

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

Informe final del programa de participació

Abril de 2026



ÍNDEX

1. PRESENTACIÓ	3
2. METODOLOGIA	4
3. APORTACIONS CIUTADANES AL PMUS.....	7
La mobilitat de vianants a peu	7
La mobilitat amb bicicleta	14
La mobilitat en transport públic.....	18
La mobilitat en vehicle privat	22
L'aparcament.....	27

1. PRESENTACIÓ

L'Ajuntament del Masnou, amb el suport de la Diputació de Barcelona, impulsa l'elaboració del nou Pla de mobilitat urbana sostenible (PMUS). Aquest Pla es configura com l'instrument estratègic que ha de permetre definir el model de mobilitat del municipi i establir els criteris i les línies d'actuació compartides que n'han d'orientar el desenvolupament.

Amb aquesta finalitat, s'ha volgut desenvolupar el projecte promovent la implicació activa dels agents socials del municipi, per afavorir la reflexió sobre l'estat actual de la mobilitat al Masnou i facilitar la formulació de propostes de millora. Per aquest motiu, i seguint el model impulsat per la Diputació de Barcelona, l'Ajuntament ha incorporat al procés d'elaboració del PMUS un programa de participació per tal de garantir la veu i la contribució dels diferents agents socials del municipi.

Les aportacions dels diversos col·lectius poden ser diferents, complementàries i, en alguns casos, no coincidents o fins i tot contradictòries. En aquest sentit, l'elaboració participada del Pla de mobilitat té com a objectiu afavorir el contrast d'arguments, el debat i la construcció de consensos entre els agents implicats, a partir de l'assumpció d'uns principis i objectius compartits que contribueixin a un desenvolupament social i econòmic equilibrat del municipi i a la millora de la situació actual de la mobilitat.

A més, els processos participatius tenen també una dimensió pedagògica rellevant, atès que faciliten a les persones participants la informació necessària per comprendre de manera més àmplia una realitat complexa, com és la mobilitat urbana.

2. METODOLOGIA

El programa de participació ha inclòs diverses accions adreçades a recollir les aportacions de la ciutadania, que inclouen la possibilitat de participar en sessions presencials, però també de poder fer aportacions de manera digital i asincrònica.

- **Sessions participatives territorials.** Es van organitzar sessions en tres àmbits territorials:
 - El Bellresguard: La sessió va tenir lloc el dia 26 de març i hi van participar 14 persones.



- Ocata: La sessió va tenir lloc el 9 d'abril i hi van participar 14 persones.



- El Masnou Alt: La sessió va tenir lloc el 16 d'abril i hi van participar 21 persones.



- **Sessions sectorials**

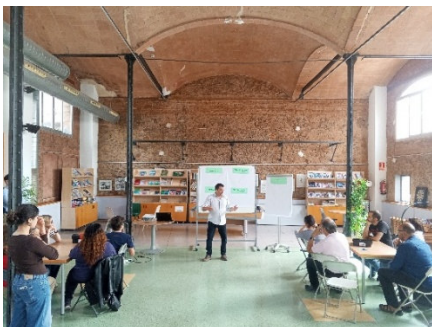
- Comerç i restauració: La sessió va tenir lloc el 9 de març i hi van participar 3 persones.



- Persones grans: La sessió va tenir lloc el 18 de març i hi van participar 40 persones.



- Famílies, comunitat educativa i usuaris de bicicleta: La sessió va tenir lloc l'11 d'abril i hi van participar 10 persones.



Totes les sessions s'iniciaven amb l'explicació de l'equip redactor de les propostes del PMUS pel que fa a la mobilitat de vianants, bicicletes, transport públic i vehicle privat. Tot seguit es feia una dinàmica participativa per debatre i recollir les aportacions dels i les participants.

- **Participació a través de la plataforma web**

Els veïns i veïnes tenien també l'oportunitat de fer arribar les seves propostes directament a través de la plataforma web de l'Ajuntament. En total s'han rebut un total de 63 aportacions a través d'aquest canal.



A continuació es recullen de manera integrada totes les aportacions rebudes tant a les sessions presencials com a través de la plataforma web.

3. APORTACIONS CIUTADANES AL PMUS

La mobilitat de vianants a peu



El procés de participació ha posat de manifest que la xarxa de vianants del Masnou presenta diverses limitacions estructurals que afecten la qualitat, la seguretat i l'accessibilitat dels desplaçaments a peu. De manera transversal, s'identifica l'existència de voreres estretes, amb obstacles i, en molts casos, en mal estat de conservació, fet que dificulta especialment la mobilitat de les persones amb mobilitat reduïda, les persones grans i els desplaçaments quotidians vinculats als entorns escolars.

Amplada útil de les voreres i eliminació de la presència d'obstacles

Una de les problemàtiques més reiterades és la manca d'amplada útil en moltes voreres, sovint agreujada per la presència d'obstacles com arbres, fanals, pals de llum, senyals de trànsit, pilones, papereres, bancs, terrasses o altres elements de mobiliari urbà. En alguns casos, a més, la vegetació procedent de finques privades envaeix l'espai públic i obliga els vianants a baixar a la calçada, amb el consegüent risc. També s'assenyala que, en alguns carrers de plataforma única, les pilones instal·lades per evitar l'estacionament indegut dificulten el pas de carros, cotxets o persones amb mobilitat reduïda.

- **Garantir la màxima amplada lliure de pas possible**, mitjançant la reordenació dels obstacles existents, la revisió del mobiliari urbà, la gestió adequada de la vegetació privada que envaeix la via pública i, quan sigui necessari, l'ampliació de voreres. En zones que tenen problemes d'aparcament, com ara el Masnou Alt, es proposa que la millora de l'accessibilitat de les voreres es realitzi minimitzant la pèrdua d'aparcament en calçada. Entre els punts concrets on es proposa actuar hi ha:
 - Passeig del Bellresguard.
 - Carrer de Rosa Sensat.
 - Carrers dels Mestres Villà.
 - Carrer de Santiago Rusiñol.

- Avinguda de Kennedy - Fàbrica del Vidre.
 - Tram inferior del carrer de Girona.
 - Carrer de la Mare de Déu de Núria amb Ciutat Vila Jardí i la carretera d'Alella.
 - Carrers com Jaume I.
 - Carrer de Fontanils.
 - Carrer de Navarra.
 - Carrer de Carme de Califòrnia.
 - Carrer del Torrent Umbert.
 - Carrer de les Guillerries.
 - Avinguda de Joan XXIII.
 - Avinguda de la Verge del Pilar.
 - Carrer de Josep Estrada, especialment en el tram utilitzat diàriament per famílies que van a l'escola o a la llar d'infants.
- **Garantir que les terrasses dels establiments de restauració ocupin únicament l'espai que els correspon** i no excedir-lo. Igualment, es remarca que, quan l'establiment està tancat, el mobiliari hauria de recollir-se i no continuar ocupant l'espai públic. Segons la normativa, no s'hauria de deixar ocupant la via pública si es pot guardar dins l'establiment.

