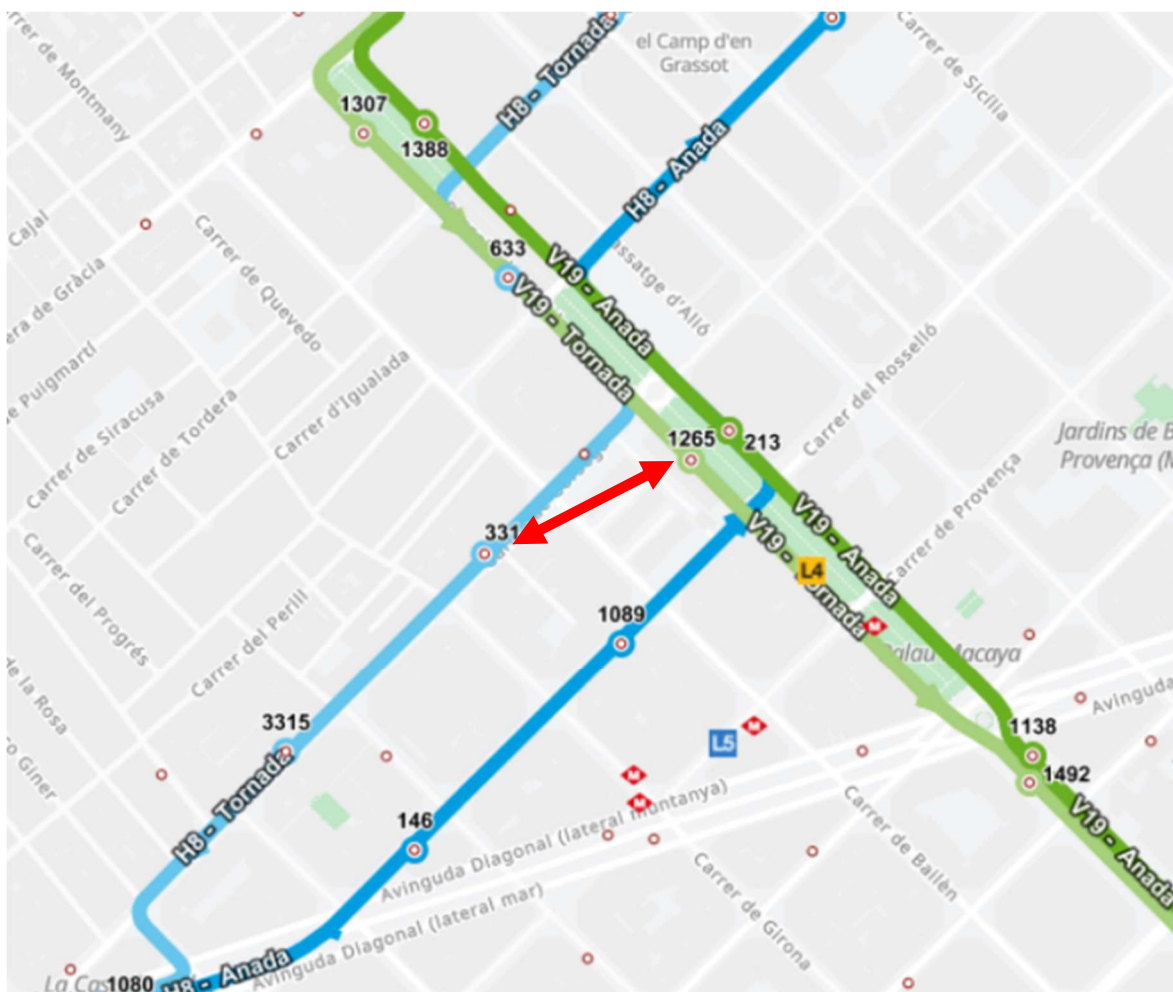
Bucle plaça Urquinaona. Per guanyar temps en la arribada del passatgers a la terminal, eliminar el bucle (mes de 200m. de trajecte innecessari). Traslladar el inici i final a la part baixa (num. 11) de la Plaça Urquinaona.

