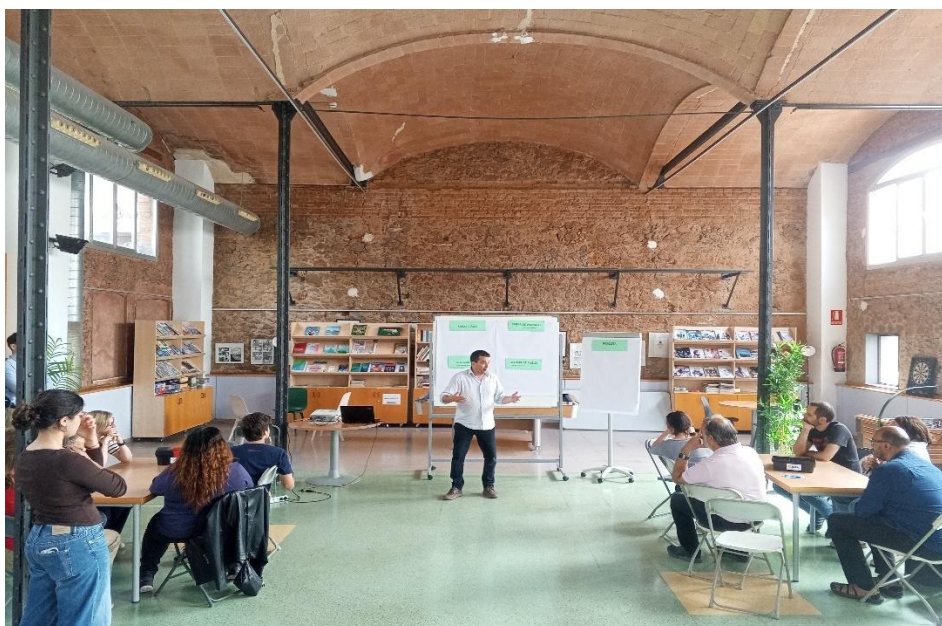


Procés de participació per a l'elaboració del Pla de mobilitat urbana sostenible del Masnou

Informe de la sessió amb famílies i comunitat educativa



11 d'abril 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, a 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 ciutat, i millorar-ne la situació actual.

En el marc d'aquest procés, el dissabte 11 d'abril va tenir lloc la sessió adreçada a les famílies i la comunitat educativa, en què també es preveia la mobilitat en bicicleta pel municipi. A continuació es recullen els resultats d'aquesta sessió.



2. RESULTATS DE LA SESSIÓ

La sessió es va centrar en diversos temes clau:

- Xarxa viària.
- Aparcament.
- Xarxa de vianants.
- Transport públic.
- Bicicleta.

2.1 Xarxa viària

En primer lloc es manifesta la necessitat de redistribuir els efectius de seguretat viària. Això és, la necessitat de revisar i optimitzar la distribució dels efectius de policia local i vigilants cívics amb l'objectiu de reforçar la seguretat viària i la convivència entre vehicles motoritzats, vianants i bicicletes durant les hores punta d'entrada i sortida dels centres educatius.

Un exemple d'aquesta necessitat és que, actualment, s'observen desequilibris en l'assignació de recursos, amb casos on es concentren fins a tres efectius en un mateix punt —com a l'entorn del Col·legi Escolàpies—, mentre que altres zones amb necessitats similars no disposen de vigilància.

En aquest sentit, es proposa revisar els criteris d'assignació dels recursos humans per garantir una distribució equitativa i eficient del control de la circulació. Així mateix, es recomana reforçar la presència policial o de vigilants cívics en entorns com els de l'INS Mediterrània i l'INS Escola Lluís Millet.

En segon lloc, en coherència amb l'apartat anterior, es proposa una regulació del trànsit en entorns escolars i implementar mesures de regulació i/o restricció temporal del trànsit motoritzat en els entorns escolars durant les franges horàries d'entrada i sortida, atès que aquestes zones pateixen episodis recurrents de congestió. Aquesta problemàtica es manifesta de manera significativa en llocs com l'avinguda Kennedy, on es troba l'Escola Marinada, l'entorn del Col·legi Escolàpies i la zona de la llar d'infants municipal La Barqueta, i les entrades i sortides a l'Institut Mediterrània i al Lluís Millet, on la mobilitat a peu és complicada (perquè hi ha voreres molt estretes) a l'entorn del pont que travessa la riera d'Alella.