Estat de conservació i qualitat del paviment

Una altra problemàtica destacada és el mal estat del paviment en diversos punts del municipi. Aquesta situació genera dificultats de pas, risc d'ensopegades i, en episodis de pluja, formació de bassals que empitjoren la mobilitat a peu. També s'indica que en alguns carrers les arrels dels arbres han aixecat llambordes o han degradat el ferm, fet que incrementa el perill per a les persones grans. Així mateix, s'adverteix que alguns paviments resulten rrelliscosos quan estan mullats i hi ha pendent, de manera que caldria prioritzar materials rugosos que millorin la seguretat dels desplaçaments. Per tant es proposa:

- **Millorar l'estat de conservació i la qualitat del paviment.** Entre els punts específicament assenyalats hi ha:
 - Vorera situada al costat del parc del passeig del Bellresguard.
 - Carrers dels Mestres Villà i de la Mare de Déu de Núria, així com el Camí Ral, que és identificat de manera expressa com un espai especialment malmès.

- Voreres de la zona del Masnou Alt, davant les parades de l'autobús, com per exemple, el carrer del Berguedà, el carrer de la Segarra, carrer de Saragossa, carrer de Badalona, carrer de Pau Casals i la vorera que baixa cap a Els Vienesos.
 - Millorar l'accessibilitat puntual a la cantonada de Tomàs Vives amb Navarra, eliminant el desnivell existent davant dels locals comercials i generant un paviment continu.
- **Actuar als escocells arbrats** amb plataformes de goma, sobretot als carrers més estrets, per ampliar la superfície efectiva de pas, reduir el risc de caigudes i evitar acumulacions de brutícia.

Fer accessibles, permeables i segurs els passos de vianants

La diagnosi també posa en relleu mancances en la ubicació i la distribució dels passos de vianants. D'una banda, s'assenyala que alguns passos es troben massa a prop de les cruïlles, cosa que dificulta que els vehicles que giren puguin detectar a temps la presència de vianants. De l'altra, en carrers llargs, la distància excessiva entre passos de vianants obliga moltes persones a fer recorreguts poc directes o a creuar fora dels punts habilitats, amb el risc associat. Aquesta problemàtica es concreta a títol d'exemple al carrer d'Amadeu I, on la presència d'una barana obliga a utilitzar dos passos de vianants allunyats entre si. Entre les propostes concretes es destaca:

- **Generalitzar la implantació de passos de vianants als quatre costats** de les interseccions on sigui viable, prioritzant recorreguts més directes i segurs per als vianants.
- **Estendre l'ús de plataformes elevades o passos de vianants de ressalt** com a elements reductors de velocitat.
- **Resoldre els problemes del carrer de la Ciutat Vila Jardí**, que 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.

- **Replantejar els passos de vianants i les mesures de pacificació a l'entorn de la futura rampa d'accés a la C-32** per sota del pont de l'avinguda de Kennedy cap al nou accés a Teià, per garantir la continuïtat a peu entre municipis.
- **Connectar de manera segura i agradable el parc de la Nimfa amb Voramar II**, ja que actualment l'accés a peu o en bicicleta es considera perillós tant pel voral de l'N-II com pel camí del Mig.
- **Reordenar el pas de vianants de la intersecció de Salvador Espriu – Abat Escarré**, i alinear-lo millor amb la cruïlla i complementar-lo amb un coixí berlinès o un ressalt.
- **Resoldre el tram del carrer del Capità Mirambell a la plaça de la Vila de Madrid**, on les voreres són molt estretes. En aquest punt es planteja aprofitar una futura pacificació per limitar-hi l'accés als veïns i eliminar-hi les places d'aparcament, per evitar que l'espai acabi sent ocupat pels vehicles i perdi la seva funció.

Pacificació, conversió en zona de vianants i recuperació d'espai per al vianant

Diverses aportacions coincideixen en la necessitat d'avançar en la pacificació del trànsit i en la recuperació d'espai per als desplaçaments a peu. En aquest sentit, es proposa:

- **Promoure la conversió en zona de vianants diversos carrers i àmbits del Masnou.**
Per exemple s'esmenta:
 - El carrer de Josep Pla.
 - Carrers del nucli antic situats sota la plaça de la Vila Madrid i transformar en plataforma única els carrers del Cul d'Ocata, concretament Sant Lluç, Sant Domènec, Sant Agustí i Bergantí Caupolican. En cas que aquesta solució no sigui viable, es proposa, com a mínim, que una de les voreres sigui practicable per vianants.
 - Recuperar la zona de vianants del carrer de Veneçuela.
- **Desplegar estratègies específiques de pacificació**, com ara restriccions d'accés, zones de prioritat per a vianants, sistemes de control d'accessos o ressalts reductors de velocitat en carrers principals. Així mateix, s'identifiquen com a punts crítics la cruïlla de l'avinguda de Cusí i Furtunet amb el carrer de la Ciutat Vila Jardí, la cruïlla de l'avinguda de Cusí i Furtunet amb el carrer de Carme de Califòrnia, i els entorns de l'IES Maremar, l'Escola Bergantí i l'INS Mediterrània, on es proposa dur a terme estudis específics de seguretat viària i analitzar possibles rutes alternatives en hores de màxima intensitat circulatòria. De manera similar, aquesta problemàtica es reproduïx en el recorregut entre l'Escola

Marinada i la plaça Nova de les Dones del Tèxtil. En aquests àmbits, s'ha observat que els vehicles arriben a envair l'espai de la vorera.

- **Retirar l'especificació “excepte veïns” del senyal de “prohibit estacionar” del carrer de Sant Lluc**, ja que la secció viària és molt estreta i es considera contradictori limitar l'estacionament i, alhora, afavorir-ne l'ús per part del veïnat.
- **Habilitar zones de vianants en alguns carrers els caps de setmana**, com fan altres municipis, de manera que el cap de setmana i festius es pacifiqui la circulació de vehicles i es guanyi espai per als vianants en determinats carrers del municipi.

Carrers de plataforma única

Les aportacions recollides també adverteixen que els carrers de plataforma única poden generar noves problemàtiques si no es projecten i si no s'executen adequadament. En concret, s'assenyala que, en alguns casos, quan plou intensament, l'aigua entra als habitatges particulars. Per això, es considera fonamental:

- **Garantir un bon drenatge**, una circulació correcta de l'aigua i la revisió dels punts ja executats que actualment provoquen inundacions en els **carrers de plataforma única**. Aquesta consideració és especialment rellevant si es vol avançar en noves actuacions de pacificació o de plataforma única en àmbits com el Cul d'Ocata.

Garantir entorns escolars i itineraris segurs

Els entorns escolars emergeixen com un dels àmbits on es detecten més necessitats d'intervenció.

- **Revisar la distribució dels efectius de policia local i vigilants cívics** per tal de reforçar la seguretat viària en les hores punta d'entrada i sortida dels centres educatius. Es considera que actualment hi ha desequilibris en l'assignació dels recursos, amb punts que concentren diversos efectius, com l'entorn del Col·legi Escolàpies, mentre que altres àrees amb necessitats similars no disposen de vigilància suficient. En aquest sentit, es proposa reforçar la presència de control a l'INS Mediterrània i a l'INS Escola Lluís Millet.
- **Implementar mesures de regulació o restricció temporal del trànsit motoritzat als entorns escolars** durant les franges d'entrada i sortida, especialment a l'avinguda de Kennedy, on es troba l'Escola Marinada, a l'entorn del Col·legi Escolàpies, a la zona de la llar d'infants municipal La Barqueta, a l'Institut Mediterrània i al Lluís Millet.