Prolongar el 39 des de Pl. Catalana per Amílcar, Cartellà, Costa i Cuxart, Av. Borbó (fins al Centre Integral de Salut Cotxeres). La tornada per Mare de Deu de Montserrat.

Com a mínim al Pg. Maragall, si no fora possible fins el Centre de Salut Integral Cotxeres.

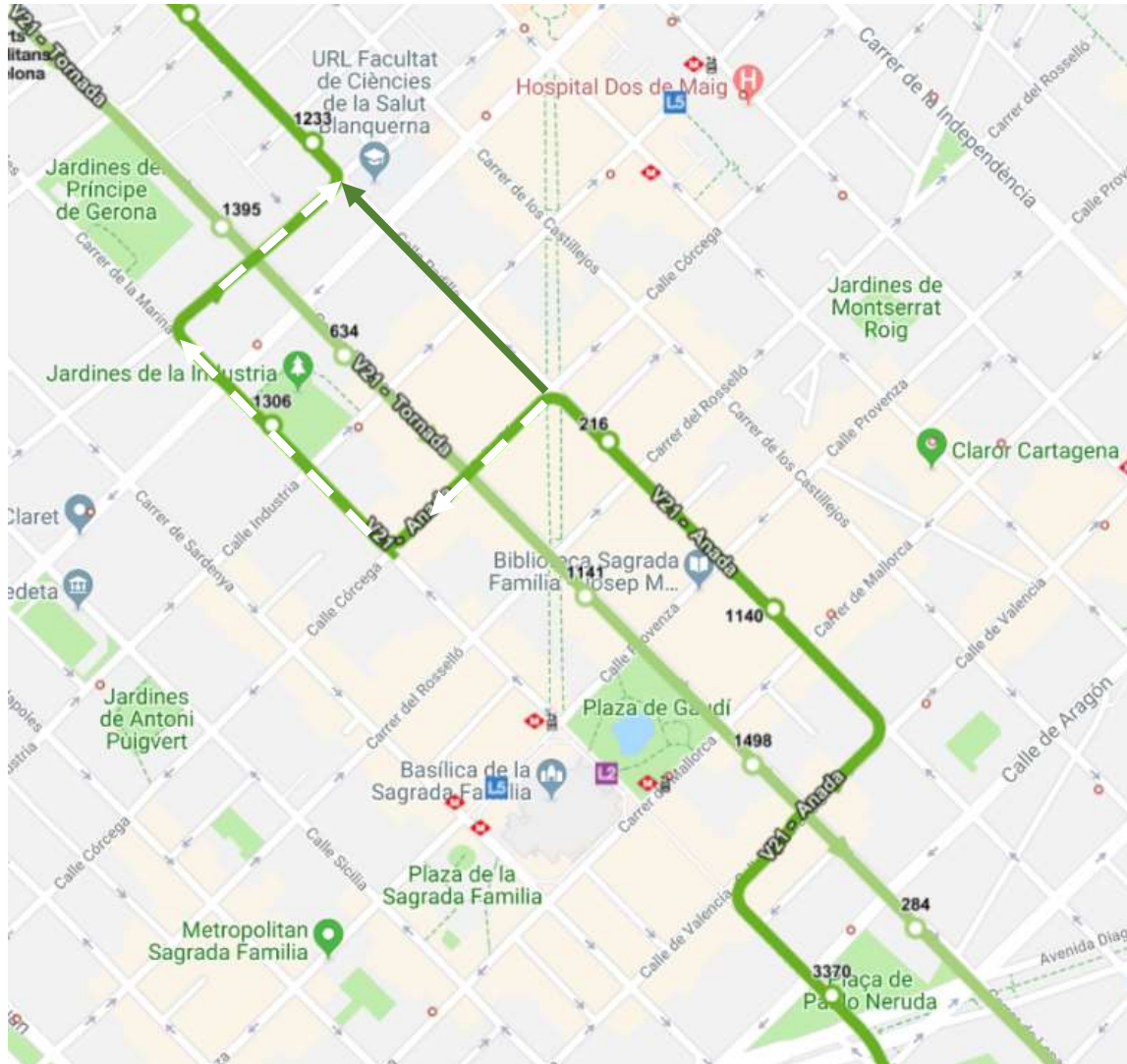
Aquesta prolongació reforçaria el servei en el tram final de M.D. Montserrat sentit Llobregat un tram que utilitzen moltes persones per anar des de el Pg. Maragall – a les escoles properes al Nen de la Rutlla, i a la part alta del carrer Amílcar que ara no te transport públic.

