

# Procés de participació per a l'elaboració del Pla de mobilitat urbana sostenible del Masnou

Informe de la sessió amb persones grans



Març de 2026

## 1- PRESENTACIÓ

L'Ajuntament del Masnou, amb el suport de la Diputació de Barcelona, està impulsant l'actualització del Pla de mobilitat urbana sostenible (PMUS). El Pla de mobilitat es configura com l'eina de treball per definir el model i les estratègies de mobilitat del municipi i estableix uns criteris de mobilitat compartits.

La voluntat és desenvolupar el projecte fomentant la implicació activa dels agents socials del municipi, que potenciï la reflexió a l'entorn de l'estat actual de la mobilitat al municipi i afavoreixi la generació de propostes per millorar-la. Per aquest motiu, l'Ajuntament, seguint el model impulsat des de la Diputació de Barcelona, inclou el Programa de participació del PMUS per incorporar els agents socials del municipi.

Les respostes de cada col·lectiu per millorar la situació actual poden ser molt diverses, de vegades complementàries i no sempre coincidents, fins i tot contradictòries, per la qual cosa l'elaboració del Pla de mobilitat amb participació persegueix el debat d'arguments i l'assoliment d'un consens entre els agents implicats, amb l'acceptació d'uns principis i objectius comuns que, pretenen afavorir un desenvolupament social i econòmic correcte de la vila i millorar-ne la situació actual.

En el marc d'aquest procés, el dimecres 18 de març va tenir lloc una sessió adreçada a les persones grans del municipi. A continuació es recullen els resultats d'aquesta sessió.



## 2- RESULTATS DE LA SESSIÓ

La sessió es va centrar en tres temes clau des del punt de vista de les persones grans:

- Xarxa de vianants.
- Transport públic.
- Aparcament i circulació en vehicle privat.
- Altres temes.

### 2.1. Xarxa de vianants

En primer lloc, es destaca com a dificultat per a la mobilitat a peu de les persones grans del Masnou **l'estretor i els obstacles que presenten moltes de les voreres del poble**: pilones, pals de l'enllumenat, pals de senyals de trànsit verticals, terrasses, papereres, bancs, etc. Una primera mesura seria **deixar les voreres amb la màxima zona de pas**, recol·locant obstacles, soterrant cables d'enllumenat, etc. En algun cas, el que dificulta el pas dels vianants és l'arbrat o les herbes dels habitatges privats, que envaeixen la vorera i dificulten el pas dels vianants, fins al punt d'obligar a baixar a la calçada en algun cas, amb el risc que això suposa per als vianants. Hi ha **carrers de plataforma única on les pilones que s'hi instal·len perquè no estacionin malament els cotxes impedeixen el pas dels vianants** amb carros i cotxets. I en altres casos, tot i tenir una vorera prou ampla, hi ha un excés de mobiliari que hi dificulta el pas, com per exemple en algun carrer de la zona d'Ocata o al Camí Ral, on l'excés de terrasses i cadires a les voreres impedeix la mobilitat fluida dels vianants. El perill de relliscar és un altre aspecte que dificulta la mobilitat de les persones grans, especialment quan el carrer està mullat i hi ha pendent. Per tant, en els indrets en què hi ha més risc, cal vetllar perquè hi hagi **un paviment rugós que eviti relliscades**.

En segon lloc, s'assenyala el **mal estat d'algunes voreres**, fet que suposa un perill per a la mobilitat de les persones grans, perquè poden ensopegar. En alguns carrers, les arrels dels arbres han fet malbé el paviment i aixequen les llambordes, amb el perill que això suposa per a les persones grans. Es destaca de manera especial el mal estat del Camí Ral, que està molt malmès.

Un tercer element que es remarca és la **mala ubicació i distribució d'alguns passos de vianants** en dos sentits. D'una banda, es considera que els passos de vianants han de deixar una certa distància de la cruïlla dels carrers, perquè quan els vehicles girin tinguin temps d'aturar-se abans del pas de vianants. Es considera que si el pas de vianants està just a la

cruïlla, els cotxes giren sense tenir temps de veure si hi passa un vianant. D'altra banda, en alguns carrers llargs, els passos de vianants estan col·locats a massa distància, perquè fins que no hi ha una cruïlla no se'n col·loca un altre, i això obliga algunes persones a fer molta volta, si no volen creuar pel mig del carrer, amb el risc consegüent que això suposa.