- **Reprendre i ampliar la política de camins escolars segurs.** Es valora que actualment només es manté aquest tipus d'itinerari al carrer de Kennedy, i es proposa estendre'l a altres àmbits mitjançant l'ampliació de voreres i la millora de la seguretat dels recorreguts, especialment al carrer de Rosa Sensat, la carretera d'Alella, el tram inferior del carrer de Girona i el carrer de la Mare de Déu de Núria amb Ciutat Vila Jardí.
- **Pacificar el tram pendent del carrer del Dr. J. Agell,** entre Joan Miró i Fontanills, davant de la porta infantil de les Escolàpies, per garantir una entrada i sortida segura i amb amplada suficient.
- **Implantar un pas de vianants de ressalt a la cruïlla de Tomàs Vives amb Jaume I i Santa Rosa,** incorporant senyalització d'entorn escolar i mesures per reduir la velocitat.
- **Actuar al pas de vianants davant del Centre Obert Maricel,** on la presència d'una zona de càrrega i descàrrega redueix la visibilitat dels infants en el moment de creuar.

Connexions verticals i accessibilitat complementària

Pel que fa a les infraestructures de suport a la mobilitat a peu, es destaca:

- **Millorar el funcionament i el manteniment dels ascensors públics** del municipi. S'esmenta específicament l'ascensor del carrer del Brasil amb la Nacional II, del qual es denuncia el mal funcionament recurrent i, en alguns casos, l'estat de brutícia. Igualment, es proposa col·locar una rampa a la sortida del carrer del Brasil per reforçar l'accessibilitat d'aquest itinerari.
- **Incorporar elements específics d'accessibilitat als 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.
- **Distribuir bancs i baranes en diferents punts del municipi** per facilitar pauses, prevenir caigudes i afavorir l'autonomia de persones grans, accidentades o dependents.
- **Garantir un itinerari accessible entre l'estació del Masnou i el centre,** especialment a l'entorn de Joan XXIII i les Seixanta Escales, amb opcions com escales mecàniques o altres sistemes que salvin el desnivell.
- **Millorar els passos subterranis de l'N-II d'accés a la platja,** amb actuacions de manteniment, neteja, pintura i resolució d'humitats, males olors i seccions insuficients; igualment, incorporar-hi solucions per a persones amb mobilitat reduïda i cotxets.

- **Tenir en compte l'augment dels escúters o vehicles per a persones grans** o amb mobilitat reduïda, tant en la definició dels itineraris accessibles com en la necessitat d'espais específics per estacionar-los.

Convivència entre mitjans de transport i seguretat dels vianants

Un altre dels àmbits de preocupació és la convivència entre vianants, bicicletes i patinets elèctrics. Es recull una percepció d'inseguretat, especialment entre les persones grans, pel fet que bicicletes i patinets circulen sovint per la vorera a velocitats excessives i sense respectar la prioritat del vianant, fet que ja ha ocasionat alguns accidents. Davant d'aquesta situació, es reclama:

- **Regular de manera més clara els usos de patinets**, així com control i sanció dels comportaments incívics.
- En espais com el passeig Marítim, es proposa **segregar clarament la zona de pas dels vianants i la zona de pas dels ciclistes** per evitar conflictes. En aquest mateix àmbit, també s'apunta la necessitat d'habilitar un carril central que permeti millorar l'accés al passeig Marítim.

La mobilitat amb bicicleta



Adaptació de la mobilitat ciclista a l'orografia del municipi

La promoció de la mobilitat en bicicleta al Masnou es troba condicionada de manera significativa per l'orografia del municipi, especialment en sectors com el Masnou Alt i el barri del Bellresguard, on els forts pendents en dificulten l'ús quotidià. Aquesta realitat obliga a plantejar una estratègia específica per a aquests àmbits, que tingui en compte les limitacions físiques del territori i identifiqui mesures que permetin fer més viable aquest mitjà de desplaçament. En aquest marc, es considera pertinent:

- **Incorporar la bicicleta elèctrica com a element clau de la política local** de mobilitat sostenible, tant des de la perspectiva de l'ús particular com del foment de serveis compartits.
- **Que els punts de recàrrega per a vehicles elèctrics incorporin també connexions** específiques per a bicicletes elèctriques.
- **Implantar un sistema públic de bicicleta elèctrica** que interconnecti les estacions d'Ocata i del Masnou amb el barri del Masnou Alt, i que pugui estendre's cap a Badalona o Barcelona.
- **Habilitar una línia d'ajuts per a l'adquisició de bicicletes elèctriques**, prioritzant les bicicletes urbanes, plegables i de càrrega, que tenen més potencial de substitució del vehicle privat en l'ús quotidià.

Estructuració d'una xarxa ciclista contínua, segura i funcional

Es detecta la necessitat de:

- **Consolidar una xarxa ciclista estructurada** que permeti donar continuïtat als itineraris, connectar els diferents barris i articular els desplaçaments cap als principals nodes de mobilitat i centralitats urbanes. Aquesta xarxa hauria de garantir una connexió efectiva amb les estacions de transport públic, amb els eixos comercials del municipi i, també, amb els municipis veïns, especialment Alella, Montgat i Premià de Mar.

- **Reivindicar la transformació de l’N-II en un corredor més amable per a vianants i bicicletes**, també amb perspectiva intermunicipal, per poder desplaçar-se entre poblacions sense dependència del cotxe.
- **Promoure carrils bici segregats**. Des d’un punt de vista funcional i de seguretat, es considera prioritari que, sempre que sigui possible, els carrils bici tinguin caràcter segregat respecte del trànsit motoritzat. Les solucions compartides o insuficientment definides generen percepció d’inseguretat i limiten el potencial d’ús de la bicicleta, especialment en carrers amb pendent o amb intensitats de trànsit elevades. En aquest sentit, es destaca l’avinguda de Kennedy com a àmbit prioritari d’intervenció, atesa la seva rellevància en la connexió amb l’Escola Marinada i altres recorreguts quotidians.
- **Aprofitar traçats existents que podrien esdevenir la base d’una futura infraestructura ciclista**, com el camí de sorra entre el carrer de Vallromanes i l’autopista, a la zona del Masnou Alt.
- **Habilitar un itinerari ciclable des de l’N-II fins a Joan XXIII en sentit muntanya** per facilitar l’accés des de l’estació del Masnou cap al centre sense haver d’anar a Ocata o fins a la rotonda coneguda com a Bob Marley.
- **Reobrir la Baixada del Port per a ús exclusiu de bicicletes** mentre durin les obres del baixador d’Ocata, atès que es considera l’únic accés apte des del centre cap al passeig Marítim.
- **Incorporar carrils bici als carrers que es reasfalten o es reurbanitzen**, evitant que les actuacions de millora viària es facin sense criteris de mobilitat activa.
- **Crear carrils bici nous o vies pedalables als eixos principals** del municipi i en la connexió amb el passeig Marítim.

