



1a reunió temàtica
Àmbit de Superilles de Sant Gervasi - La Bonanova
COMERÇ





ÍNDEX

1- EL MODEL

2- PROBLEMÀTICA EXISTENT

3- ÀMBIT D'ACTUACIÓ

4- CARACTERÍSTIQUES DELS CARRERS VEÏNALS AMB
PRIORITAT PER AL VIANANT

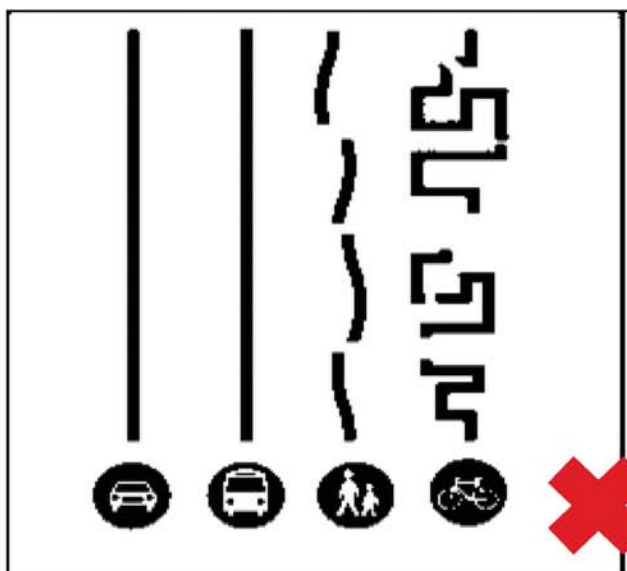
5- EN QUINS ASPECTES EL PROGRAMA SUPERILLES
AFECTA AL COMERÇ



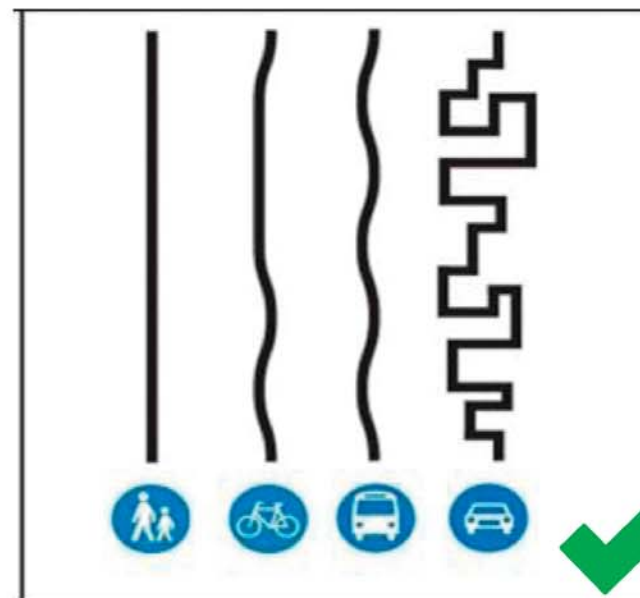
1- EL MODELO



1- EL MODEL



Barcelona vol instaurar una nova forma d'organitzar la ciutat que inverteixi l'actual distribució de l'espai públic, entre els vehicles i les persones, prioritant el ciutadà i amb l'objectiu de millorar les condicions ambientals i de qualitat de vida de la ciutat.





1- EL MODEL. INDICADORS

Diversos indicadors dibuixen una ciutat al límit de la seva capacitat en relació a la qualitat de vida de les persones:

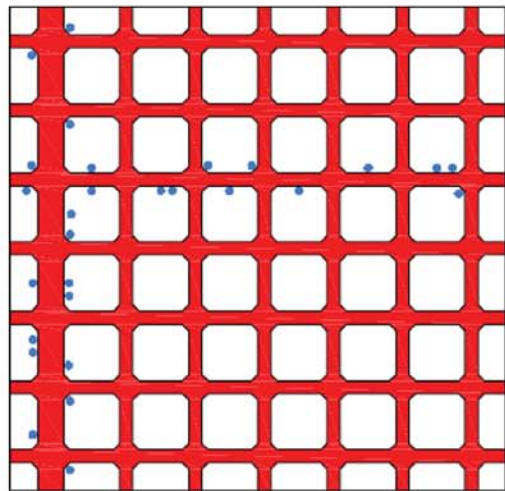
- Manca d'espais verds
- Alts nivells de contaminació
- Contaminació acústica
- Alta accidentalitat viària
- Sedentarisme
- Efecte illa de calor
- Emissions CO₂



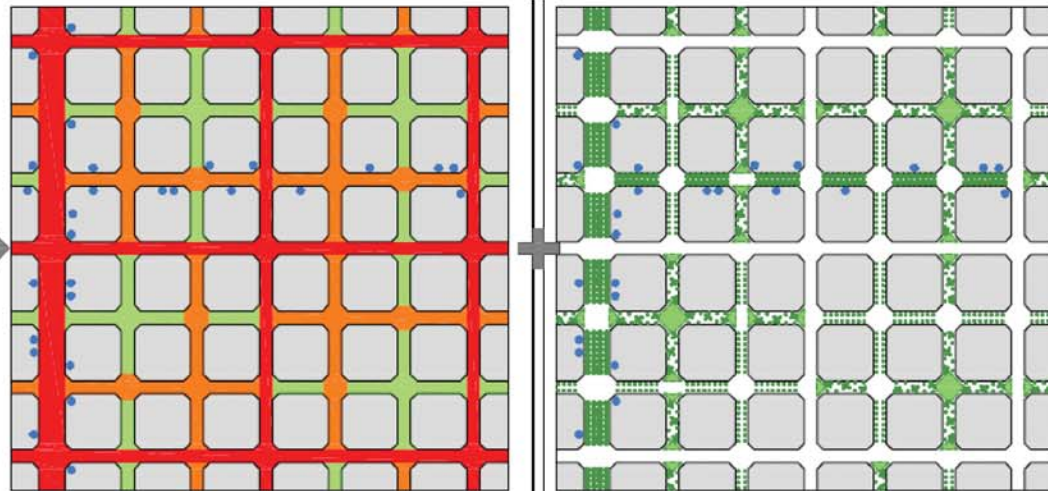


1- EL MODEL. EL MODEL D'ORGANITZACIÓ DE LES SUPERILLES

Model actual



Model superilles



Circular



Habitar

El Model Superilles reorganitza el funcionament dels carrers, **diversificant** els que serveixen al trànsit de pas i **qualificant** la resta de carrers per a altres funcions, com les d'esbarjo, l'estada i la implantació del verd i la biodiversitat.



1- EL MODEL

Tipus d'actuacions:

- **Funcional:** canvi funcional de la mobilitat de l'àmbit
- **Tàctica:** nivell bàsic + millora estratègica de l'habitabilitat de l'espai públic
- **Estructurant:** nivell tàctic + reurbanitzacions definitives que consolidin el canvi funcional, l'habitabilitat i l'establiment del verd i biodiversitat.