INTERCANVI LINIES V19 amb H8



Aquest es un tram comú del Passeig de Sant Joan. S'hauria de fer que el intercanvi fos a una mateixa parada del Passeig. Actualment s'ha de fer entre la 331 i la 1265. La 633 només és del H8 i del 47.

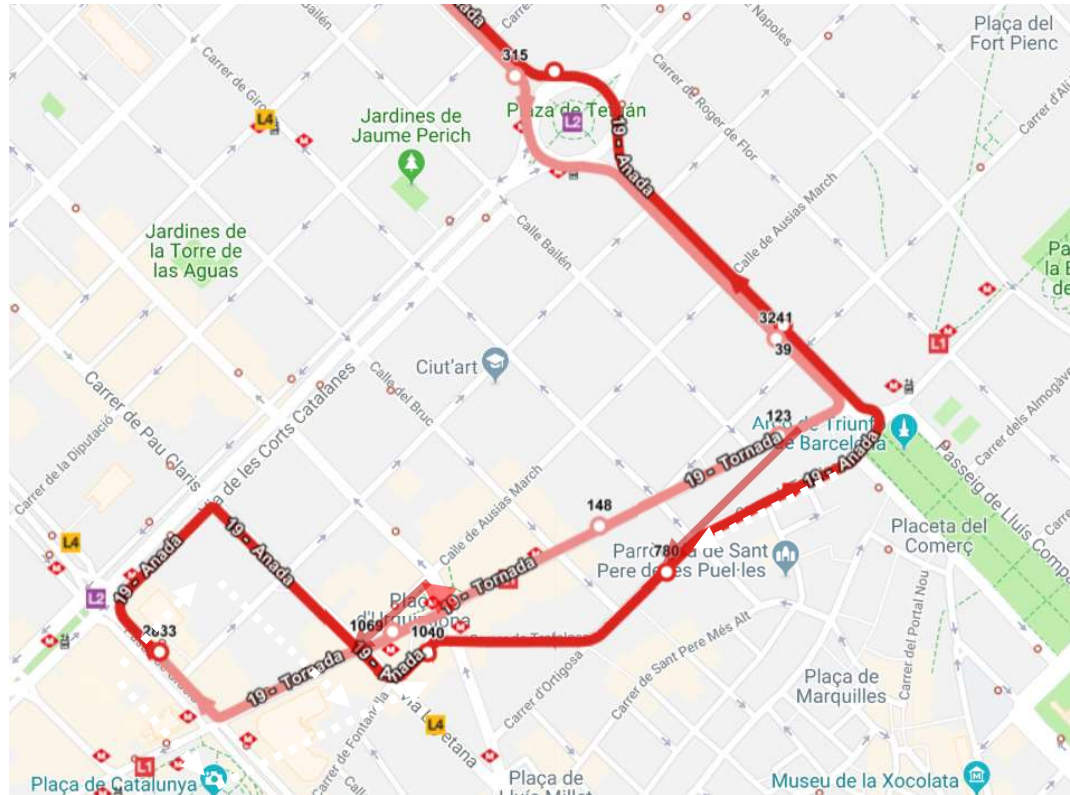
Autobús V21 directe per Padilla



Per raons de seguretat el **V21** va deixar de circular per Marina davant de la Sagrada Família i es va desviar pel carrer Padilla, per a tornar a Marina fent una volta de 400 m. es demana que seguint els principis de la NxB es faci el trajecte directe per Padilla, això implica reubicar les parades del intercanviador “Jardinets de la Indústria” dels carrers S.A. M. Claret i Indústria, entre Lepant i Padilla.