Un altre aspecte de les voreres que s'ha de revisar són **aquells carrers que són de plataforma única**, perquè, si no estan pavimentats correctament, quan plou molt l'aigua entra a les cases particulars. Per això és fonamental projectar i executar bé aquests carrers, per garantir que l'aigua hi circula i desaigna correctament i corregir els que ja s'han fet i que provoquen inundacions a algunes cases.

Un altre element que cal millorar són els **ascensors públics del municipi**, que molt sovint no funcionen o estan bruts, per exemple, l'ascensor del pas soterrat del carrer del Brasil.

Finalment, en relació amb la mobilitat a peu, es destaca la inseguretat que senten moltes persones grans per **l'ús indegut dels patinets elèctrics i les bicicletes que circulen per la vorera** a una velocitat excessiva i sense respectar els vianants, fet que ja ha provocat alguns accidents. S'apunta que cal regular aquests usos i controlar i sancionar els incívics que no respecten les normes. En algun cas, com al passeig Marítim, és important **segregar la zona de pas dels vianants i la zona de pas dels ciclistes** per evitar accidents.

## 2.2. Transport públic

En relació amb el **bus urbà C-19, es proposa ampliar-ne l'horari**, de manera que circuli abans de les 6 h i més tard de les 22 h (especialment les vigílies de festius), perquè la gent que l'ha d'agafar d'hora o ha de tornar tard, per exemple perquè va al teatre, quan torna no té temps d'agafar-lo. *(Es comenta tècnicament que abans l'horari era més ampli, però la validació de bitllets constata el baix ús que es feia del servei)*. També es proposa **ampliar la ruta del bus fins al poliesportiu**, perquè molta gent s'hi desplaça i el bus urbà els deixa lluny. També es proposa que el bus urbà circuli en el sentit contrari, per així calgui fer tota la volta en certs desplaçaments. Es proposa que el **bus urbà sigui gratuït** per a totes les persones residents al municipi.

En relació amb els busos interurbans, s'assenyala la necessitat que **el bus que connecta el Masnou amb Can Ruti** circuli amb més freqüència i tot el dia, tant matí com tarda, no només al matí, com fa actualment. També es proposa que aquest bus passi per Ocata.

També cal introduir **canvis en els itineraris dels busos que porten a Barcelona**: d'una banda, el C-10 només porta fins al Poblenou de Barcelona, i caldria que arribés al centre de la ciutat. De l'altra, el bus que porta al centre de Barcelona, en concret a la plaça d'Urquinaona, només passa per una punta del Masnou (prop del Cementiri), i caldria que hi entrés i fes un recorregut més ampli pel municipi perquè més persones el poguessin agafar.

S'assenyala que, en general, cal **millorar les parades d'autobús** del municipi amb marquesines i bancs per seure i amb **informació en temps real** de quan passen els autobusos següents. En aquest sentit, també s'apunta que hi hauria d'haver una aplicació per poder mirar quan passa el bus següent a cada parada. *(En aquest sentit, s'assenyala tècnicament que ja existeix i potser el que caldria és que se'n fes més difusió i hi hagués un codi QR a cada parada, perquè la gent se la pugui descarregar amb facilitat).*

Caldria **recuperar la parada que s'ha traslladat del carrer de la Mare de Deu de Núria amb el carrer de Lleida**, ja que dificulta l'accessibilitat de moltes persones.

Cal **millorar l'accessibilitat als busos amb plataformes** a les parades, que ajudin a pujar les persones grans al bus, perquè en algunes parades és difícil per a les persones grans accedir al bus.

**Estudiar la possibilitat de disposar de busos més petits**, perquè puguin circular millor per alguns carrers estrets del Masnou i facilitar-hi la maniobrabilitat. S'apunta que els busos sempre van amb retard.

Finalment, es proposa **recuperar el servei de taxi per a persones grans** a preu reduït. Abans, per 2 euros es podia fer ús del taxi al Masnou.

### 2.3. Aparcament i circulació del vehicle privat

S'observa que al Masnou hi ha una alta ocupació dels aparcaments en calçada, fins i tot per sobre del 86 % que assenyalava la diagnosi tècnica, i, per tant, **calen més zones d'aparcament**. En aquest sentit, es proposa que totes les zones de nova construcció es planifiquin amb més places d'aparcament a la calçada, tant per als nous residents com per als que ja viuen al Masnou, per exemple, la zona per sobre d'Ocata o la zona de la riera d'Allella, com va fer l'Ajuntament d'Allella davant de Can Lleonard.

En relació amb l'aparcament, hi ha una opinió majoritària que la zona verda per a residents hauria de ser **una zona única per a tot el poble**, de manera que tots els residents del poble hi poguessin aparcar, si bé algú considera que distribuir el Masnou en diferents zones els facilita aparcar millor a la seva zona.