Actuacions Funcionals



Actuacions Estructurants

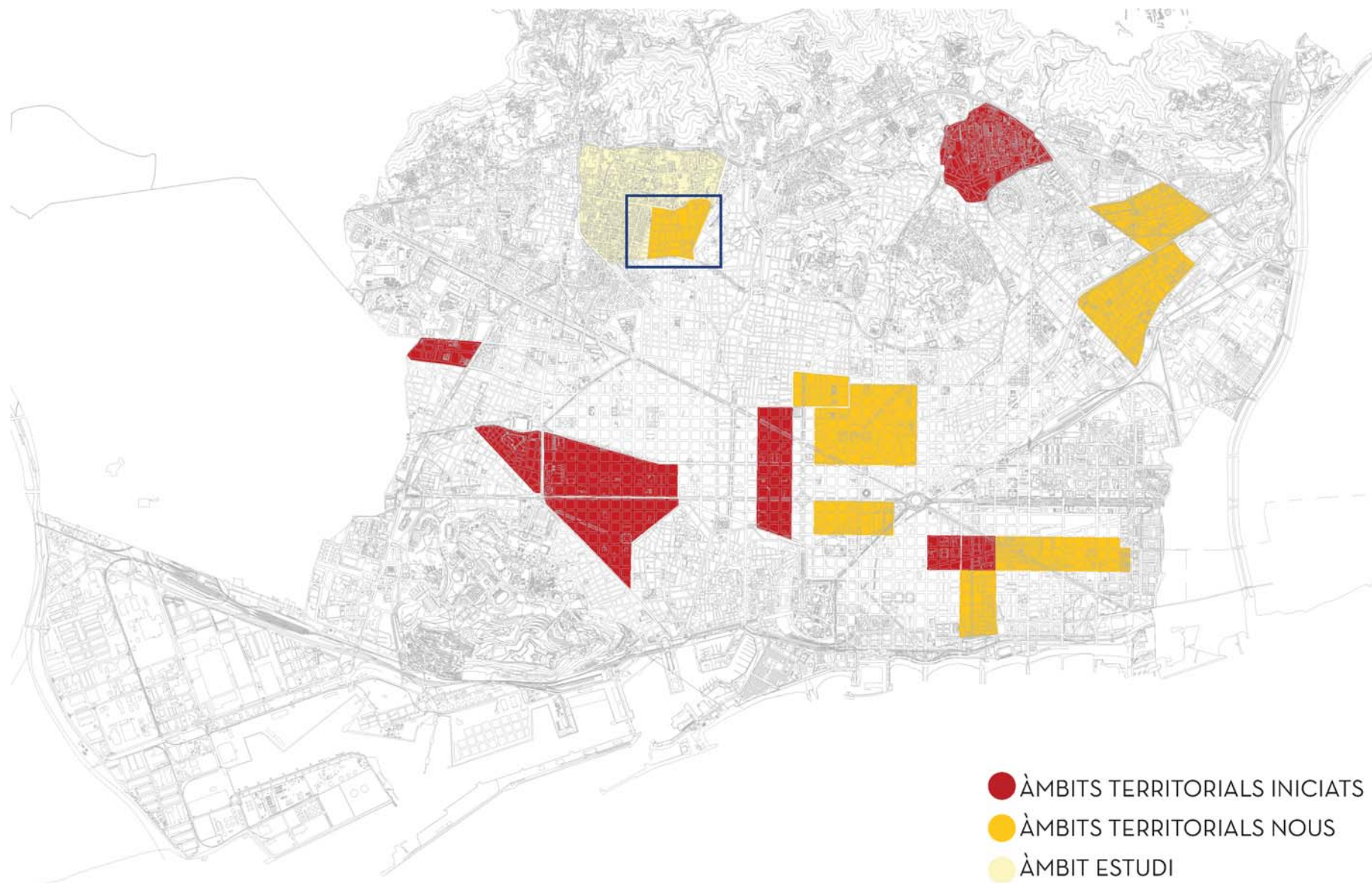


Actuacions Tàctiques





1.- EL MODEL. PLÀNOL D'IMPLANTACIÓ A NIVELL CIUTAT





2- PROBLEMÀTICA EXISTENT



2- PROBLEMÀTICA EXISTENT

Mobilitat Drecera

Mobilitat Escoles

Manca d'accessibilitat

Sobreocupació de les voreres



2- PROBLEMÀTICA EXISTENT

Mobilitat Drecera

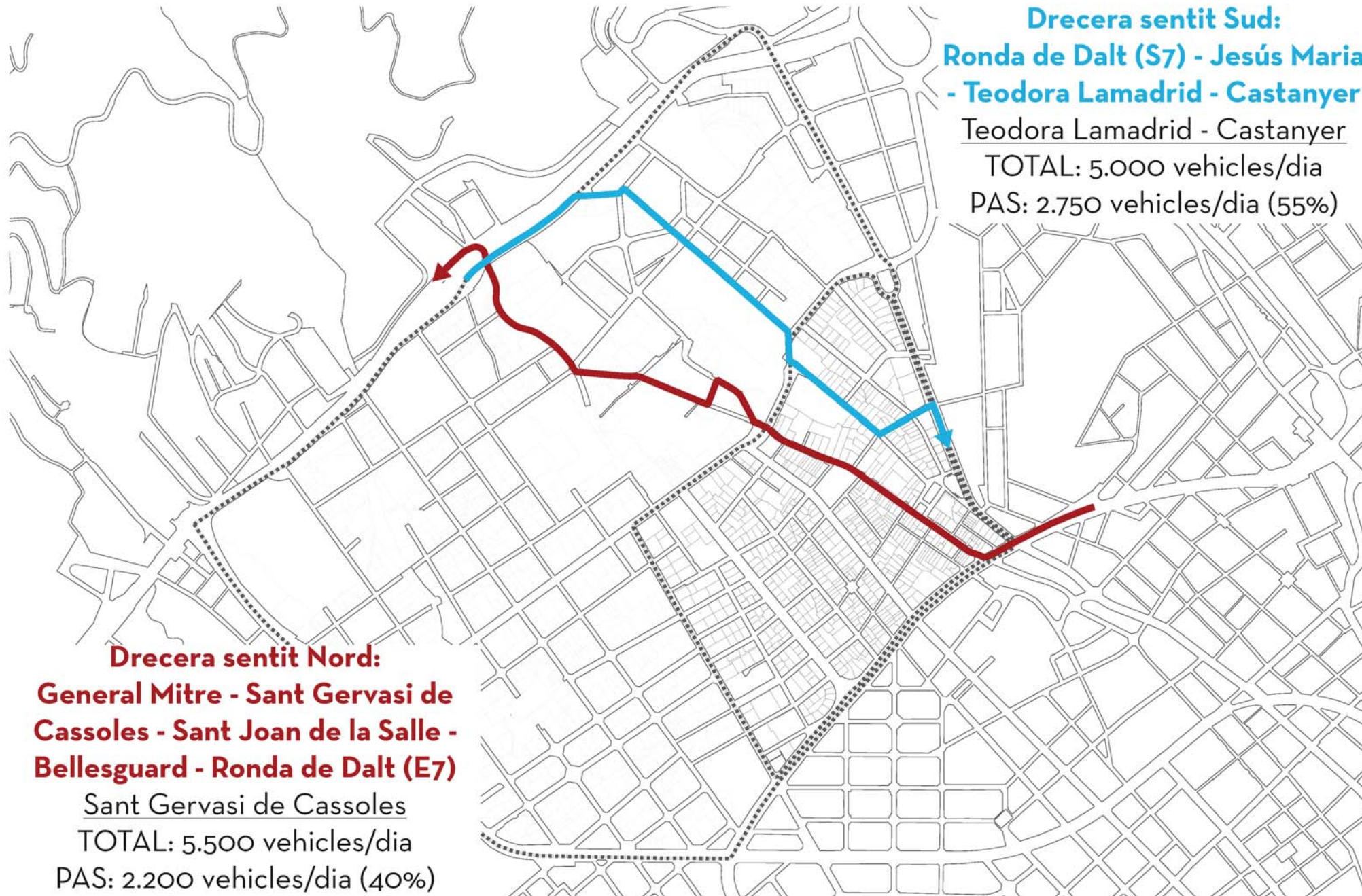
Mobilitat Escoles

Manca d'accessibilitat

Sobreocupació de les voreres



2.1- PROBLEMÀTICA EXISTENT. MOBILITAT DRECERA





2.1- PROBLEMÀTICA EXISTENT. MOBILITAT DRECERA



TRÀNSIT DE PAS DRECERA SENTIT NORD
Carrer St. Gervasi de Cassoles entre els Carrers Reus i Bisbe Sivilla