Millora de la connectivitat amb equipaments educatius i nodes de transport

Una de les necessitats més reiterades és la millora dels accessos en bicicleta als equipaments educatius i els nodes de transport. Es considera necessari:

- **Configurar itineraris segurs, continus i directes que permetin connectar els barris residencials amb centres** com l’Institut Maremar, l’Escola Marinada i l’Escola Bergantí. En aquesta línia, es proposa formalitzar com a corredor pedalable un itinerari actualment utilitzat per a vianants que connecta el Masnou Alt amb aquests equipaments.
- **Facilitar l’accés en bicicleta als centres educatius del Bellresguard**.
- **Reforçar la connectivitat ciclista amb les estacions ferroviàries** i altres punts d’intercanvi modal. Es planteja que la xarxa ciclista tingui capacitat real per connectar amb

les estacions i, al mateix temps, es proposa recuperar accessos actualment limitats o desapareguts, com el pas de la Baixada del Port, per accedir-hi en bicicleta o l'accés ciclista de l'estació d'Ocata, tancat arran de la reforma de la nova estació.

- **Incorporar passos inferiors específics per a bicicletes a l'N-II**, evitant elements dissuasius com els ressalts reductors de velocitat, i eliminar barreres físiques que actualment dificulten la circulació, com els graons existents en carrers com Jaume I. Aquest tipus d'actuacions es consideren necessàries per garantir la continuïtat dels recorreguts i millorar la funcionalitat global de la xarxa.

Integració del front marítim i del port dins la xarxa de mobilitat ciclista

Les aportacions recollides evidencien una percepció de desconexió entre el port i el nucli urbà, tant des d'un punt de vista físic com funcional. Aquest espai és percebut com a poc integrat en els recorreguts quotidians de la ciutadania i, específicament, com un àmbit insuficientment adaptat per a la mobilitat ciclista i de vianants. Es constata l'absència d'infraestructura pedalable, així com dèficits de senyalització i de condicions de pas segures.

En aquest context, es valora positivament que s'estiguin desenvolupant convenis orientats a la redefinició d'aquest espai, però alhora es considera necessari:

- **Reforçar les actuacions específiques per millorar l'accessibilitat i la connectivitat del port amb la resta del municipi.** De manera particular, es proposa adequar el pas soterrat del carrer de Sant Felip per garantir el pas segur de bicicletes i vianants en la connexió amb el port.
- **Crear més passos sota l'N-II amb rampa —i no només amb ascensors—, perquè siguin útils per a bicicletes, cadires de rodes i cotxets.** Es destaca que actualment només hi ha un pas plenament apte a l'entrada del pàrquing del port, connectat amb Josep Anselm Clavé.

Ampliació i diversificació de l'oferta d'aparcament per a bicicletes

La manca d'espais d'estacionament per a bicicletes es detecta com una problemàtica transversal al conjunt del municipi. Tot i que aquesta necessitat és especialment visible a l'entorn dels centres educatius, també es constata en altres punts d'atracció i, de manera molt clara, a les estacions de transport públic. Per aquest motiu, es considera prioritari:

- **Ampliar la xarxa municipal d'aparcaments per a bicicletes** i distribuir-la de manera més equilibrada.

- **Habilitar espais d'estacionament que ofereixin condicions de seguretat reforçada**, mitjançant solucions tancades o del tipus Bicibox. Aquesta demanda es considera especialment rellevant a les estacions, on l'aparcament segur esdevé un element imprescindible per afavorir la intermodalitat.
- **Instal·lar aparcaments segurs a l'entorn de l'Escola Marinada**, en espais plans i amb capacitat suficient per absorbir la demanda potencial.
- **Instal·lar aparcaments de bicicletes de durada curta i mitjana/llarga a l'entorn de les Escolàpies**, especialment al carrer del Dr. J. Agell, per facilitar l'acompanyament escolar en bicicleta.

Reforç de la senyalització i de les condicions de seguretat viària

En l'àmbit de la seguretat viària, es detecta una necessitat clara de:

- **Millorar la senyalització vinculada a la circulació de bicicletes**. Aquesta millora hauria d'afectar tant la senyalització vertical com la pintura horitzontal sobre la calçada, atès que en diversos punts del municipi les marques existents presenten una visibilitat baixa o un estat de conservació deficient.
- **Repintar i reforçar la senyalització dels vials compartits** per recordar als conductors que circulen per carrers pacificats i reforçar la lectura segura de l'espai públic. Aquest conjunt d'actuacions es considera necessari per delimitar millor els usos, reduir conflictes i augmentar la seguretat percebuda per part de les persones usuàries de la bicicleta. Prendre com a referència experiències properes, com les actuacions de Montgat, per reforçar la llegibilitat i la percepció de prioritat ciclista.

Ordenació de la convivència entre bicicletes, vehicles de mobilitat personal i vianants

Les sessions també han posat de manifest la preocupació existent en relació amb la convivència entre bicicletes, patinets i vianants, especialment arran de la circulació per les voreres a velocitats elevades. Aquesta problemàtica és percebuda com un factor de risc per a la seguretat dels vianants i, de manera particular, per a les persones grans. En aquest sentit, es considera necessari:

- **Reforçar la regulació i el control de l'ús dels vehicles de mobilitat personal**, especialment els patinets elèctrics, pel que fa al compliment dels límits de velocitat, les normes de circulació i altres requisits de seguretat, com l'ús del casc.

La mobilitat en transport públic



La diagnosi sobre el transport públic al municipi posa de manifest una valoració generalment positiva de la xarxa d'autobusos, especialment pel que fa a la cobertura global del servei, l'existència de línies específiques i la seva funcionalitat en determinats sectors del municipi, com és el cas del Masnou Alt. Tot i això, les aportacions recollides en el procés participatiu evidencien un conjunt de limitacions que afecten l'adequació del servei a les necessitats quotidianes de la població i que apunten a la conveniència d'introduir millores en termes de cobertura, freqüència, accessibilitat, informació i connexió amb equipaments i serveis de referència.

Adequació horària i millora de les freqüències i recorreguts del bus urbà

Una de les necessitats principals detectades és la revisió dels horaris i de les freqüències de pas per tal d'ajustar millor el servei a les pautes reals de mobilitat de la població. En aquest sentit, es planteja:

- **Ampliar l'oferta temporal d'algunes línies, especialment de la C-17 i la C-19.** Pel que fa a la C-17, es proposa que el servei operi també en dissabte. Quant a la C-19, es recull la necessitat d'ampliar-ne la franja horària, tant a primera hora del matí —abans de les 6.00 h— com a última hora del vespre —més enllà de les 22.00 h, especialment en vigílies de festius—, així com recuperar un darrer servei a l'entorn de les 23.00 h per afavorir la connexió amb el tren.
- **Incrementar la freqüència de pas dels autobusos,** especialment en hores punta i en els moments associats a la mobilitat escolar i laboral. En aquesta línia, també es proposa estudiar una reducció del trajecte de la C-19 per tal d'augmentar-ne la freqüència i millorar-ne l'eficiència operativa.
- **Estudiar la possibilitat que el bus C-19 pugui circular també en sentit contrari,** amb l'objectiu d'evitar recorreguts innecessàriament llargs per a les persones usuàries.

