Barcelona , 31 oct 2025

El nou PMU es fa esperar: sense notícies des de principis d'any



Les entitats de mobilitat sostenible no hem rebut cap nova informació sobre el PMU des del mes de gener de 2025. La seva tramitació no mostra cap avenç.

El document presenta objectius adequats però sense mesures clares per fer-los realitat. Sense peatge urbà i una aposta real pel transport públic, la bicicleta i la mobilitat a peu, Barcelona no assolirà els compromisos ambientals ni de seguretat viària.

La mobilitat sostenible i accessible no s'improvisa: es planifica en un PMU. L'Ajuntament ha d'estar a l'alçada de la ciutadania, que ja es mou majoritàriament en modes sostenibles.

El passat mes de gener es va presentar al Pacte per la Mobilitat el nou Pla de Mobilitat Urbana (PMU) 2025-2030 de Barcelona. Les diferents entitats vinculades a la mobilitat sostenible vam participar de les diferents sessions que es van fer durant el 2024, però des de llavors no hem tornat a tenir notícies de la seva tramitació, tot i que hauria d'estar en vigor des de principis d'any.

El PMU és el document marc del que s'ha de dotar l'administració local per tal d'avançar cap a una mobilitat més sostenible i prioritzar per tant el transport públic, la bicicleta i la mobilitat a peu. No sembla que l'Ajuntament estigui donant al PMU la importància que li

confereix la llei de de mobilitat catalana d'on emana aquest instrument (Llei 9/2003), ja que en lloc d'avançar en la seva aprovació té el projecte dormint en un calaix. A més hi ha altres aspectes que no conviden a l'optimisme.

Bona diagnosi però poca ambició

Des de les d'entitats reconeixem que el document fa una bona diagnosi dels reptes de la ciutat: la contaminació encara per sobre dels límits de l'OMS, el soroll del trànsit que afecta gran part de la població, l'excés d'espai públic ocupat pel vehicle privat, el degoteig constant de víctimes de trànsit i l'emergència climàtica que obliga a reduir emissions de CO2 de manera dràstica.

Però en canvi el que fins ara hem conegut del PMU no està a l'alçada dels problemes detectats. Els objectius hi són —reducció del 60% de CO_2 o del 50% de la sinistralitat el 2030—, però les mesures per aconseguir-los són insuficients, inconcretes i, en alguns casos, contradictòries.

Sense peatge urbà, no hi ha canvi possible

Un dels punts més decebedors del PMU és l'absència d'una aposta clara pel peatge urbà. El document es limita a parlar d'"estudiar estratègies d'*Urban Vehicle Access Regulations*", una manera eufemística i ambigua d'evitar anomenar la mesura més efectiva per reduir l'ús del vehicle privat.

Fa anys que l'Ajuntament assegura que està estudiant el peatge urbà, però l'únic estudi rigorós al respecte (a més de la investigació acadèmica preexistent) el vam haver de fer les entitats socials el 2022. Mentrestant, altres ciutats del món —Londres, Estocolm, Milà o Nova York— ja han implantat aquest instrument amb resultats incontestables: reducció del trànsit, millora de la qualitat de l'aire i ingressos addicionals per invertir en transport públic, mobilitat activa i accessibilitat del sistema de transport.

Barcelona no pot continuar postposant aquest debat. Sense un mecanisme que reguli i desincentivi l'entrada massiva de vehicles privats motoritzats a la ciutat, no assolirem cap dels objectius climàtics, de salut ni de seguretat viària que la mateixa ciutat ha subscrit. El peatge urbà no és una opció més: és una condició necessària per poder avançar.

Pocs projectes de pacificació

El PMU preveu pacificar només 20 km de carrers en cinc anys. Aquesta xifra és mínima si es compara amb la magnitud dels reptes que afrontem, i, alhora, té una manca de credibilitat si tenim en compte l'escàs ritme de peatonalitzacions dels darrers anys.

Un d'aquests reptes és l'aplicació del Decret d'accessibilitat (209/2023), per tal de guanyar més espai accessible per a vianants necessitem accelerar la reducció de l'espai del vehicle privat. Tampoc es pot aspirar a reduir a la meitat la sinistralitat greu i mortal amb mesures

tan tímides. Les ciutats que han fet passos valents en la pacificació urbana —com París, Brussel·les o més a prop, Pontevedra— ho han fet transformant un un elevat percentatge de quilòmetres dels seus carrers.

Un urbanisme que no prioritza el transport públic

El pla parla d'un "nou model d'espai públic orientat al transport públic de superfície". Sobre el paper, aquesta declaració podria ser una bona notícia. Però la realitat és que les darreres reformes urbanes a Barcelona han marginat sistemàticament el bus i l'han volgut enfrontar amb altres modes de mobilitat sostenible.

La Via Laietana, les Rambles o el traçat del tramvia a Glòries són exemples clars d'un urbanisme que no integra de forma satisfactòria el transport públic. El resultat és un servei menys competitiu, més lent i menys atractiu per als usuaris.

No podem oblidar que l'autobús urbà és un transport d'ús massiu: cada dia mou més persones que Rodalies i FGC junts, i és el més feminitzat. Ignorar-ne les necessitats és condemnar a la ciutadania, especialment a les dones, a un pitjor servei i, per tant, empènyer-la cap al vehicle privat.

La ciutadania ja hi és, les administracions encara no

La majoria de desplaçaments a Barcelona ja es fan en modes sostenibles: a peu, en transport públic i en bicicleta. El cotxe i la moto són clarament minoritaris (19,9% dels desplaçaments segons les darreres dades del propi Ajuntament). El repte, doncs, és que les administracions orientin les seves polítiques per a facilitar el que ja fa la majoria de la gent.

Un PMU és el pla rector de la mobilitat d'un municipi, que s'ha de planificar de forma coordinada i coherent, buscant la complementarietat de tots els modes sostenibles i comptant amb la resta d'eines de planificació. Les polítiques de mobilitat no es poden fer a pedaços a través de diferents actuacions, sense un model que les relligui, ni a partir dels anuncis de les mesures que l'administració vulgui anar compartint amb la ciutadania: es planifiquen de forma conjunta en un PMU.

El PMU 2025-2030 hauria de ser una oportunitat històrica per convertir Barcelona en una ciutat capdavantera en mobilitat sostenible i accessible, però l'Ajuntament no li està donant la prioritat que requereix i el retard per a la seva aprovació s'acumula. Si realment volem fer el canvi, caldrà assumir un compromís ferm amb les actuacions que realment redueixen trànsit, emissions i víctimes. Sense concreció i valentia política, el pla es quedarà en un document de bones intencions que la ciutat no es pot permetre.