2.1- PROBLEMÀTICA EXISTENT. MOBILITAT DRECERA



TRÀNSIT DE PAS DRECERA SENTIT SUD
Carrer de Jesús i Maria amb Passeig de Sant Gervasi



2- PROBLEMÀTICA EXISTENT

Mobilitat Drecera

Mobilitat Escoles

Manca d'accessibilitat

Sobreocupació de les voreres



2.2- PROBLEMÀTICA EXISTENT. MOBILITAT ESCOLES

01- Jesuïtes de Sarrià

NM 21%

TP 24%

VP 56%

10- Jesús Maria

NM 57%

TP 21%

VP 23%

12- Salle Bonanova

NM 55%

TP 17%

VP 27,5%

16- L'Horitzó

NM 29%

TP 32%

VP 39%

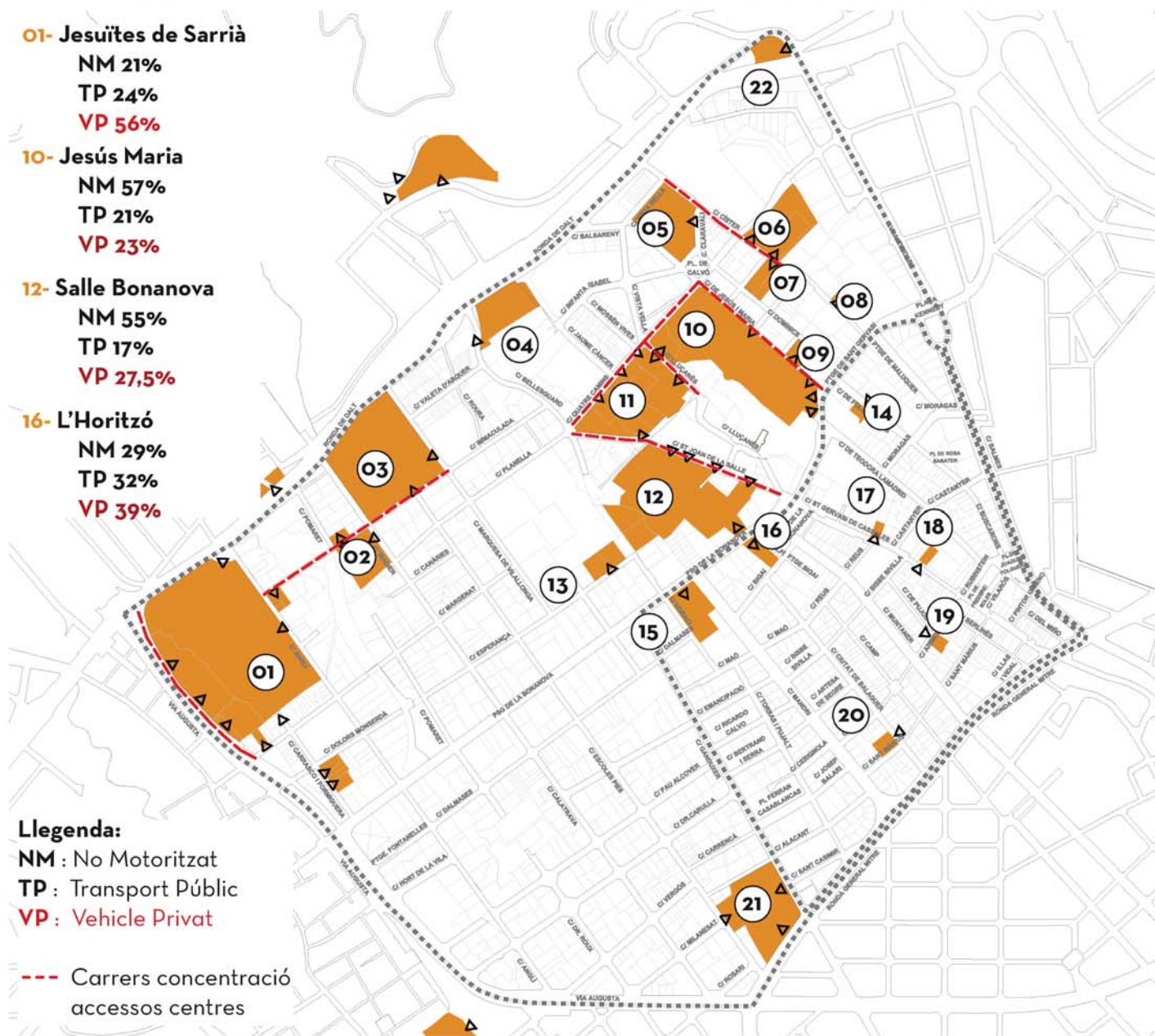
Llegenda:

NM : No Motoritzat

TP : Transport Públic

VP : Vehicle Privat

--- Carrers concentració
accessos centres



LLISTAT EQUIPAMENTS EDUCACIÓ

01- Centre Educatiu Jesuïtes Sarrià-Sant Ignasi

02- Facultat de Dret - UIC

03- Escola Pia de Sarrià-Calassanç

04- Universitat Abat Oliba CEU

05- Universitat Ramon Llull

06- Blanquerna - URL

07- Centre Educatiu Canigó

08- Llar d'Infants El Camí Feliç Sant Gervasi

09- Centre Educatiu Decroly

10- Centre Educatiu Jesús i Maria

11- La Salle Campus Barcelona

12- Escola Salle Bonanova

13- Liceu Francès de Barcelona

14- Escola de Música Sant Gervasi

15- Missioneres Immaculada Concepció

16- Escola L'Horitzó

17- Institut Universitari de Salut Mental

Vidal i Barraquer

18- FP Centre Educatiu Thuya

19- Centre Educatiu Sant Gregori

20- Escola Superior de Disseny i d'Art Llotja

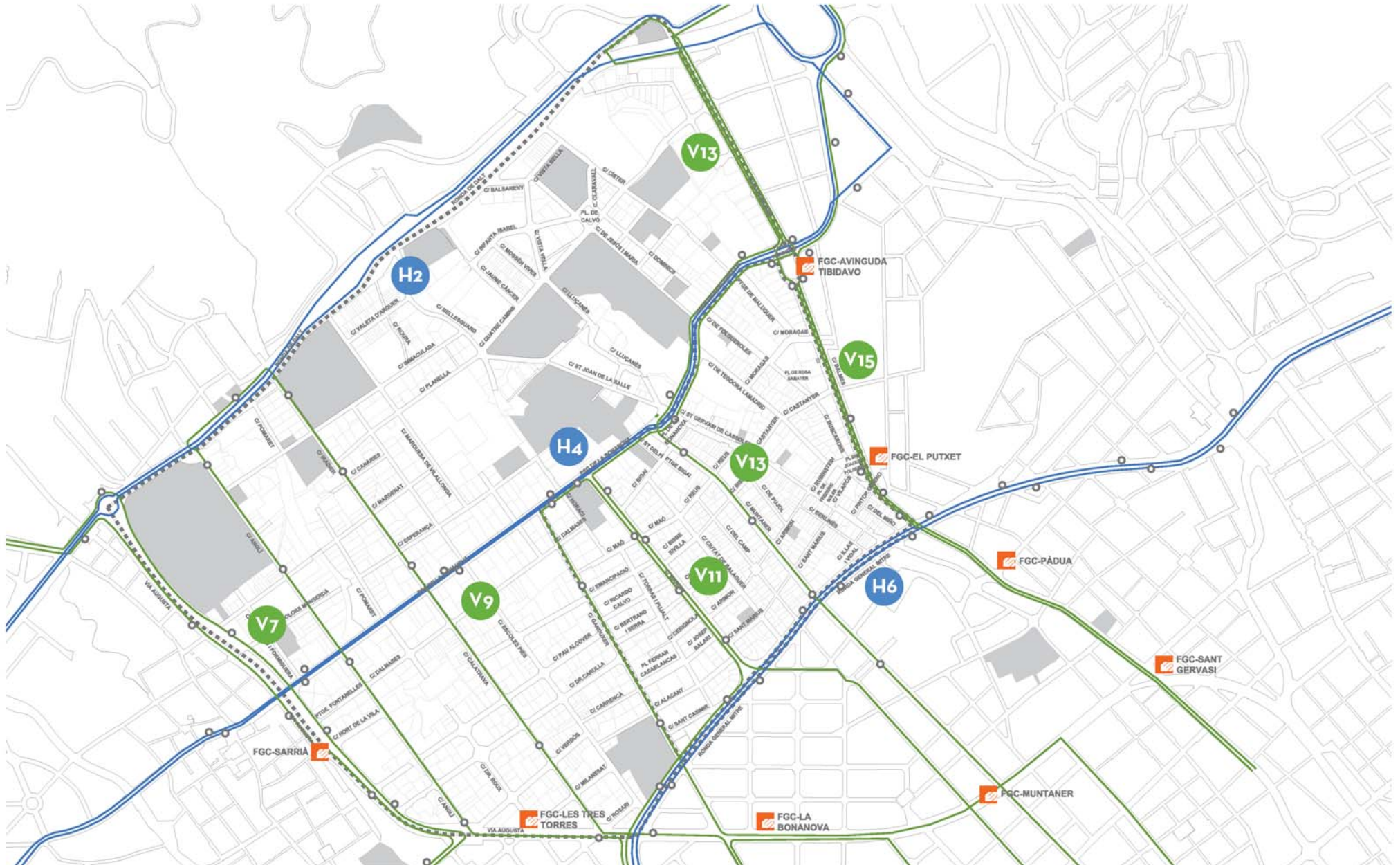
21- Centre Educatiu Santa Teresa - Ganduxer

22- Universitat Oberta de Catalunya - UOC

ACCÉS MAJORITARI EN VEHICLE PRIVAT A L'ALTA CONCENTRACIÓ D'EQUIPAMENTS (ESCOLES)



2.2- PROBLEMÀTICA EXISTENT. MOBILITAT ESCOLES. XARXA ORTOGONAL BUSOS CIUTAT



MANCA DE TRANSPORT PÚBLIC D'ACCÉS A LA ZONA D'EQUIPAMENTS (ESCOLES)



2.2- PROBLEMÀTICA EXISTENT. MOBILITAT ESCOLES



TRÀNSIT GENERAT PER LA GRAN CONCENTRACIÓ D'ESCOLES
Passeig de Sant Gervasi gir a l'esquerra cap a C/ Teodora Lamadrid