La distància entre les parades entre les parades 3370 i 1140 es de més de 450m, es proposa que per a facilitar l’intercanvi amb la **H10** es faci una parada al tram comú del carrer València. També el **19** hauria de fer una parada en el mateix lloc.

SIMPLIFICACIO LINIA 19



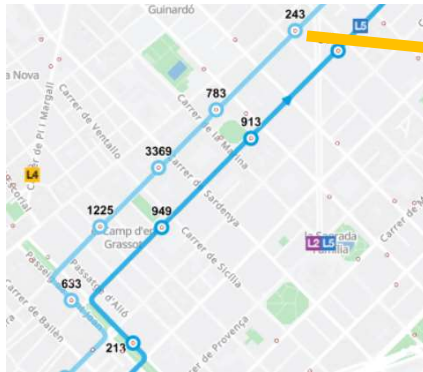
Es proposa que el bus faci el trajecte des de Pg. Sant Joan a Urquinaona per Alí Bei i Rda. Sant Pere enlloc d'arribar a l'Arc de Triomf, (el gir actual des del Pg. Sant Joan en molts casos consumeix dues fases del semàfor de sortida per la interferència que fan els vehicles que giren cap a la Ronda i la poca duració de la fase semafòrica, tenint que tornar a parar i esperar per a crear el pas de vianants de la Rda.

També es proposa tornar a la antiga terminal de Plaça Urquinaona, eliminant la volta creada per arribar a Pl. Catalunya la distància entre Urquinaona i Catalunya es petita. El nou trajecte en U a la zona centre de la ciutat entra en contradicció amb els principis de la NxB de fer-les mes directes.

UBICACIO PARADES

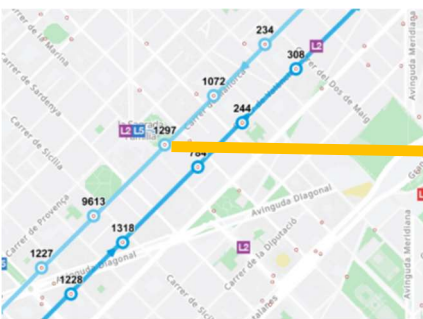
Diferent distància entre parades.

Com a exemple en el tram Sant Antoni M. Claret entre Marina – Pg. Sant Joan hi han dues parades 3369 i 1225 en canvi en el sentit contrari per Industria només hi ha una la 949.



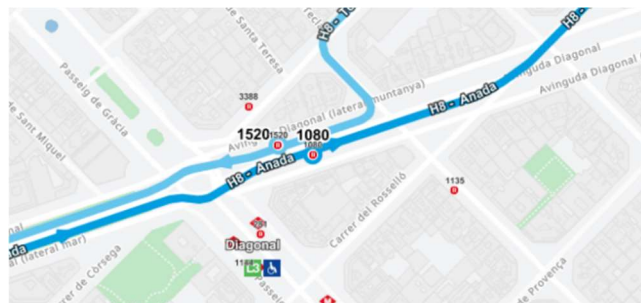
Ubicacions a millorar.

La parada 243 (H8, 19 i 47) esta massa a prop de la cruïlla amb Castillejos el que fa que quan arribi un segon bus, si el primer ha fet la parada no te espai suficient per a permetre que el segon faci la parada, el que fa baixar la velocitat comercial.



