

Barcelona, 10 de desembre de 2025

Un altre cop es planteja un carril bus-bici, l'Ajuntament de Barcelona insisteix a repetir la pitjor combinació



L'Ajuntament de Barcelona redissenya la plaça de Sants i pretén obligar el bus i la bici a compartir el mateix carril en un eix de la Nova Xarxa de Bus, empitjorant la seguretat ciclista i reduint la velocitat comercial de l'H10 en allargar fins a Badal la terminal.

Per al ciclista, compartir carril amb un l'autobús implica una situació de vulnerabilitat: genera efecte mur, pressió aerodinàmica i un entorn acústic i visual intimidant.

El projecte contradiu la pròpia normativa municipal i s'afegeix a una llarga llista de reformes que han maltractat el bus i desconnecten la ciutat de la seva planificació de mobilitat.

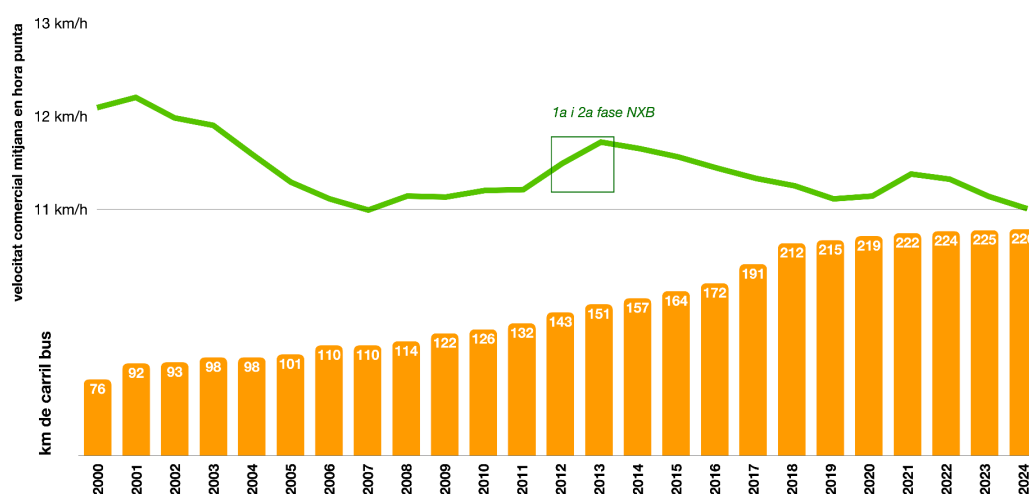
Al material públic facilitat per l'Ajuntament sobre aquesta reforma queda clar «Els ciclistes aniran per la calçada compartint carril amb el bus com a la carretera de Sants». L'Ajuntament argumenta la seva intenció de «Limitar el pas dels ciclistes» en aquesta plaça, però no ho solucionarà generant un espai insegur que la majoria dels ciclistes no farà servir. Aquesta unió, de la qual no coneixem l'amplada real, ja que no s'incorporen seccions transversals al projecte públic, perjudica tant a ciclistes com a l'autobús: augmenta la vulnerabilitat de la bici en un corredor amb trànsit pesant i redueix la velocitat comercial d'un eix clau de la Nova Xarxa de Bus.

A més, en el projecte actual, la unificació dels carrils dedicats a la mobilitat sostenible eliminarà l'actual terminal de l'H10, traslladant-la a la rambla de Badal. Aquest allargament obliga a incorporar més giris i una nova fase semaforica, incrementant temps d'espera i reduint fiabilitat de la línia. Al mateix temps, els dies feiners, al carril bus, taxi, bici (i furgonetes) del carrer de Sants, caldrà sumar la pressió de més busos fins a la rambla de Badal, incrementant més la pressió d'un corredor ja saturat.

Com a darrer apunt, per a més *inri*, aquesta configuració suprimirà la iniciativa *Obrim carrers* en aquest tram o es farà finalitzar, de forma prematura, aquesta línia als entorns de l'estació de Sants. Això suposaria una passa enrere important en les pacificacions que han funcionat per fer de la ciutat un model més amable i saludable.

El projecte compromet la velocitat comercial de l'H10 i la seguretat dels ciclistes

La velocitat comercial de l'autobús ha anat de baixada en els darrers anys: ha passat de 12,08 km/h a 11,76 km/h segons el PMMU 2025-2030 de l'AMB. El trasllat de la terminal de l'H10 a la rambla de Badal i la decisió de fer-li compartir espai amb la bicicleta només poden empitjorar la velocitat, la fiabilitat i els costos del servei.