2- PROBLEMÀTICA EXISTENT

Mobilitat Drecera

Mobilitat Escoles

Manca d'accessibilitat

Sobreocupació de les voreres



2.3- PROBLEMÀTICA EXISTENT MANCA D'ACCESSIBILITAT



MANCA D'ACCESSIBILITAT A LES VORERES
C/ Buscarons



2- PROBLEMÀTICA EXISTENT

Mobilitat Drecera

Mobilitat Escoles

Manca d'accessibilitat

Sobreocupació de les voreres



2.4- PROBLEMÀTICA EXISTENT. SOBRECUPACIÓ DE LES VORERES



C/ Muntaner



C/ Camp

SOBRECUPACIÓ A LES VORERES



3- ÀMBIT D'ACTUACIÓ



3- ÀMBIT D'ACTUACIÓ

Mobilitat

Espai Públic



3- ÀMBIT D'ACTUACIÓ

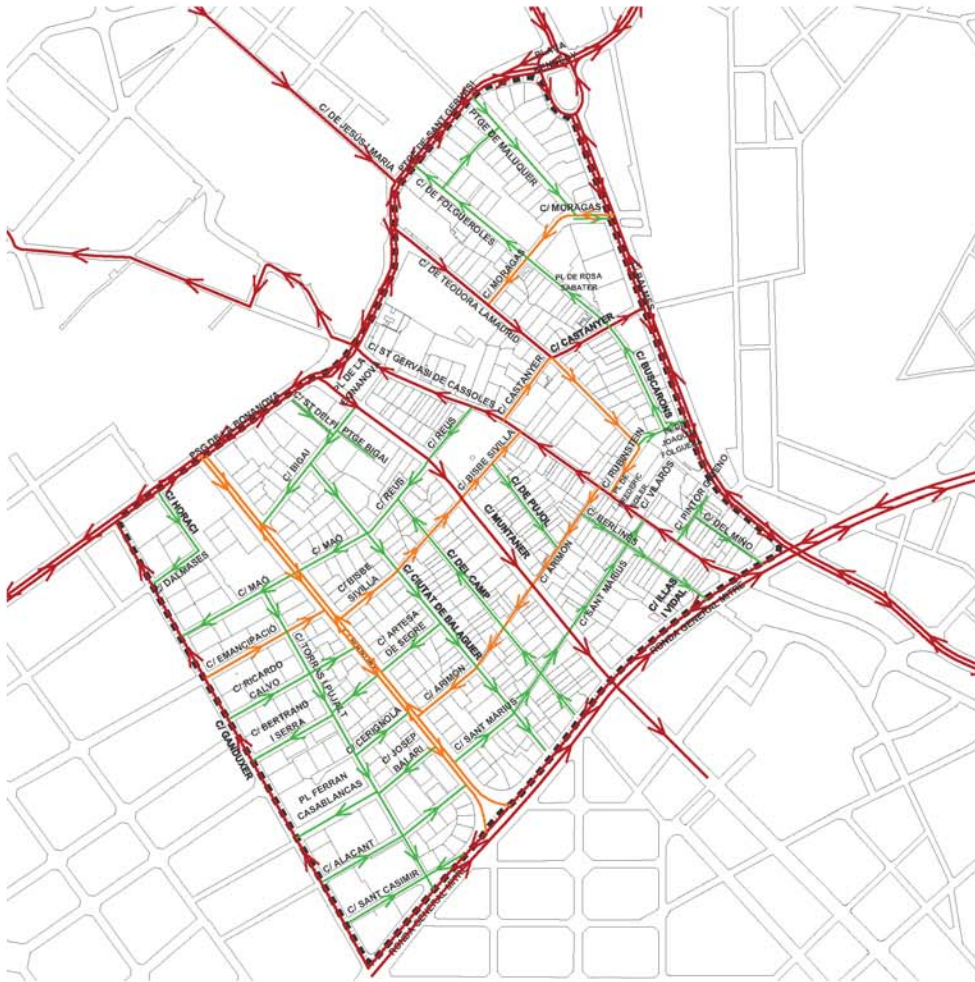
Mobilitat

Espai Públic

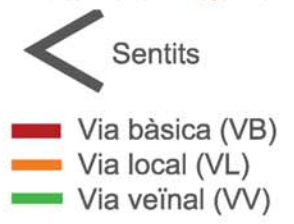
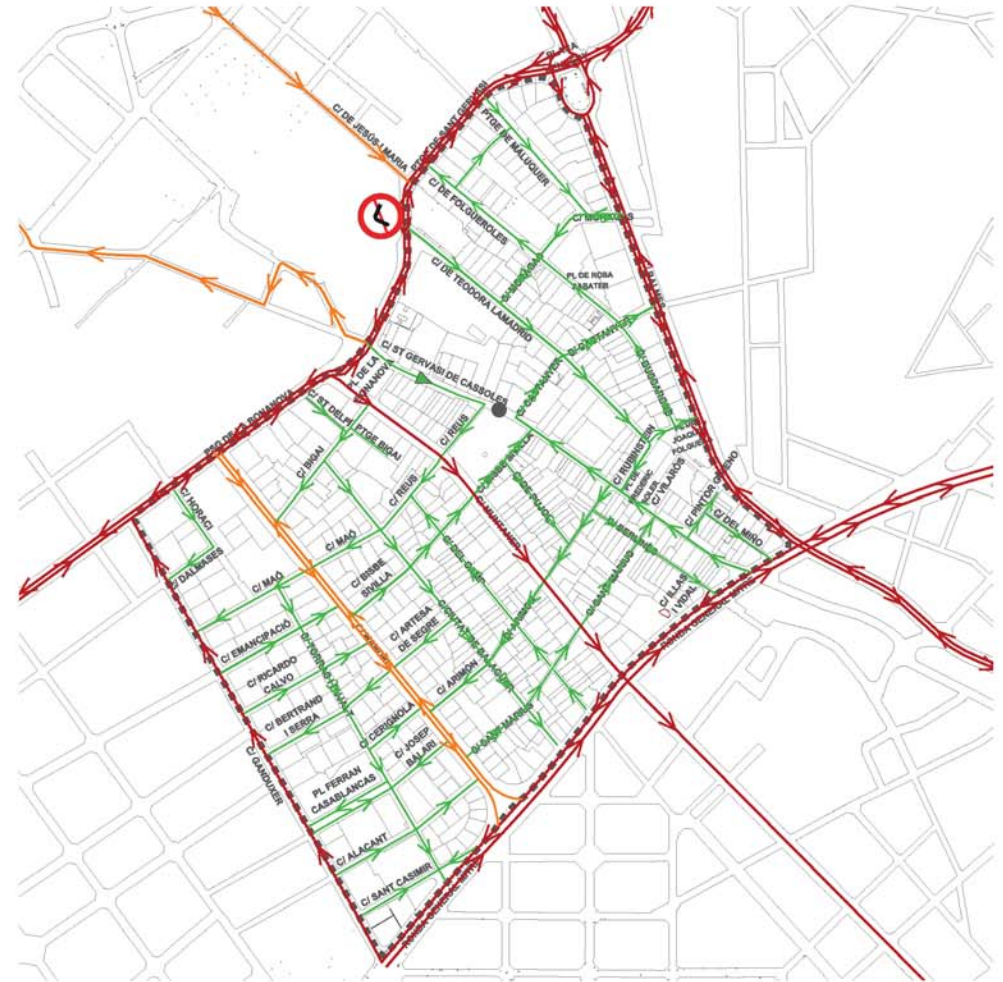


3.1- ÀMBIT D'ACTUACIÓ. MOBILITAT

ESTAT ACTUAL



MODEL APLICAT A L'ÀMBIT





3- ÀMBIT D'ACTUACIÓ

Mobilitat


Espai Públic



3.2- ÀMBIT D'ACTUACIÓ. ESPAI PÚBLIC

ESTAT ACTUAL





 Espai públic actual

Places: 19.520 m²
Voreres: 100.332 m²
TOTAL: 119.852 m²

MODEL APLICAT A L'ÀMBIT



 Eixos cívics

 Espai públic actual
 Guany espai públic per al vianant

Guany espai públic per al vianant:
+ 8.394 m²



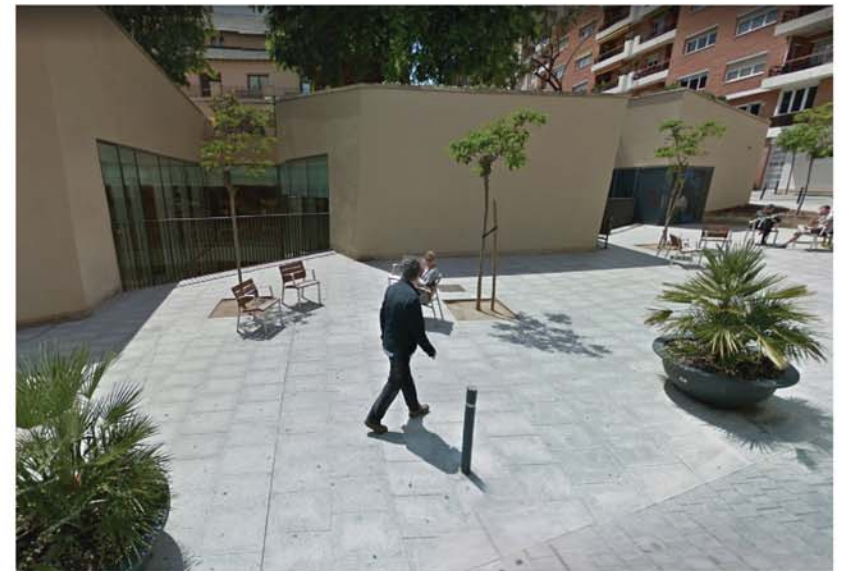
4- CARACTERÍSTIQUES DELS CARRERS VEÏNALS AMB PRIORITAT PER AL VIANANT

Habitabilitat Mobilitat Verd i Biodiversitat



4.1- CARACTERÍSTIQUES DELS CARRERS VEÏNALS PACIFICATS. HABITABILITAT

- Generació de zones d'estada i passeig
- Ampliació de l'espai per al vianant
- Disminució de soroll (millora del confort acústic)
- Presència de mobiliari urbà (bancs, taules, jocs)
- Millora del confort tèrmic
- Definició de la ubicació i dimensió de les terrasses





4- CARACTERÍSTIQUES DELS CARRERS VEÏNALS AMB PRIORITAT PER AL VIANANT

Habitabilitat Mobilitat Verd i Biodiversitat



4.2- CARACTERÍSTIQUES DELS CARRERS VEÏNALS PACIFICATS. MOBILITAT

- Carrers de prioritat per al vianant.
- Desincentivació de dreceres a través de recorreguts en zig zag i canvis de sentit.
- Accés de vehicles garantit (amb velocitat reduïda) sense remarcar l'àmbit de pas dels vehicles.
- Convivència entre diferents modes: vianants, bicicletes i vehicles motoritzats.
- Permesa l'aturada de vehicles. No permès l'estacionament.
- Càrrega i descàrrega permesa amb control horari.





4- CARACTERÍSTIQUES DELS CARRERS VEÏNALS AMB PRIORITAT PER AL VIANANT

Habitabilitat Mobilitat Verd i Biodiversitat



4.3- CARACTERÍSTIQUES DELS CARRERS VEÏNALS PACIFICATS. VERD I BIODIVERSITAT

- Augment de permeabilitat del paviment per un millor drenatge de l'aigua en el subsol
- Més plantacions a les places generades. Nous arbustos, arbres i vegetació tapissant
- Millora i creació d'hàbitats per a la proliferació de fauna