També es proposa definir i implementar estratègies específiques de pacificació del trànsit (com ara restriccions d'accés, zones de prioritat per a vianants o sistemes de control d'accessos, ressaltos reductors de velocitat en carrers principals, etc.) per reduir el pas de vehicles privats i augmentar la seguretat dels vianants.

En tercer lloc, s'identifiquen com a punts crítics diverses cruïlles i entorns:

- Cruïlla de l'avinguda de Cusí i Furtunet amb el carrer de Ciutat Vila Jardí.
- Cruïlla de l'avinguda de Cusí i Furtunet amb el carrer de Carme de Califòrnia, que és una via d'accés a peu cap al Complex Esportiu i de les persones que viuen de Santa Madrona cap al centre de la vila.
- Entorns de l'IES Maremar, l'Escola Bergantí i l'INS Mediterrània.

Per això mateix es proposa dur a terme estudis específics de seguretat viària i analitzar la viabilitat d'implantar rutes alternatives durant les hores de màxima intensitat circulatòria, amb l'objectiu de descongestionar aquests punts i reduir els conflictes entre modes de transport.

En quart lloc, es planteja, sempre que sigui tècnicament viable, la implantació de carrers de sentit únic de circulació amb l'objectiu de millorar la seguretat viària i reduir els punts de conflicte.

També es proposa l'ampliació de voreres en itineraris escolars clau, especialment al carrer de l'Escola Rosa Sensat i a la carretera d'Alella, amb l'objectiu de garantir recorreguts segurs, accessibles i còmodes per als desplaçaments a peu i en bici.

Finalment, s'identifica la necessitat d'habilitar un carril central que permeti millorar l'accés al passeig Marítim.

2.2 Aparcament

Es proposa la unificació de les zones d'estacionament regulat per a residents en una zona única/àrea d'abast municipal, amb l'objectiu de millorar l'accessibilitat a l'aparcament per part de la població resident.

Actualment, es manifesten disfuncions significatives, especialment a la zona A, on la disponibilitat d'estacionament és limitada en totes les franges horàries. Aquesta situació evidencia la necessitat de replantejar el model de zonificació per garantir una distribució més equilibrada de l'oferta d'aparcament.

També es proposa l'extensió de la zona verda cap a l'àmbit del Masnou Alt.

Així mateix, s'identifica el parc de Vallmora com un pol d'atracció que genera una elevada pressió sobre l'estacionament de l'entorn, amb ocupació per part d'usuaris no residents, que ocupen els estacionaments del veïnat.

En aquest context, es proposa ajustar la regulació de la zona verda amb l'objectiu de corregir els desequilibris existents entre oferta i demanda, per prioritzar l'ús de les places per part del veïnat.

Pel que fa a la zona blava, es proposa una revisió integral del model amb l'objectiu de prioritzar la població resident. En concret, es planteja:

- Establir condicions preferents per als residents, com ara la gratuïtat en determinades franges (tot el dia o en diumenges).
- Analitzar les dinàmiques d'ocupació actuals, que mostren situacions de saturació en zones com la A, en contrast amb una baixa ocupació de la zona blava en àmbits propers com el carrer de Sant Felip o la zona D.

En aquest sentit, es proposa revisar la delimitació i funcionalitat de la zona A, així com valorar la idoneïtat de mantenir el règim de zona blava en els àmbits esmentats.

També es demana que s'estableixi un control de l'estacionament indegut en entorns escolars. Això en relació amb l'entorn del centre educatiu Escolàpies, ja que es manifesta una elevada permissivitat en l'estacionament indegut sobre voreres, fet que compromet la mobilitat de vianants. Respecte a aquest punt, es proposa reforçar les accions de control i vigilància per part de la policia local amb l'objectiu d'eliminar aquestes pràctiques i garantir el compliment de la normativa.

Així mateix, es recomana estudiar solucions específiques per a la gestió de l'estacionament en les zones limítrofes.