Velocitat comercial mitjana del bus en hora punta i km de carril bus totals. Font: Aj. de Barcelona i TMB

L'allargament del recorregut incrementa el nombre de gir i obliga a crear una nova fase semafòrica, fet que augmenta el temps d'espera i redueix la regularitat. Cada nova detenció implica més minuts de cicle, més retard acumulat i més busos necessaris per mantenir la mateixa freqüència. És, per tant, un cost operatiu superior que recaurà directament en l'administració.

La convivència de bus/taxi i bici en el mateix carril genera una realitat insegura que desincentiva l'ús de la bicicleta – una contradicció amb la idea de mobilitat sostenible. Les bicicletes tenen una acceleració i una velocitat punta molt inferior a la d'un autobús, el que genera un efecte d'«obstacle mòbil», i fa que el bus quedi subjecte a una velocitat inferior a la requerida pel servei.

Per al ciclista, compartir carril amb un autobús de 18 metres implica una situació constant de vulnerabilitat: genera un efecte mur, pressió aerodinàmica i un entorn acústic i visual intimidant. L'ús del carril queda condicionat pel volum del vehicle pesant, i el ciclista sovint no té espai segur per apartar-se ni per mantenir la seva trajectòria. A més, les parades del bus afegeixen un altre factor de risc: cada aturada comporta avançaments laterals conflictius, aproximacions a distàncies reduïdes i una pèrdua de visibilitat per part del ciclista.

La productivitat de l'H10 queda totalment maltractada, però també la seguretat de la mobilitat ciclista. **Un disseny de xarxa que acaba perjudicant a tothom. Un eix que deixa de ser eix ja no és xarxa, és improvisació; i una via ciclista que deixa d'oferir seguretat, deixa de ser una via útil.**

Incoherència tècnica i política

L'Ajuntament disposa de diversos instruments tècnics que estableixen –de forma explícita– que en vies amb trànsit pesant o intensitat elevada cal segregar la infraestructura ciclista: el [Manual de Disseny de Carrils Bici \(2016\)](#), l'[Estratègia de la Bicicleta](#), el [Mapa de Xarxa Pedalable 2025](#) i múltiples diagnòstics que alerten de discontinuïtats i punts insegurs de la xarxa. Malgrat això, el projecte de la plaça de Sants opta per una solució que contradiu frontalment aquests criteris: la compartició de busos i bicis en un eix estructurant i amb fort volum de vehicles pesants.

Quan un projecte urbanístic passa per davant de la funcionalitat del transport públic i de la seguretat ciclista, es crea una ciutat incoherent, on els discursos de promoció de la mobilitat sostenible xoquen amb realitats que la fan més lenta, més cara i menys segura. **Els mateixos documents municipals que demanen xarxes contínues i segures acaben sent ignorats per ells mateixos quan s'aproven els projectes.**

Aquesta incoherència s'insereix en un problema més ampli: una **manca de planificació de ciutat que ja fa anys que afecta el transport públic de superfície**. El maltractament al bus és una constant: carrils bus excessivament estrets, carrils bus compartits amb bicicletes, revolts que trenquen la rectitud de línies que podrien donar un millor servei, separació artificial dels dos sentits d'una mateixa línia o, fins i tot, l'amenaça de fer unidireccionals carrers on circulen línies troncal com l'H8 o la 54. La llista és llarga i els impactes són clars: si baixa la velocitat del bus, cau l'atractivitat del servei, i reduir la velocitat implica reduir la freqüència i augmentar els costos operatius que ha d'assumir l'administració.

Tornem a dir prou a castigar el transport públic. A Barcelona se l'ha de potenciar, prioritzar i incrementar-ne la velocitat si el que volem és una mobilitat més sostenible i justa. Les pacificacions, mesures extraordinàries per reduir el trànsit, perden el seu impacte social si deixen l'autobús i la mobilitat ciclista de banda.

La reivindicació i la reclamació són clares: des de la PTP i el BACC es demana que, **en la reforma, es mantingui l'actual carril bici existent, així com el carril bus, garantint seguretat, fluïdesa i permeabilitat per a ambdós mitjans de transport, elements claus per a la mobilitat de Barcelona.**

Annex: llista de casos on s'han denunciat greuges bus-bici

- Reforma de la Ronda Sant Antoni, sense carril bici segregat ni bus protegit en tots dos sentits (H16 i D50).
- Reforma de Pi i Margall, sense carril bici segregat de baixada ni bus protegit en tots dos sentits (V19).
- Reforma de la Via Laietana amb bicis i bus compartint el sentit mar i amb el desviament dels sentits muntanya de la V15 i la V17, definitivament. <https://transportpublic.org/via-laietana-bus/>