- **Plantejar la gratuïtat del bus urbà per a les persones residents al municipi** com a mesura de foment de l'ús del transport públic.
- **Apropar alguna línia d'autobús fins a la Casa Benèfica del Masnou**, atenent la dificultat d'accés a peu per la pujada del carrer de Lluís Millet i la manca de bancs o baranes en part del trajecte.
- **Desplaçar o crear una parada del C19 i del C17 a la rotonda entre l'Institut Maremar/Institut Mediterrània i el camp de futbol**, i anul·lar la parada actual d'Amadeu I i Navarra per millorar la seguretat i reduir la congestió en hores punta de l'escola Lluís Millet.
- **Establir també una parada del C19 a l'àmbit de carrer de Navarra** amb passeig de Romà Fabra, útil per a la connexió entre l'estació del Masnou, el centre i el Masnou Alt.
- **Incorporar, en el debat de xarxa, la demanda d'un servei més freqüent, més econòmic i amb vehicles de dimensió reduïda** —tipus microbús—, que puguin donar millor servei a zones com Montsolís.

Ajust del servei a la mobilitat quotidiana vinculada a equipaments i centres educatius

S'evidencia una adaptació insuficient del transport públic a les necessitats de mobilitat obligada, especialment en relació amb els centres educatius. Es detecta una manca de correspondència entre els horaris del servei d'autobús i els horaris d'entrada i sortida de les escoles i instituts, fet que genera temps d'espera excessius i redueix l'eficiència del transport públic com a opció real de desplaçament. Per aquest motiu, es considera necessari:

- **Revisar els horaris del servei de transport públic** amb l'objectiu d'alinejar-los amb les franges escolars. Aquesta problemàtica s'ha identificat de manera específica a l'IES Maremar, però també en relació amb el Col·legi Escolàpies.
- **Reforçar la connexió de transport públic amb determinats equipaments i serveis bàsics**. En aquest marc, es proposa ampliar el recorregut de la C-19 fins al poliesportiu, atès que es tracta d'un punt generador de mobilitat que actualment no queda prou ben connectat. En el cas del barri del Bellresguard, es posa de manifest la manca de cobertura directa de transport públic, ja que no hi ha cap parada dins del barri. Aquesta situació es considera especialment rellevant tant per a la població jove —en relació amb la proximitat de l'Institut— com per a la gent gran, que té dificultats per accedir al CAP de referència a causa de la distància existent.

Revisió dels recorreguts i millora de la cobertura territorial del bus interurbà

Les aportacions recollides apunten també a la necessitat de revisar determinats itineraris per incrementar la cobertura territorial efectiva del servei.

- **Millorar el servei interurbà cap a Can Ruti**, especialment la línia 849, amb més freqüència i bonificacions tarifàries, tenint en compte l'envelliment de la població i la centralitat d'aquest hospital de referència. Es considera prioritari reforçar la connexió amb Can Ruti, tant en termes de freqüència com de cobertura horària, de manera que el servei funcioni durant tota la jornada i no únicament en horari de matí. També es proposa que aquesta línia passi per Ocata, ja que actualment dona servei a la zona dels Blocs, però no cobreix aquest àmbit del municipi, tot i la seva vinculació funcional amb l'hospital de referència.
- **Crear un servei d'autobús directe entre el Masnou i Barcelona**, amb parades en punts estratègics del municipi i una freqüència aproximada de 30 minuts, com a complement al servei de Rodalies.
- **Revisar l'abast dels serveis de connexió amb Barcelona**. Es proposa que el bus que connecta amb Barcelona i que actualment para davant del Cementiri incorpori també una parada a Ocata. D'una banda, es proposa que la línia C-10, que actualment finalitza al Poblenou, pugui arribar fins al centre de Barcelona. De l'altra, es planteja que el bus que es dirigeix a la plaça d'Urquinaona, i que actualment només passa per l'extrem del municipi proper al Cementiri, amplii el recorregut dins del Masnou per donar servei a més sectors urbans.
- **Millorar la connexió entre Ocata i els municipis d'Alella i Teià**, especialment per facilitar els desplaçaments quotidians del jovent que es desplaça a l'Institut d'Alella. En aquest marc, es considera pertinent reforçar la coordinació supramunicipal amb Alella i Teià per avançar cap a una planificació més integrada de la mobilitat en l'àmbit proper.

Millora de les parades i de les condicions físiques del servei

Una altra línia d'actuació fa referència a la qualitat física i funcional de les parades d'autobús. De manera general, es planteja la necessitat de:

- **Incrementar la dotació de marquesines, bancs i sistemes d'informació** horària i en temps real, amb l'objectiu de millorar el confort i la usabilitat del servei. Aquesta necessitat s'expressa de manera concreta en parades com la del bus 808 davant del Cementiri, així com a la parada del carrer de Navarra amb Amadeu I (BP-5002), on es reclama la reposició de la informació horària.
- **Instal·lar una marquesina amb ombra i espai per seure a la parada de bus de la plaça de Ramón y Cajal**, especialment pensada per a la gent gran.

- **Resoldre les incidències d'implantació i accessibilitat que hi ha a la parada de Pau Claris**, utilitzada per les línies C-17 i C-19, ja que la presència de branques d'arbres dificulta l'aproximació correcta de l'autobús a la vorera, fet que limita l'accessibilitat per a persones grans i persones amb mobilitat reduïda.
- **Adequar la vorera de la parada de la plaça d'Espanya i reubicar la parada de la plaça de Ramon y Cajal** cap a la meitat de la plaça.
- **Recuperar l'emplaçament anterior de la parada situada a la cruïlla del carrer de la Mare de Déu de Núria amb el carrer de Lleida**, atès que el trasllat cap a una cota superior ha comportat una pèrdua d'accessibilitat.
- **Situar plataformes per facilitar l'accés a les parades.**
- **Introduir criteris d'accessibilitat homogènia també en la flota de substitució.** Els autobusos de substitució que s'incorporen quan un vehicle s'avaria presenten pitjors condicions d'accessibilitat que els vehicles habituals, fet que genera dificultats específiques per a la gent gran.
- En futures renovacions de flota, valorar la **incorporació de vehicles més petits i en major nombre**, amb l'objectiu de facilitar la circulació per carrers estrets, millorar la maniobrabilitat i afavorir un augment de la freqüència de pas. Aquesta proposta es vincula també amb la percepció que els autobusos acumulen retards de manera recurrent.
- **Avaluar possibles ajustos en l'ordenació viària o en la regulació de l'aparcament** en aquells trams especialment sensibles per a la circulació del transport públic. És el cas del pas per Joan XXIII, on la combinació de doble sentit de circulació i estacionament de vehicles genera dificultats de pas per als autobusos. Per això es proposa modificar el sentit de circulació de Joan XXIII i Pau Casals, i fer un carrer de pujada i l'altre de baixada, i suprimir una de les bandes d'aparcament per reduir el caos generat pel pas dels autobusos urbans.