Finalment, es proposa la revisió de la política tarifària per a persones no residents al municipi, davant l'ús intensiu de les zones d'estacionament regulat (zones blaves i verdes) per part de persones no residents, incloent-hi usuaris ocasionals i turistes. En concret, es planteja l'increment de les tarifes aplicables als vehicles no residents, amb l'objectiu de desincentivar l'ús prolongat de l'estacionament regulat per part d'aquest col·lectiu i afavorir la rotació, així com garantir la disponibilitat d'espais per a la població resident.

2.3 Xarxa de vianants

Pel que fa a l'estat de l'arbrat urbà, s'ha identificat que diverses voreres del municipi presenten una disposició dels arbres que dificulta el pas dels vianants. Aquesta situació genera obstacles que impedeixen i dificulten la mobilitat de les persones grans, el pas amb cotxets i la circulació general dels vianants. Exemples d'això són els carrers com Fontanills, Jaume I, Vila Jardí i Navarra. En aquest context, també es posa de manifest

la necessitat d'incrementar el nombre de guals rebaixats amb l'objectiu de garantir una millor accessibilitat.

En relació amb la seguretat viària, es detecta una manca de reforç en la senyalització dels passos de vianants, especialment en les zones escolars, on es considera prioritari, i es proposa incrementar tant la quantitat com la visibilitat dels elements senyalitzadors. Així mateix, es proposa la presència d'agents de control per tal de garantir el compliment de la normativa per part dels vehicles.

Paral·lelament, es considera necessari incorporar elements específics d'accessibilitat en els passos de vianants, com ara paviments tàctils i altres adaptacions orientades a persones amb dificultats visuals, de mobilitat o amb diversitat funcional, amb l'objectiu de promoure una mobilitat inclusiva.

D'altra banda, el carrer de Vila Jardí presenta una configuració que genera situacions de risc, atès que actualment disposa de doble sentit de circulació en un entorn amb visibilitat reduïda. En aquest sentit, se'n proposa la reordenació mitjançant l'establiment d'un únic sentit de circulació, conjuntament amb l'ampliació de les voreres per garantir unes condicions adequades per al trànsit de vianants. Aquesta actuació esdevé especialment necessària tenint en compte la presència d'arbrat enmig de les voreres, fet que agreuja les dificultats de pas. Cal destacar que aquest carrer constitueix un eix estratègic, ja que actua com a punt d'accés al nucli urbà i a equipaments rellevants com la piscina i els instituts, i presenta, a més, una manca significativa de punts de creuament segurs.

Pel que fa a les voreres del conjunt del municipi, es considera que han de ser objecte d'una millora generalitzada per garantir-ne l'accessibilitat. No obstant això, es troben prioritàries les actuacions en els entorns escolars i en els itineraris d'accés als centres educatius, així com en aquells carrers amb una major densitat de població i intensitat de mobilitat a peu. En aquest sentit, es destaca la necessitat d'actuar al carrer de Carme de Califòrnia (amb avinguda de Cusí i Furtunet) i al carrer del Torrent d'Umbert. És un recorregut utilitzat tant pels que van al Complex com pels que van entre la Marinada i la plaça Nova.

2.4 Transport públic

La xarxa d'autobús municipal és valorada generalment de manera positiva per part de les persones. Tanmateix, s'identifiquen diverses oportunitats de millora orientades a

incrementar l'eficiència, l'accessibilitat i l'adequació del servei a les necessitats reals de la població, especialment en relació amb la mobilitat obligada per motius educatius.

En aquest sentit, es detecta una desalineació significativa entre els horaris del servei d'autobús i els horaris d'entrada i sortida dels centres educatius (escoles i instituts). Aquesta manca d'ajust provoca temps d'espera excessius per part de l'alumnat, especialment en punts com a l'IES Maremar, on la no coincidència entre la sortida lectiva (per exemple, a les 14.30 h) i el pas de línies com la C19 dificulten l'ús eficient del transport públic. Actualment, els autobusos poden arribar massa d'hora o massa tard respecte als horaris escolars. Passa el mateix amb punts com el Col·legi Escolàpies o a la plaça Nova de les Dones del Tèxtil. Davant d'aquesta situació, es proposa una optimització dels horaris del servei d'autobús amb l'objectiu d'alinejar-los amb les franges horàries d'entrada i sortida dels centres educatius, especialment als instituts, on l'alumnat és autònom i va sol als centres educatius.

