



**AL·LEGACIONS A L'APROVACIÓ INICIAL
DEL PLA METROPOLITÀ DE MOBILITAT
URBANA PER ALS ANYS 2025-2030 DE
L'ÀREA METROPOLITANA DE BARCELONA**

En relació amb l'anunci d'aprovació inicial del **Pla metropolità de mobilitat urbana (PMMU)** per als anys 2025-2030 de l'Àrea Metropolitana de Barcelona, acordada per part del Consell Metropolità de l'Àrea Metropolitana de Barcelona el 28 d'abril de 2026, que ha estat sotmès al corresponent termini d'informació pública, es presenten a continuació les **valoracions del RACC**, com a entitat en defensa dels usuaris de mobilitat en qualsevol mode de transport i en aplicació del seu **compromís amb la mobilitat segura, sostenible, connectada i assequible**.

Des del RACC reconeixem la importància d'aquest instrument de planificació i la necessitat que les decisions que se'n derivin contribueixin a donar resposta als reptes de mobilitat que afronten els ciutadans, els professionals i les empreses, en un moment de transformació com l'actual, en que més que mai cal aplicar la **visió de llarg termini**.

El RACC participa activament en aquest debat des de la seva vocació de representació i defensa dels interessos dels usuaris. En aquest sentit, l'objectiu del Club aportar una visió tècnica, constructiva i centrada en les **necessitats reals de les persones que es desplacen cada dia**.

Si bé la proposta del Pla explicita que el PMMU vol promoure un model de mobilitat cap a un sistema més sostenible, eficient, saludable i equitatiu, des del RACC es valora que el tractament d'aquests quatre objectius estratègics és desequilibrat.

Es troba a faltar una definició més acurada dels indicadors d'avaluació estratègica del PMMU associats a la MOBILITAT MÉS EFICIENT. Més concretament, se sol·licita que el Pla incorpori indicadors per a caracteritzar la situació de partida i l'horitzó esperat per a la CONGESTIÓ VIÀRIA metropolitana, així com l'adopció de mesures específiques per a reduir-la.

Model i objectius



El PMMU vol promoure un model de mobilitat cap a un sistema més sostenible, eficient, saludable i equitatiu.



A partir dels objectius per a una **mobilitat més sostenible** el PMMU proposa mesures específiques i indicadors de seguiment per a:

- reduir el **consum d'energia** i les **emissions de gasos** amb efecte d'hivernacle.
- afavorir el **traspàs modal** per a la reducció dels desplaçaments en vehicle privat.

- fomentar el traspàs a **vehicles de baixes emissions**.
- disminuir l'impacte del sistema de transport sobre el **paisatge**.
- apostar per un **model d'assentament urbà** que promogui la mobilitat sostenible.

Anàlogament, l'objectiu d'una **mobilitat més saludable** passa per:

- reduir la **sinistralitat** associada a la mobilitat i al transport.
- reduir els efectes de la mobilitat en la **contaminació atmosfèrica**.
- reduir els efectes de la mobilitat en la **contaminació acústica**.
- fomentar la **mobilitat activa** i l'activitat física.

Finalment, l'objectiu d'una **mobilitat més equitativa** es valora a partir de:

- garantir l'**accessibilitat al transport públic**.
- garantir l'**assequibilitat del transport públic**.
- millorar l'**equitat de gènere** en la mobilitat sostenible.

En canvi, l'objectiu d'una **mobilitat més eficient** es vincula als següents indicadors al PMMU:

- **reduir la congestió i millorar l'eficiència del transport públic**, expressades en:
 - ocupació mitjana calculada per cotxe.
 - xarxa viària prioritària per a l'autobús (carril bus).
 - velocitat comercial de la xarxa d'autobús urbà de gestió directa (TMB).
 - velocitat comercial de la xarxa d'autobús diürn de gestió indirecta de l'AMB.
 - velocitat teòrica de la xarxa d'autobús nocturn de gestió indirecta de l'AMB.
- millorar la **qualitat** integral dels serveis de **transport públic**.
- fomentar una **distribució més eficient de les mercaderies**.

És justament en relació a la **mobilitat eficient** on des del RACC s'identifica una clara **manca del PMMU** perquè **no fa cap referència al principal problema que afecta als usuaris del vehicle privat en la seva mobilitat quotidiana, com és la congestió viària**.

Atesa la realitat metropolitana, on **al voltant d'1 de cada 4 desplaçaments quotidians es realitza en vehicle privat**, resulta del tot **inconsistent** que el PMMU no inclogui una **diagnosi bàsica** de quina és la **situació de partida** en termes de **congestió viària metropolitana** (colls d'ampolla, nivells de servei registrats, quantificació d'usuaris afectats...) ni incorpori valors de referència com a **horitzó esperat** per als seus **indicadors de seguiment i avaluació**. De la mateixa manera, tampoc no recull la **proposta de mesures específiques** per a reduir una evident externalitat de la mobilitat metropolitana com és la congestió viària, amb els seus corresponents efectes de pèrdua de temps de les persones i de pèrdua de competitivitat econòmica del territori.

L'anàlisi i les propostes per fer front a la congestió viària podrien tenir un encaix senzill dins l'àmbit de digitalització del sistema de mobilitat que ja preveu el PMMU, amb **sistemes de monitoratge de la mobilitat que incloguin també el vehicle privat** per a coordinar, gestionar i homogeneïtzar la recollida i difusió de dades de mobilitat metropolitana per donar una millor

atenció ciutadana i al mateix temps ampliar el coneixement sobre les pautes i serveis de transport i mobilitat en l'àmbit metropolità.

A més, en clau de **futur**, també resultaria convenient que el PMMU incorporés determinacions més detallades sobre els nous paradigmes de la mobilitat que estan emergint, i que el Pla engloba amb iniciatives com projectes innovadors, proves pilots i espais controlats de proves en mobilitat o la gestió integrada de les dades de mobilitat. En concret, des del RACC es proposa aprofundir la mirada que fa el PMMU sobre conceptes com la **mobilitat autònoma** i els **vehicles elèctrics compartit**.

En definitiva, el PMMU és un pla de mobilitat que aborda el consum d'energia, el control d'emissions, la contaminació atmosfèrica, el soroll, la salut de les persones, la qualitat integral del transport públic i fins i tot la sinistralitat viària, impulsant **per primera vegada una estratègia metropolitana de seguretat viària** que val la pena destacar, apropant a la seva escala la visió zero en sinistralitat viària.

Però en canvi **deixa completament de banda el VALOR DEL TEMPS que els usuaris de la mobilitat atorguen als seus desplaçaments**, que també és un factor clau de decisió en les seves eleccions modals, i per això **es considera del tot insuficient el tractament que fa de la congestió recurrent de la xarxa viària metropolitana que afecta principalment els usuaris del vehicle privat en la seva mobilitat quotidiana**. Obviar aquest problema seria tant com obviar la realitat del 25% dels desplaçaments metropolitans, i aquesta és una omisió que el PMMU no s'hauria de permetre.

Enllaç: [PMMU 2025-2030](#)