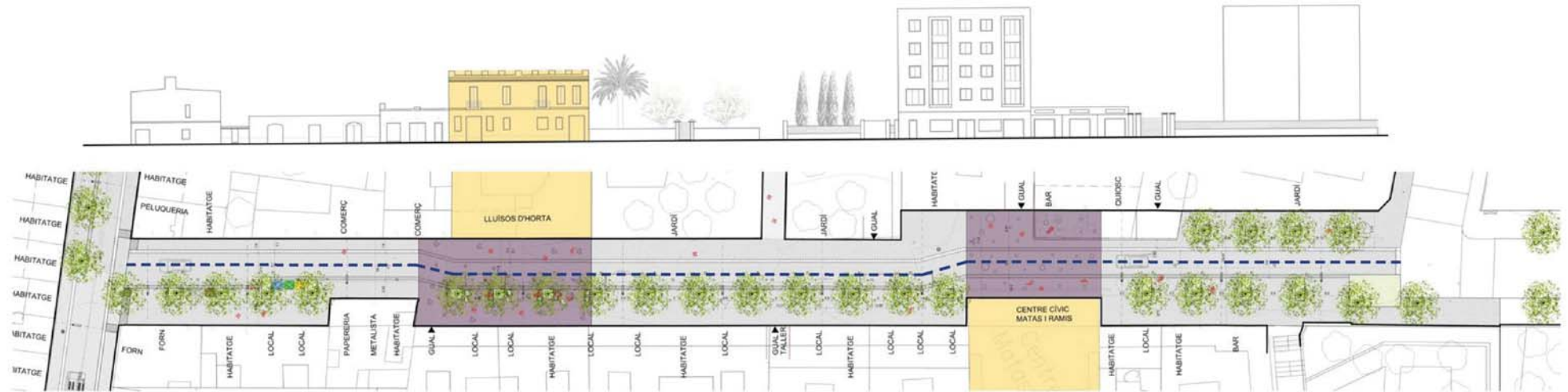


4.4- CARACTERÍSTIQUES DELS CARRERS VEÏNALS PACIFICATS. ACTUACIÓ ESTRUCTURANT EXEMPLE CARRER CHAPÍ





4.4- CARACTERÍSTIQUES DELS CARRERS VEÏNALS PACIFICATS. ACTUACIÓ ESTRUCTURANT EXEMPLE CARRER FELIU CODINA





5- EN QUINS ASPECTES EL PROGRAMA SUPERILLES AFECTA AL COMERÇ

Habitabilitat

Visibilitat

Terrasses

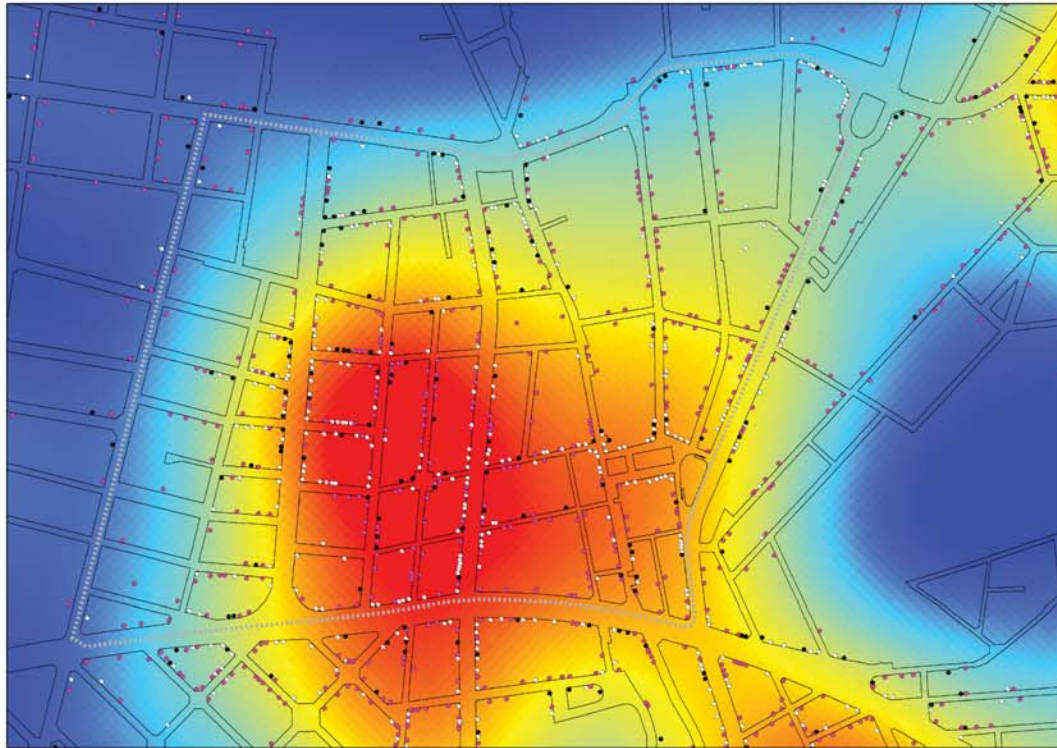
Mobilitat

DUM

Aparcament



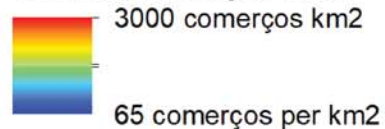
5- EN QUINS ASPECTES EL PROGRAMA SUPERILLES AFECTA AL COMERÇ



- Serveis de menjars i begudes
- Comerç al detall
- Serveis

Concentració de comerços actius (sense Mercat)

Comerç Actiu per Km2



- El comerç és un element vertebrador de la ciutat, que contribueix a donar-li personalitat, imatge i activitat.
- Genera activitat econòmica i renda que dinamitza i repercuteix en l'economia del barri
- La mixicitat d'usos genera espais de relació social que proporcionen una escala més humana, bon veïnatge i millora de la seguretat.

Tipus d'establiment	N	%
Serveis	322	46,53%
Comerç al detall	270	39,02%
Serveis de menjars i begudes	100	14,45%
Total	692	100,00%



5- EN QUINS ASPECTES EL PROGRAMA SUPERILLES AFECTA AL COMERÇ

Habitabilitat

Visibilitat

Terrasses

Mobilitat

DUM

Aparcament



5.1- HABITABILITAT. VISIBILITAT DELS COMERÇOS

Un espai comercial necessita generar atracció.
Aquesta VISIBILITAT depèn de:

- la comoditat del vianant per passejar i gaudir de l'entorn +
- la continuïtat comercial =
- la diferenciació de la seva tipologia d'oferta =
- la realització d'altres activitats paral·leles al comerç +

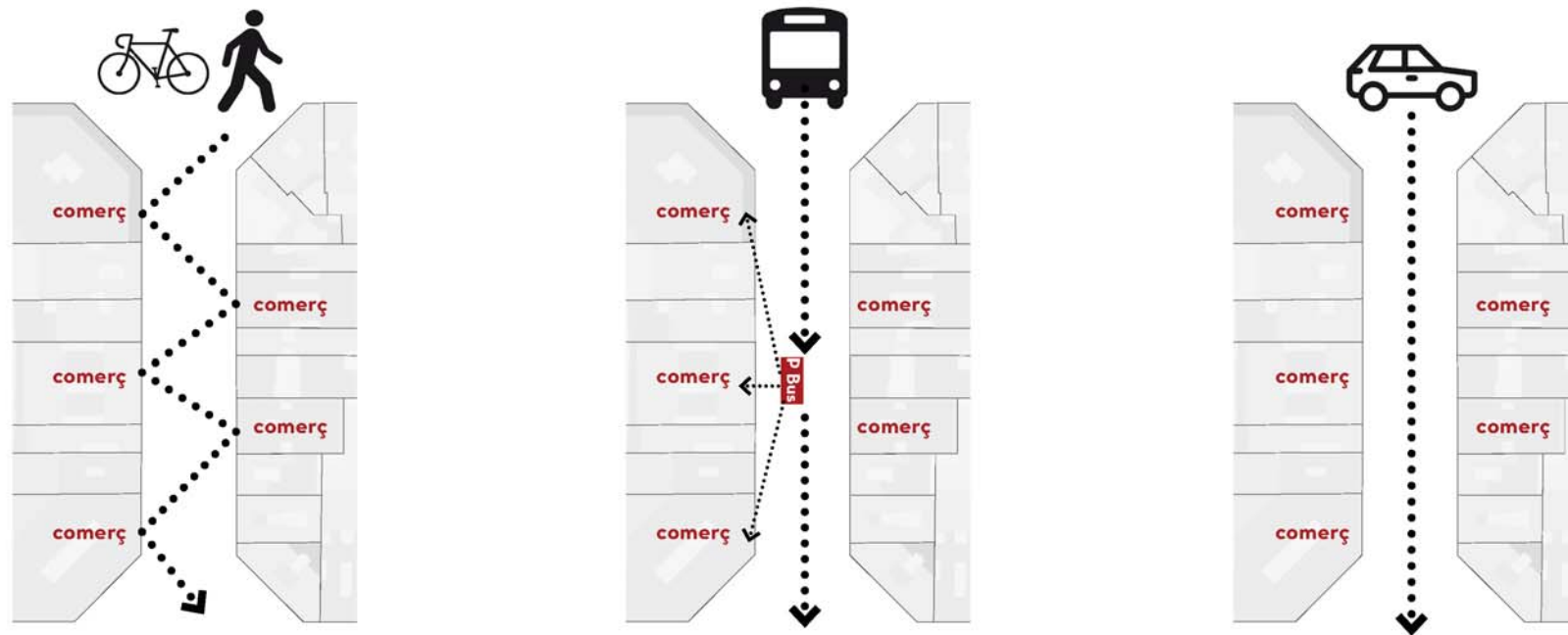
El programa superilles promou **millores** de l'espai públic que proporcionen més visibilitat i per tant més atracció de **persones**