En relació amb la zona verda, també es proposa que **s'ampliï el termini de pagament**, de manera que amb un pagament semestral o anual ja es pogués abonar el pagament i que no calgués haver-lo d'anar renovant tant sovint.

Es proposa que **s'apliquin rebaixes per a les persones majors de 65 anys** a les mensualitats dels aparcaments municipals de SUMEM.

També es proposa que els **aparcaments dels dos CAP del Masnou siguin gratuïts**, tant el d'Ocata com el del carrer de Sant Miquel. També caldria que l'aparcament del port fos més econòmic (si bé s'apunta que recentment ja s'ha rebaixat: de dilluns a divendres costa 22 € mensuals, i, de dilluns a diumenge, 60 €).

En relació amb la zona blava, s'apunta que és important **que les zones comercials tinguin una bona zona blava per facilitar l'accés amb vehicle privat als comerços**. També es proposa **ampliar la durada de la zona blava** gratuïta de 30 minuts per a residents amb l'app (com és actualment) a 2 hores, de manera que els residents puguin aparcar de manera gratuïta a la zona blava més temps, perquè **amb 30 minuts a les persones grans no els dona temps** de realitzar totes les gestions.

També es proposa, tant a la zona baixa del municipi propera a la platja com a la zona alta, on ara hi ha aparcament lliure (blanc), fer-hi aparcament de color taronja (aparcament gratuït per a residents del Masnou), perquè, si no, les zones blanques les omplen els que venen a treballar o a fer alguna gestió o esbarjo al Masnou, i ocupen les places dels residents.

Un altre element que s'ha de tenir en compte és **la indisciplina d'alguns conductors** que estacionen en llocs on no està prohibit. En aquesta línia, destaquen els problemes que es generen al carrer de Josep Estrada els dies de mercat ambulant, perquè estacionen molts vehicles sobre les voreres, o a la carretera de Teià, a la sortida de les Escolàpies, perquè molts progenitors van a buscar els infants i adolescents amb vehicle privat i aparquen a les voreres. També generen problemes els tallers, que estacionen els cotxes que estan reparant. També

hi ha **incivisme dels repartidors de mercaderies amb camions i/o furgonetes**. Finalment, tampoc no es respecten els estacionaments reservats per a persones amb mobilitat reduïda (PMR), que, en ocasions, són ocupats per persones que no són PMR. També s'apunta la necessitat que l'Ajuntament revisi periòdicament l'ús dels permisos de PMR, perquè algunes persones abusen d'aquestes places.

En relació amb la circulació de vehicles, s'està **d'acord amb la proposta tècnica de promoure els carrers d'un únic sentit de circulació**. En aquest sentit, es considera que l'avinguda de Joan XXIII hauria de ser d'un sol sentit de circulació, perquè la zona del davant del Cementiri és molt estreta i genera problemes.

Finalment, un aspecte que es considera fonamental és la pacificació de l'N-II, amb la reducció de vehicles i de la velocitat, l'ampliació de voreres, i la col·locació de carrils bici amplis i segurs.

#### 2.4. Altres temes vinculats a la mobilitat

En relació amb l'ús de la bicicleta, es van assenyalar diverses propostes:

- En primer lloc, es proposa realitzar un **estudi del Masnou per veure en quins carrers es pot ubicar un carril bici desagregat**, perquè són molt més segurs, tant per als ciclistes com per als vianants.
- En segon lloc, **promoure l'ús d'un sistema de lloguer de bicicletes tipus Bicing** de Barcelona, perquè la gent que no té bicicleta pugui gaudir-ne.
- Finalment, distribuir **aparcaments de bicicleta elèctrica pel municipi**.

#### 2.4. Altres temes que no estan vinculats a la mobilitat

Finalment, s'apunten tres aspectes que no són pròpiament de mobilitat, però que preocupen a les persones assistents a la sessió, com ara:

- La brutícia als parcs i places, com per exemple, al parc infantil del davant de la Yuppi.
- Cal revisar la distribució dels contenidors d'escombraries, perquè, en teoria, totes les llars del Masnou haurien de tenir contenidors a menys de 100 metres, però hi ha persones que els tenen a 180 i 190 metres, com per exemple, a la pujada del carrer de Xile amb carrer de Mèxic. A més, es destaca que el sistema d'obertura dels contenidors és difícil per a les persones grans.
- La necessitat de disposar d'urgències mèdiques les 24 hores als dos CAP del Masnou.