Així mateix, es planteja la necessitat d'incrementar la freqüència de pas dels autobusos, especialment en hores punta, coincidint amb els desplaçaments escolars i laborals. Per tal de reduir els temps d'espera.

En paral·lel, es posa de manifest la conveniència de reduir el temps de recorregut en determinats trajectes estratègics, com el que connecta Ocata amb Maremar, que actualment presenta una durada aproximada de 55 minuts, considerada excessiva per a un desplaçament urbà.

Finalment, es detecta un nivell elevat de desconeixement entre la ciutadania respecte a les eines digitals disponibles per a la consulta del servei, com l'aplicació Moventis. En aquest sentit, es proposa reforçar les accions de difusió i comunicació per promoure'n l'ús, així com valorar la implementació d'un sistema propi d'informació en temps real sobre la ubicació dels autobusos.

2.5 Bicicleta

En relació amb la seguretat viària, es detecta la necessitat d'incrementar i millorar la visibilitat de la senyalització associada a la circulació de bicicletes. Aquesta millora ha d'incloure tant la senyalització vertical com la pintura horitzontal sobre la calçada.

Es proposa la creació d'una xarxa estructurada de carrils bici que permeti la connexió amb municipis veïns com Alella, Montgat i Premià de Mar, així com amb els principals eixos comercials del municipi. En aquest sentit, es planteja com a referència el camí de sorra existent entre l'autopista i el carrer de Vallromanes, a la zona de Masnou Alt, com a possible base per a la seva adequació com a infraestructura.

Així mateix, es proposa formalitzar com a carril bici un itinerari actualment utilitzat per a vianants que connecta el Masnou Alt amb equipaments educatius com l'Institut Maremar, l'Escola Marinada i l'Escola Bergantí.

Es proposa la construcció de passos inferiors específics per a bicicletes a l'N-II, sense ressals reductors de velocitat. També es proposa l'eliminació dels graons en carrers com és el cas de Jaume I.

També es considera necessari que els punts de recàrrega per a vehicles elèctrics incorporin connexions específiques per a bicicletes elèctriques, atesa la importància d'aquest mitjà de transport en un municipi amb una orografia amb pendents pronunciats.

Es posa de manifest la manca d'integració del port amb el nucli urbà, fet que genera una percepció de desconexió per part de la ciutadania. En aquest sentit, es destaca que l'espai portuari es troba actualment inadaptat tant per a la mobilitat ciclista com per a la de vianants, amb absència de carrils bici i dèficits de senyalització.

S'indica que s'estan desenvolupant convenis per a la redefinició d'aquest espai amb l'objectiu de millorar-ne l'accessibilitat i la funcionalitat. Paral·lelament, es proposa reforçar la senyalització i les condicions d'ús per a tots els mitjans de desplaçament.

Pel que fa a l'accessibilitat, es considera necessari adequar el pas soterrat del carrer de Sant Felip per tal de garantir el trànsit segur tant de bicicletes com de vianants en la connexió amb el port.

En matèria d'aparcament, es detecta una manca generalitzada d'espais destinats a bicicletes en el conjunt del municipi, més enllà dels centres educatius. Per tant, es proposa ampliar la xarxa d'aparcaments.

Es planteja la implementació de sistemes d'aparcament segur, com ara mòduls tipus Bicibox. Cal instal·lar aparcaments per a bicicletes segurs en diversos llocs estratègics del poble que facilitin la circulació amb bicicleta i que es pugui aparcar en un lloc segur.

En l'àmbit de la seguretat, es proposa reforçar la regulació i el control de l'ús de vehicles de mobilitat personal, especialment patinets elèctrics, incloent aspectes com l'ús del casc, el compliment dels límits de velocitat i el respecte de les normes de circulació.

Es recullen diferents posicionaments respecte a la prioritització d'aquests mitjans de desplaçament, amb propostes tant per protegir i fomentar l'ús de la bicicleta pública enfront dels patinets elèctrics privats, com plantejaments alternatius que suggereixen prioritzar aquests darrers.

Finalment, es considera necessari ampliar la xarxa de carrils bici segregats, especialment en aquells carrers amb pendents elevats, on la convivència amb el trànsit motoritzat resulta més complexa. En aquest sentit, es destaca l'avinguda de Kennedy, on es localitza l'Escola Marinada, com a àmbit prioritari d'actuació.