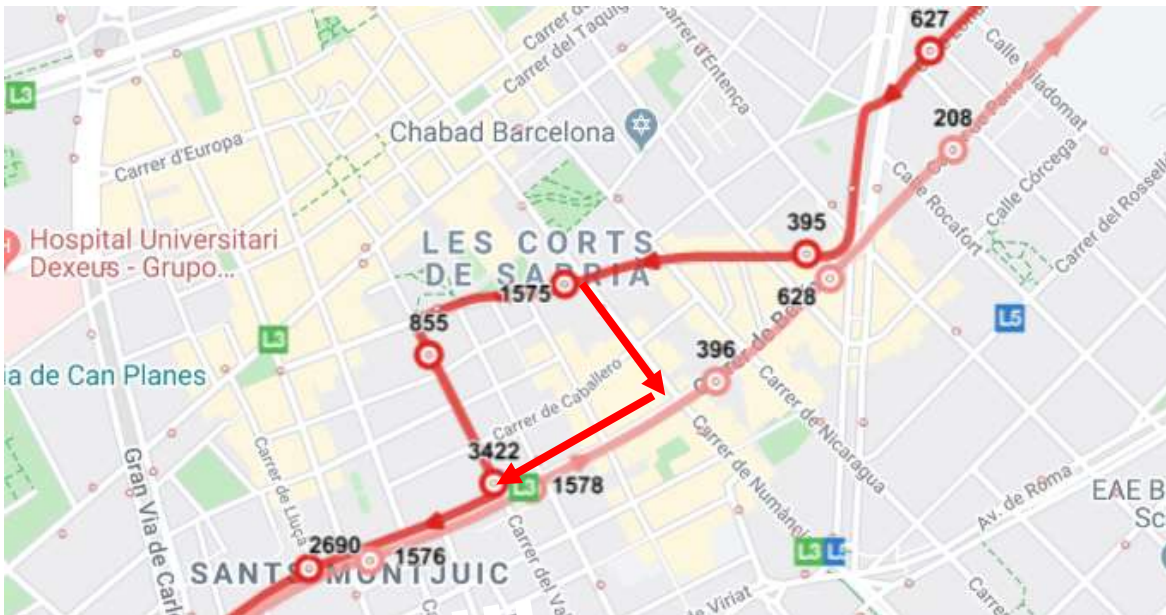
La parada 1297 (D50, H10, 19, 33, 34) igual que la anterior. Potser hauria de ser amb punts de parada doble.

Les parades 1520 i 1080 haurien de ser amb doble punt de parada com les del tram de la Diagonal Pg. Gracia – Francesc Macià.