Informació a les persones usuàries i serveis complementaris

Finalment, la diagnosi posa de manifest la necessitat de reforçar els canals d'informació a les persones usuàries. Tot i l'existència d'eines digitals com l'aplicació Moventis, s'observa un grau elevat de desconeixement ciutadà sobre el seu ús. En aquest sentit, es considera necessari:

- **Posar pantalles d'informació en temps real** a les parades d'autobús, tenint en compte les necessitats de persones grans, estudiants o usuaris sense accés habitual al mòbil.
- **Millorar la difusió d'horaris i trajectes**, facilitar-hi l'accés —per exemple, mitjançant codis QR a les parades— i valorar la implantació de sistemes d'informació en temps real més visibles i accessibles.

- **Facilitar l'adquisició i la recàrrega de la targeta T-ELMASNOU** a qualsevol equipament públic municipal i també per via telemàtica, i incorporar descomptes per a usuaris recurrents.
- **Recuperar un servei de taxi a preu reduït per a persones grans**, prenent com a referència l'experiència prèvia existent al municipi, que permetia fer desplaçaments interns per un cost reduït. Aquesta proposta s'interpreta com una mesura complementària d'interès per donar resposta a necessitats específiques de mobilitat no sempre cobertes pel servei ordinari.

La mobilitat en vehicle privat



Milliores estructurals de connexió i redistribució del trànsit

Hi ha un ampli consens sobre el fet que la pacificació de l'N-II és una actuació fonamental per millorar la circulació i la convivència entre els diferents mitjans de transport. Aquesta transformació es vincula a la reducció del volum i de la velocitat dels vehicles, a la millora de l'espai per als vianants mitjançant l'ampliació de voreres i a la incorporació de carrils bici amplis i segurs.

Es considera prioritari impulsar les actuacions estructurals que han de permetre reduir la pressió del trànsit intern al Masnou. En aquest sentit, destaquen:

- **Executar els accessos previstos a la C-32, i fer-ho abans de la pacificació de l'N-II.** També es remarca la importància de coordinar aquesta actuació amb l'Ajuntament de Teià per evitar demores. Aprofitar la definició dels nous accessos a la C-32 i les connexions amb Teià per repensar la funcionalitat viària i els impactes sobre la mobilitat interna.
- **Millorar la sortida de la C-32 per Alella mitjançant una rotonda** que aporti més fluïdesa a la circulació, així com avançar en la variant nord amb nous enllaços a l'autopista per alleugerir el trànsit intern.
- **Necessitat que el barri de la Colomina tingui sortida a l'avinguda de Kennedy a través del carrer de Salvador Espriu.**

- **Obertura a la circulació de vehicles del Camí del Mig fins al Caprabo, actualment reservat als vianants.**
- **Reasfaltar el tram nord de l'avinguda de Kennedy**, entre el carrer de l'Hospitalet i el pont cap a Teià, mitjançant coordinació entre ambdós municipis.
- **Estudiar la proposta del passeig de Vallromanes com a nou eix verd** de la part alta del municipi, que connecti l'avinguda de Kennedy, carretera vella de Teià, torrent de Vallmora, Joan XXIII i Pollacra Goleta Constança, amb una secció que integri trànsit local, carril bici, voreres àmplies, zones verdes i parades d'autobús eventuais.

Pel que fa a la pacificació de l'N-II, una part de les aportacions defensa que la pacificació de l'N-II ha d'anar acompanyada de semaforització i del manteniment d'algunes connexions de sortida o d'entrada per evitar sobrecàrregues a la xarxa interior. Se citen específicament com a punts per estudiar Torrent Umbert, Tomàs Vives i Mare de Déu de Núria com a possibles sortides cap a l'N-II, i Capitans Comellas i Mare de Déu del Carme com a possibles accessos d'entrada. Altres aportacions alerten que una reducció excessiva de la capacitat de l'N-II podria augmentar embussos, soroll i contaminació als carrers interiors, en especial a les Guillerries, i perjudicar la connectivitat amb els municipis veïns i amb el comerç local. En conseqüència, es proposa:

- **Fer una anàlisi fina dels efectes redistributius sobre el trànsit intern abans de definir l'abast definitiu de la pacificació de l'N-II.**

Ordenació de sentits de circulació i gestió dels carrers amb més pressió viària

Pel que fa a la circulació de vehicles, s'identifiquen diversos carrers amb una elevada pressió circulatòria, on es proposen canvis d'ordenació.

- **Estudiar de manera integral la reordenació d'Amadeu I i dels Rosers**, incloent la proposta de convertir Amadeu I en sentit de pujada i els Rosers en sentit de baixada, amb possibles efectes sobre la capacitat d'aparcament i la connexió amb l'estació i, eventualment, amb Alella.
- **Avaluar el canvi a un únic sentit de circulació en trams de Joan XXIII** per reduir riscos, millorar la fluïdesa i facilitar el pas de vehicles de grans dimensions.
- **Considerar en l'anàlisi viària les demandes de replantejament de carrers com Pau Casals, on la doble circulació és percebuda com a generadora de conflictes.**

- **Transformar el carrer de les Guilleries en un carrer d'un únic sentit**, amb ampliació de voreres, aparcament en línia i espais de càrrega i descàrrega que permetin compatibilitzar activitat i seguretat.

D'altra banda, també hi ha qui planteja que cal actuar amb prudència, ja que l'eliminació de dobles sentits pot obligar a fer recorreguts més llargs i afavorir un increment de la velocitat. Aquest recel s'expressa especialment en relació amb els carrers Joan XXIII, Pau Casals, Romà Fabra, Sant Marc i Sant Joan.

Mesures de reducció de velocitat

Una altra línia de treball clara és la reducció de la velocitat en alguns carrers.

- **Instal·lar coixins berlinesos o bandes reductores de velocitat al carrer de l'Empordà.**
- **Alentir la circulació al carrer de Carne de Califòrnia**, especialment en el gir des de la carretera de Teià, amb elements com bandes rugoses, tortugues o altres dispositius similars.
- **Arreglar el semàfor amb sensor de velocitat situat al carrer de les Guilleries**, a l'entorn de la Pollacra Goleta Constança, com a element de regulació i seguretat.
- **Implantar sistemes de control de velocitat, preferentment a Joan XXIII**, especialment a les cruïlles amb Francesc Macià i Joan Llampallas, en un entorn amb elevada presència d'infants pel col·legi Ferrer i Guàrdia.
- **Aplicar mesures reals de zona 30 i pacificació en carrers residencials sotmesos a trànsit de pas**, com les Guilleries.

Millora de punts conflictius d'entrada, sortida i intersecció

S'identifiquen diversos punts concrets on caldria intervenir per millorar la seguretat i la fluïdesa del trànsit.

- **A l'entrada i sortida del barri del Bellresguard, al passeig del Bellresguard, es proposa ampliar la calçada** aprofitant part del terraplè lateral, sense perdre vorera ni places d'aparcament, ja que el pas simultani de dos vehicles en sentit contrari és actualment molt estret i genera problemes de seguretat.
- **Rebaixar el gual del passeig del Bellresguard**, perquè la seva alçada provoca molèsties i possibles danys als vehicles baixos.
- **Instal·lar un mirall a la intersecció entre el carrer de la Segarra i el carrer de la Pollacra Goleta Constança.**

- **Resoldre la problemàtica del mirall deflector del carrer de Sant Bru**, que queda anul·lat per vehicles mal estacionats a la línia groga i no és visible per als vehicles que baixen des del carrer de la Mare de Déu de Núria.
- **Instal·lar miralls a les interseccions de Salvador Espriu – Abat Escarré i Salvador Espriu – Gaietà Buigas**, on es denunciïn problemes greus de visibilitat.