+MILLORES → +PERSONES



5.1- HABITABILITAT. VISIBILITAT DELS COMERÇOS

El mode de transport utilitzat per les persones que passen per davant del comerç determina facilitat de les persones a accedir-hi.



Més **gent** amb facilitat d'accés als locals genera més **comerç**

+MILLORES → +PERSONES → + ACTIVITAT COMERCIAL



5.1- HABITABILITAT. VISIBILITAT DELS COMERÇOS



L'objectiu és estendre el model i que les millores es reparteixin homogèniament a tota la ciutat per tal de fomentar l'equilibri d'activitats comercials

Les millores a l'espai públic generen un espai més atractiu per a les **persones** i això produeix més **activitat comercial**

+MILLORES → +PERSONES → + ACTIVITAT COMERCIAL



5.1- HABITABILITAT. VISIBILITAT DELS COMERÇOS

Exemples on el programa Superilles ha actuat

+PERSONES

Durant el període setembre 2016 - setembre 2017, **el nombre de vianants** que passen pels carrers de la Superilla del Poblenou **ha augmentat un 14%**.



+ ACTIVITAT COMERCIAL

L'estudi de les xifres a la Superilla del Poblenou posa de manifest que **el nombre d'activitats econòmiques** a peu de carrer **ha augmentat en un 30%** en els seus primers dos anys de vida, passant dels 65 establiments inicials a 85 establiments actuals.

+MILLORES → +PERSONES → + ACTIVITAT COMERCIAL



5- EN QUINS ASPECTES EL PROGRAMA SUPERILLES AFECTA AL COMERÇ

Habitabilitat

Visibilitat

Terrasses

Mobilitat

DUM

Aparcament



5.2- HABITABILITAT. TERRASSES

Estratègia del programa **Superilles**:

El Programa Superilles estableix uns criteris d'urbanització per als carrers pacificats que prioritzen l'augment del verd i la creació de noves zones d'estada, garantint que l'ordenació d'aquests usos permeti l'accés de vehicles i la disponibilitat d'espais acotats per a terrasses, tot mantenint la superfície de terrasses actual.

Característiques dels espais reservats per a terrasses:

- 1.** Espais distribuïts al llarg de tot el carrer, respectant el funcionament global del mateix
- 2.** Espais acotats
- 3.** Possibilitat de compartir espais entre diversos locals, sense necessitat de trobar-se just davant dels mateixos (independent de la ubicació del local)



5- EN QUINS ASPECTES EL PROGRAMA SUPERILLES AFECTA AL COMERÇ

Habitabilitat

Visibilitat

Terrasses

Mobilitat

DUM

Aparcament



5.3- MOBILITAT. DISTRIBUCIÓ URBANA DE MERCADERIES (DUM)

Objectius

- 1- Millorar la distribució urbana de mercaderies com a part del bon desenvolupament de l'activitat comercial al centre de la ciutat**, facilitant la feina dels comerços i els transportistes, i millorant l'atenció al client.
- 2- Reduir els impactes sobre les persones vianants i residents**, restringint i millorant el control horari dels vehicles de transport de mercaderies de major impacte dins de les zones de vianants i altres zones sensibles.
- 3- Reduir l'impacte global**, sobretot en termes d'energia, emissions contaminants, canvi climàtic i accidentalitat, reduint els kms recorreguts i transvasant mercaderies cap a vehicles amb menor impacte per km.





5.3- MOBILITAT. DISTRIBUCIÓ URBANA DE MERCADERIES (DUM)

Necessitats

1. Adaptar la distribució urbana de mercaderies a les **peculiaritats del territori**



2. Tenint en compte **les necessitats de cada tipus de comerç**



3. Així com, les necessitats dels diferents **operadors logístics i els vehicles de transport**





5.3- MOBILITAT. DISTRIBUCIÓ URBANA DE MERCADERIES (DUM) Mesures de gestió de la DUM

1. ÀREES DE CÀRREGA I DESCÀRREGA

2. FINESTRES TEMPORALS

3. CARRILS MULTIÚS

4. DISTRIBUCIÓ NOCTURNA

5. REGULACIONS - NORMATIVES (molls de càrrega integrats als edificis i zones d'emmagatzematge que redueixin el nombre de viatges per a servir un comerç)

6. MICROPLATAFORMES





5.3- MOBILITAT. DISTRIBUCIÓ URBANA DE MERCADERIES (DUM)

Mesures de gestió de la DUM

1. ÀREES DE CÀRREGA I DESCÀRREGA

2. FINESTRES TEMPORALS

3. CARRILS MULTIÚS

4. DISTRIBUCIÓ NOCTURNA

5. REGULACIONS - NORMATIVES (molls de càrrega integrats als edificis i zones d'emmagatzematge que redueixin el nombre de viatges per a servir un comerç)

6. MICROPLATAFORMES





5.3- MOBILITAT. DISTRIBUCIÓ URBANA DE MERCADERIES (DUM)

Mesures de gestió de la DUM

1. ÀREES DE CÀRREGA I DESCÀRREGA

2. FINESTRES TEMPORALS

3. CARRILS MULTIÚS

4. DISTRIBUCIÓ NOCTURNA

5. REGULACIONS - NORMATIVES (molls de càrrega integrats als edificis i zones d'emmagatzematge que redueixin el nombre de viatges per a servir un comerç)

6. MICROPLATAFORMES





5.3- MOBILITAT. DISTRIBUCIÓ URBANA DE MERCADERIES (DUM)

Demanda teòrica de càrrega i descàrrega

L'objectiu del Programa Superilles respecte a la Distribució Urbana de Mercaderies és mantenir l'oferta de places per a la càrrega i descàrrega i millorar-ne la gestió, per garantir el funcionament de l'economia i les activitats urbanes.