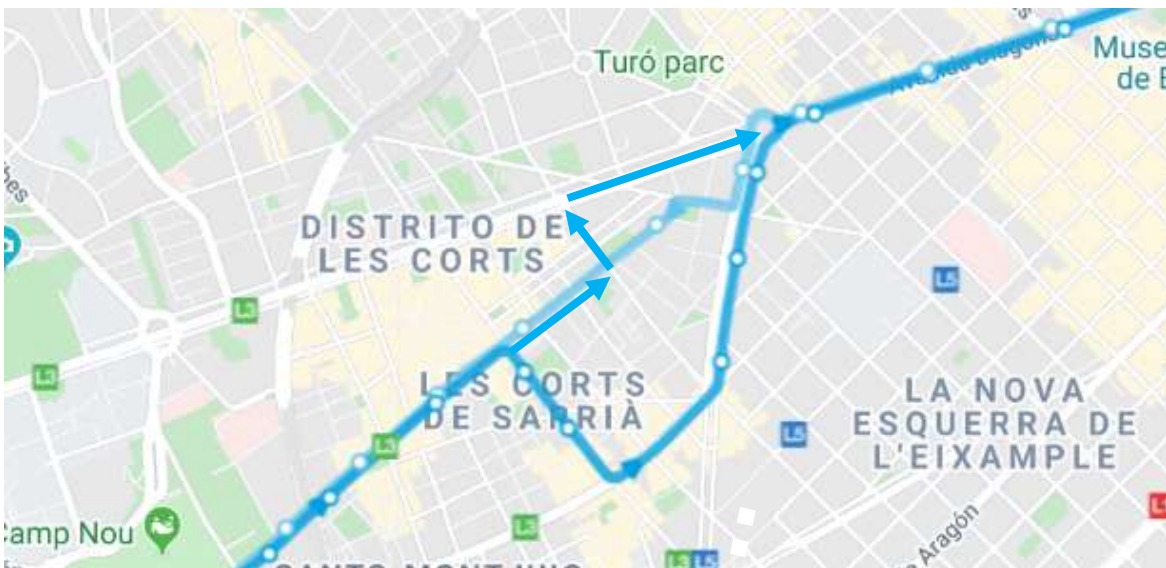


Tram de accés a Travessera de Dalt. Estudiar si l'accés a la Travessera des de M.D. Montserrat es pot fer de forma similar a com es fa des de la Pl. Lesseps amb la mateixa fase semafòrica. Es guanyaria molta fluïdesa a les línies 24 i D40.

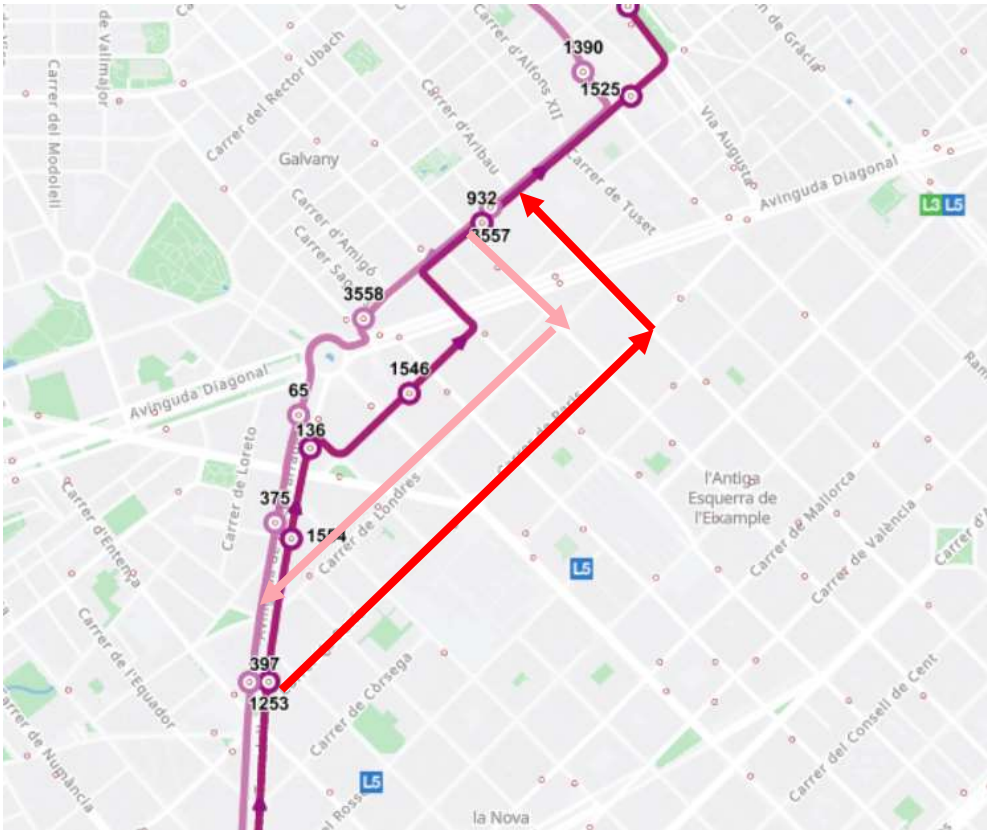
Altres propostes per a estudiar



Estudiar la possibilitat de desviar el **54** en sentit Cardenal Reig per Numancia y Berlin, per apropar-se el trajecte al sentit a la Estació Nord.



Estudiar si el **H8** en sentit Besós es pot desviar per Entença i Diagonal (el recorregut seria mes directe). El **59** mantindria el recorregut actual.



Estudiar si el **D40** o el **27** es poden desdoblar per Muntaner – Londres direcció Llobregat (La tornada direcció Besos per Paris - Aribau)