Entorns escolars i regulació de la mobilitat en hores punta

Es detecta una problemàtica específica en els accessos als centres educatius, especialment en les hores d'entrada i sortida, quan l'ús del vehicle privat per part de les famílies genera congestió, estacionaments indeguts i molèsties al veïnat i a la resta d'usuaris de la via. En aquest sentit, es considera necessari:

- **Reforçar la presència i el control de la policia local en aquests moments del dia.**
- **Habilitar zones segures properes a les escoles per implantar espais de “petó i adeu”**, que permetin deixar els infants de manera àgil i segura sense entorpir la circulació.

Electromobilitat

També s'hi recull la necessitat d'anticipar la transició cap al vehicle elèctric, especialment en relació amb els punts de recàrrega i l'adaptació dels aparcaments municipals.

- **Implantar estacions de recàrrega de vehicle elèctric**, tant ràpides com semiràpides, amb possibilitat d'incorporar bateries i aprofitar les línies d'ajut existents.
- **Revisar el compliment normatiu dels aparcaments municipals** en matèria de punts de recàrrega i cobrir el dèficit actual detectat al municipi.

Distribució urbana de mercaderies

- **Promoure un centre de distribució logística al municipi**, on tots els proveïdors puguin descarregar els seus productes i, posteriorment, els comerços anessin a recollir-hi les seves mercaderies. Això beneficiaria especialment les empreses de distribució, ja que el cost del transport en combustible es concentra sobretot en la circulació urbana. Si aquest tipus de trànsit es reduís o s'evités, també disminuirien de manera significativa tant els costos com la contaminació ambiental.
- **Facilitar la utilització de vehicles elèctrics per al transport de mercaderies.** Pel que fa al repartiment de mercaderies d'última milla, es considera que es podrien utilitzar vehicles elèctrics. En el cas dels paquets vinculats a compres en línia, es considera que normalment

es podria fer el repartiment amb bicicleta elèctrica. En canvi, si es tracta de la distribució de caixes de begudes, aquesta opció no seria viable. Pel que fa als productes frescos, de mercat o de supermercat, s'apunta que podrien constituir un àmbit potencial per a l'ús de vehicles elèctrics de distribució.

Càrrega i descàrrega

Un dels elements principals és la manca d'estandardització dels horaris de càrrega i descàrrega. El petit comerç només pot dur a terme les operacions de càrrega i descàrrega mentre l'establiment és obert. No les pot fer fora de l'horari comercial, perquè disposa de poc personal, que ja assumeix jornades àmplies, i no és factible ampliar encara més aquest horari per fer aquestes tasques. En canvi, grans distribuïdors, com ara ALDI, poden efectuar la càrrega i descàrrega fora de l'horari comercial, per exemple a les 6.00 h del matí.

Per tal d'avançar cap a una certa estandardització dels horaris de distribució, es proposa:

- **Que l'Ajuntament elabori una llista de distribuïdors.** Això permetria als proveïdors ser més eficients a l'hora de fer el repartiment i evitar haver de venir diverses vegades per lliurar mercaderies a comerços diferents.

Actualment, els horaris de les zones de càrrega i descàrrega són molt diversos. En algunes zones són de 9.00 a 13.00 h, una franja que es considera insuficient. En d'altres, com a la zona de Sant Miquel, l'horari és de 9.00 a 21.00 h. També s'indica que hi ha proveïdors que han de venir en franges diferents segons el tipus de comerç, com passa, per exemple, a la zona d'Ocata o a l'N-II.

Valorar la tipologia **de comerç existent a cada zona i les necessitats específiques d'horaris que se'n deriven**. No és el mateix donar servei a establiments de restauració que a botigues de roba. Alhora, però, també es reconeix que aquesta adaptació és complexa, perquè hi ha zones amb una elevada mixtura comercial. En paral·lel, s'assenyala que establir una franja horària més estandarditzada també podria ajudar. En termes generals, es considera que l'horari de càrrega i descàrrega hauria de ser de 8.00 a 20.00 h per cobrir tota la franja necessària, tot i que també s'admet que entre les 19.00 i les 21.00 h pràcticament no s'hi fa activitat.

- **Revisar la ubicació de places de càrrega i descàrrega.** Com a exemple, s'esmenta la zona de l'N-II, on la presència del baranes obliga la persona que fa la càrrega i descàrrega a caminar per la carretera. Igualment, s'indica que cal evitar situar aquestes places davant de terrasses de bars i restaurants, ja que això dificulta la descàrrega, perquè no hi ha prou espai.

L'aparcament



Les aportacions recollides al llarg del procés posen de manifest que l'aparcament constitueix una de les qüestions amb més incidència en la vida quotidiana del municipi. De manera general, es percep una elevada pressió sobre l'estacionament en calçada, amb una ocupació molt alta en diversos sectors del Masnou, especialment en àmbits residencials amb escassetat d'oferta, zones properes a la platja i entorns amb elevada atracció d'usuaris no residents. En aquest marc, les propostes formulades s'orienten tant a incrementar o redistribuir l'oferta com a revisar el model de regulació i reforçar els mecanismes de control.

Incrementar l'oferta en àmbits amb dèficit d'aparcament

Una de les problemàtiques principals detectades és la manca d'aparcament en determinats barris i sectors del municipi. Aquesta situació es manifesta de manera especialment clara al Masnou Alt, sobretot en horari nocturn, i de manera concreta a l'entorn de la plaça de Ramón y Cajal, on l'aparcament privat existent no és suficient per absorbir la demanda.

Al Bellresguard també s'identifica una forta pressió sobre l'estacionament, derivada tant de les necessitats del veïnat com de l'afluència de persones visitants vinculades a la proximitat de la platja, la pràctica del surf, l'estació de tren, els centres educatius o equipaments com la Casa del Marquès. En aquest sentit, es considera prioritari que qualsevol actuació futura al Masnou Alt o al Bellresguard no comporti pèrdua de places i, en la mesura del possible, permeti ampliar-ne l'oferta.

En termes generals, es constata que al municipi hi ha una ocupació molt elevada de les places en calçada, fins i tot per sobre del 86 % assenyalat en la diagnosi tècnica, fet que reforça la percepció que cal generar més espais d'estacionament i incorporar aquesta necessitat en la planificació de noves àrees urbanes o de transformació.

Generar noves places i adequar espais disponibles

Entre les propostes concretes orientades a ampliar l'oferta destaca:

- **Reordenar i millorar la zona d'aparcament del passatge de Rials**, incloent-ne la urbanització i asfaltatge, així com completar l'asfaltatge pendent del carrer de Vallromanés.
- **Habilitar nous espais d'estacionament a la part final del carrer de Sevilla**, a la zona pròxima al picicà del carrer del Bisbe Sanahuja i a l'esplanada situada a la cantonada de l'avinguda de Joan XXIII amb el carrer de les Guilleries, on s'indica que els arbres existents dificulten actualment les maniobres dels vehicles.
- **Estudiar la reordenació viària d'alguns carrers per guanyar places en calçada**, especialment mitjançant la implantació de sentits únics de circulació, com s'apunta en el cas del carrer de les Guilleries.
- **Valorar el cobriment de la riera** per generar nous espais d'aparcament, prenent com a referència actuacions similars a la riera d'Alella.

Aparcaments dissuasius i aprofitament d'espais infrautilitzats

Una altra línia de treball destacada és la necessitat de:

- **Disposar de més aparcaments dissuasius**, especialment al barri d'Ocata, on s'assenyala que actualment no n'hi ha cap. Es proposa avançar cap a una xarxa de bosses d'aparcament distribuïdes en punts estratègics del municipi, prenent com a referència experiències desenvolupades en municipis de l'entorn, com Premià de Mar.
- **Aprofitar solars infrautilitzats o pendents de desenvolupament** per habilitar-hi estacionaments temporals mitjançant acords amb la propietat. Aquesta opció es valora com una solució viable mentre no s'executen les obres previstes en aquests terrenys.
- **Establir un conveni perquè l'aparcament del port** pugui funcionar com a aparcament dissuasiu amb cost nul o reduït per al veïnat del Masnou, Alella i Teià, i revisar-ne les condicions per afavorir-ne l'ús efectiu.
- **Promoure grans aparcaments soterrats**, ja sigui d'ús públic o de lloguer privatiu, per a residents que no disposen d'aparcament a l'habitatge i que avui ocupen l'espai públic.

Revisió del model de zona verda

Una de les demandes més reiterades és la revisió del model actual de zona verda. Es planteja que:

- El Masnou disposi d'una **zona verda única d'abast municipal**, de manera que qualsevol persona resident pugui estacionar a qualsevol zona regulada del municipi. Aquesta

proposta es justifica per les disfuncions observades en l'actual sistema de sectors o zones, especialment en aquells àmbits on l'oferta resulta clarament insuficient, com és el cas de la zona A.

- **Introduir mecanismes de flexibilitat per al veïnat resident en carrers limítrofs**, de manera que puguin estacionar en entorns pròxims encara que quedin fora de la seva àrea assignada. Es tractaria de fer compartits entre dues zones els carrers limítrofs de les àrees verdes, per evitar que residents d'un mateix entorn tinguin les places pròximes fora de la seva zona de permís. Es posa com a referència una pràctica ja existent a l'entorn de Joan XXIII.
- **Estendre la zona verda a l'entorn de Vila Jardí**, atès que es considera que aquest sector, en ser una de les primeres àrees d'aparcament lliure des de la platja, concentra molts vehicles de persones no residents, fet que redueix la disponibilitat de places per al veïnat.
- **Estendre o implantar àrea verda al Bellresguard**, especialment per respondre a la pressió estival de vehicles de fora del municipi i d'autocaravanes.
- **Revisar els terminis i modalitats de pagament de la zona verda**, de manera que es pugui optar per fórmules semestrals o anuals i s'eviti la necessitat de renovacions freqüents.

Revisió de la zona blava i de la zona taronja

Pel que fa a la zona blava, les aportacions recollides indiquen que es valora positivament la seva funció de facilitar la rotació en àrees comercials o d'alta demanda, però també s'assenyala la necessitat d'ajustar-ne el funcionament per afavorir més clarament la població resident. En aquest sentit, es proposa:

- **Ampliar el temps gratuït actual per a residents**, que ara és de 30 minuts, fins a 1 hora o fins i tot 2 hores, especialment per facilitar gestions quotidianes i l'accés de les persones grans als serveis.
- **Revisar integralment el model de zona blava**, incloent-hi l'anàlisi de les dinàmiques d'ocupació reals. En aquest sentit, s'assenyala que hi ha àmbits saturats, com la zona A, mentre que altres sectors, com el carrer Sant Felip o la zona D, presenten nivells d'ocupació més baixos, fet que fa recomanable revisar-ne la delimitació i funcionalitat.
- **Incrementar la presència de zona taronja**, tant a la zona baixa propera a la platja com a la zona alta on actualment hi ha aparcament lliure, amb l'objectiu d'evitar que aquestes places siguin ocupades per persones que venen a treballar, fer gestions o activitats d'oci al municipi. En el cas concret del Bellresguard, una de les alternatives plantejades és reforçar

la zona taronja amb condicions menys atractives per als no residents, mitjançant una ampliació temporal del règim regulat al conjunt de l'any i un increment tarifari per als vehicles de fora del Masnou.

Necessitats d'aparcament específiques

La regulació actual no sempre s'ajusta a les necessitats reals i el sistema d'estacionament ha d'atendre millor la diversitat funcional i l'envelliment de la població. Per aquest motiu, es proposa:

- **Revisar els criteris d'aparcament a l'entorn dels dos CAP** del Masnou, el d'Ocata i el del carrer Sant Miquel. Es considera que els límits actuals de la regulació són insuficients, ja que hi ha visites mèdiques que sovint superen els 30 minuts gratuïts per a residents i, fins i tot, les 2 hores de la zona blava de pagament.
- **Incrementar les places reservades per a persones amb mobilitat reduïda** i distribuir-les per tot el municipi, prenent com a referència el criteri d'una plaça per cada 30 places públiques.
- **Incorporar en la planificació la necessitat d'espais específics vinculats als escúters o vehicles per a persones grans** o amb mobilitat reduïda, un tipus de vehicle que es considera cada vegada més present.
- **Mantenir una bona oferta de zona blava en zones comercials**, atès que es considera que facilita l'accés als establiments i pot contribuir a la seva activitat econòmica.
- **Revisar la regulació de l'entorn del parc de Vallmora** com un pol d'atracció que genera una pressió significativa sobre l'aparcament dels carrers del voltant, amb ocupació per part de persones usuàries no residents.

Control, disciplina d'estacionament i ús indegut de l'espai públic

Diverses aportacions posen l'accent en la necessitat de:

- **Reforçar el control sobre les pràctiques d'estacionament indegut.** Es destaquen problemes recurrents al carrer de Josep Estrada els dies de mercat, on nombrosos vehicles estacionen sobre les voreres, així com a la carretera de Teià a la sortida del centre educatiu Escolàpies, on l'estacionament sobre la vorera per part de vehicles familiars compromet la mobilitat dels vianants.
- **Resoldre les males pràctiques vinculades a tallers mecànics**, que ocupen la via pública amb vehicles en reparació, i a alguns serveis de repartiment, amb estacionaments inadequats de camions i furgonetes.

- **Resoldre els usos irregulars de les places reservades per a persones amb mobilitat reduïda (PMR)**, tant per ocupació indeguda com per un possible ús inadequat dels permisos, motiu pel qual es proposa reforçar-ne la supervisió periòdica.
- Que l'Ajuntament **revisi d'ofici l'ús dels guals particulars**, ja que es percep que en alguns casos s'utilitzen per reservar *de facto* espai públic mentre les places privades es destinen a altres usos. Aquesta pràctica és percebuda com una apropiació indeguda de l'espai comú.
- **Reforç del control i la vigilància per part de la policia local, especialment en entorns escolars**, en zones d'alta pressió d'aparcament i al Bellresguard, per garantir el compliment efectiu de la normativa d'estacionament i circulació.