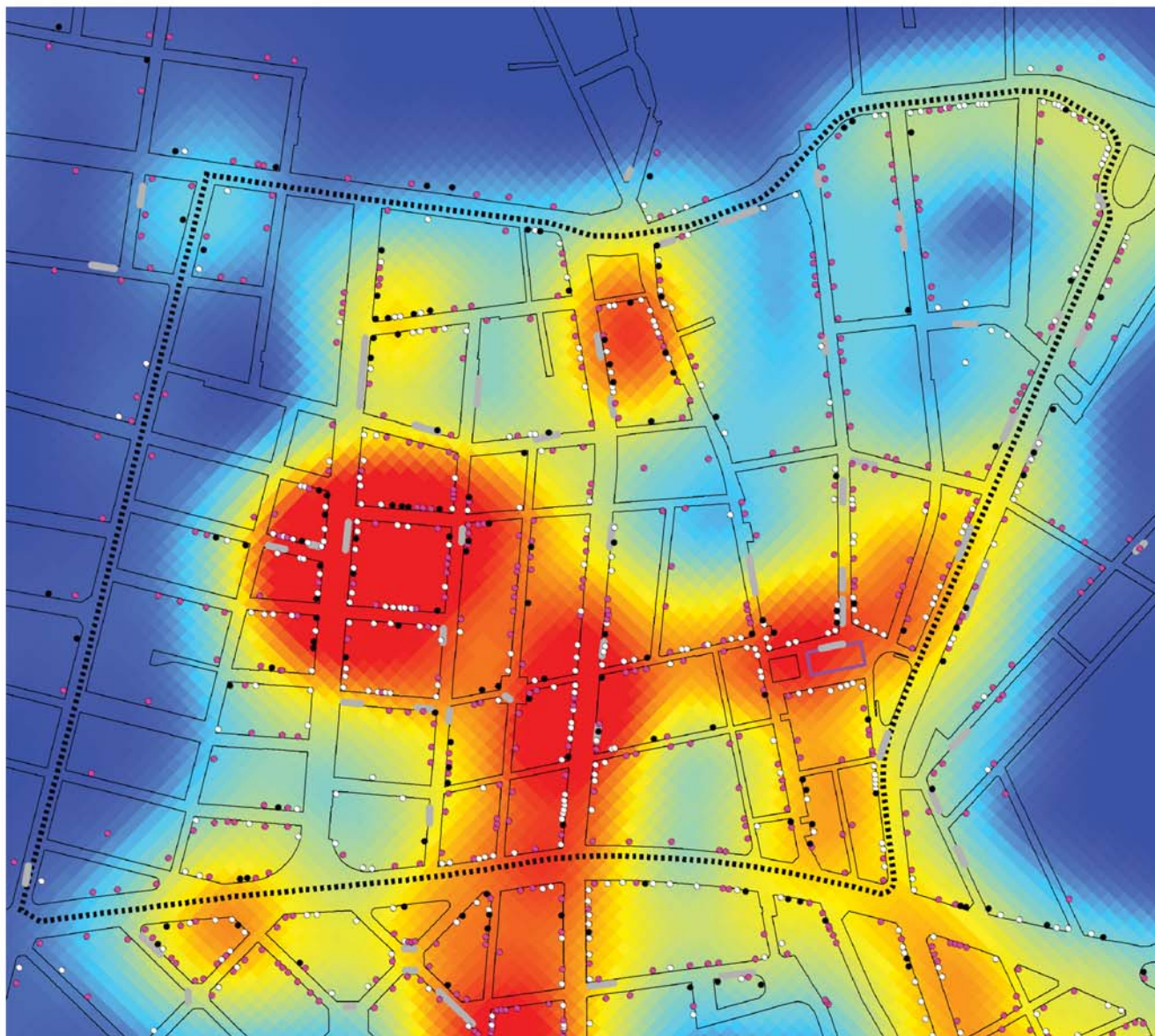
A tal efecte es proposa:

- **Carrers veïnals que són eixos cívics:** en cas de tenir disponibilitat en carrers bàsics/ locals propers, s'eliminen les places de càrrega i descàrrega i es situen en carrers bàsics/ locals propers. Si no es troben ubicacions properes, es mantenen les places de càrrega i descàrrega actuals amb control horari.
- **Carrers bàsics i locals:** en cas de tenir localitzacions properes disponibles, es substitueixen algunes places d'àrea blava/verda per acollir les places de càrrega i descàrrega desplaçades des dels carrers veïnals - eixos cívics. En la resta de casos es mantenen les places de càrrega i descàrrega actuals.
- **Aplicació Àrea DUM:** té com a objectiu millorar la gestió de les places de càrrega i descàrrega per augmentar l'oferta i adaptar-la a les necessitats de les persones transportistes.



5.3- MOBILITAT. DISTRIBUCIÓ URBANA DE MERCADERIES (DUM)

Estratègia del Programa Superilles



A l'àmbit hi ha un total de 115 places de càrrega i descàrrega.

Les zones amb una major pressió sobre les zones de càrrega i descàrrega es concentren a:

- Part central del carrer Mandri
- Part baixa del carrer Muntaner
- Plaça Bonanova
- Plaça Frederic Soler

Densitat de Bars/Comerç/Serveis

Índex sintètic de demanda C/D segons densitat d'establiments



Centre comercial

Mercats

Càrrega descàrrega 2017

- Serveis de menjars i begudes
- Comerç al detall
- Serveis



5- EN QUINS ASPECTES EL PROGRAMA SUPERILLES AFECTA AL COMERÇ

Habitabilitat

Visibilitat

Terrasses

Mobilitat

DUM

Aparcament



5.4- MOBILITAT. APARCAMENT

Tipologies d'aparcament

- Aparcament de turismes



- Aparcament residencial (en calçada i fora de calçada)

- Aparcament forà (en calçada i fora de calçada)

- Aparcament de motocicletes i ciclomotors



Com afecta el Programa Superilles a l'aparcament?

El Programa Superilles prioritza l'aparcament residencial, excepte en zones amb elevada demanda d'aparcament forà, forta presència de comerç i superàvit d'aparcament residencial.



5.4- MOBILITAT. APARCAMENT

Aparcament de turismes. Aparcament residencial

Aparcament residencial: cobreix les necessitats d'aparcament dels vehicles privats de les persones residents en cada àmbit.

A Barcelona, el 19% turismes resolen el seu aparcament en calçada. El 81% restant resolen l'aparcament fora de calçada.

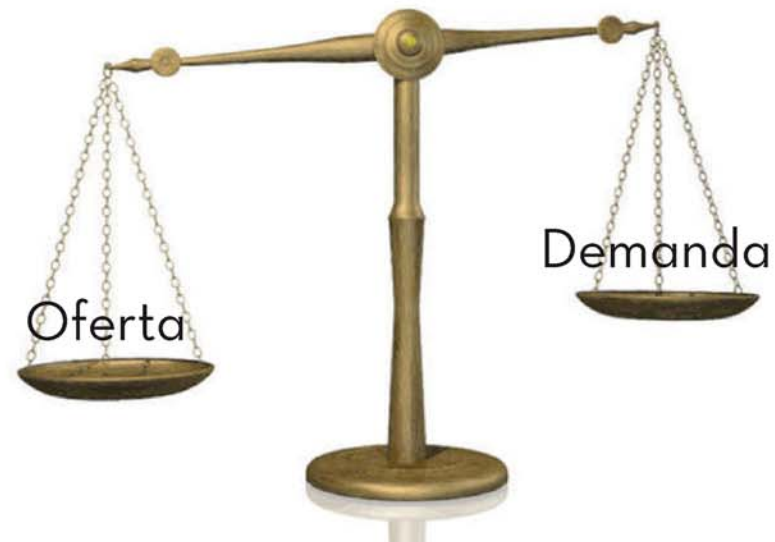




5.4- MOBILITAT. APARCAMENT

Aparcament de turismes. Aparcament residencial

Balanç = oferta - demanda





5.4- MOBILITAT. APARCAMENT

Aparcament de turismes. Aparcament residencial

Balanç = **oferta** - demanda

Oferta = Oferta en calçada + Oferta fora de calçada

Oferta en calçada = Àrea Verda + PMR (persones amb mobilitat reduïda)



Oferta fora de calçada (soterrani) = Garatges veïns + Aparcaments d'ús públic





5.4- MOBILITAT. APARCAMENT

Aparcament de turismes. Aparcament residencial

Balanç = oferta - **demanda**

Demanda = Cens de turismes + furgonetes + tot terrenys



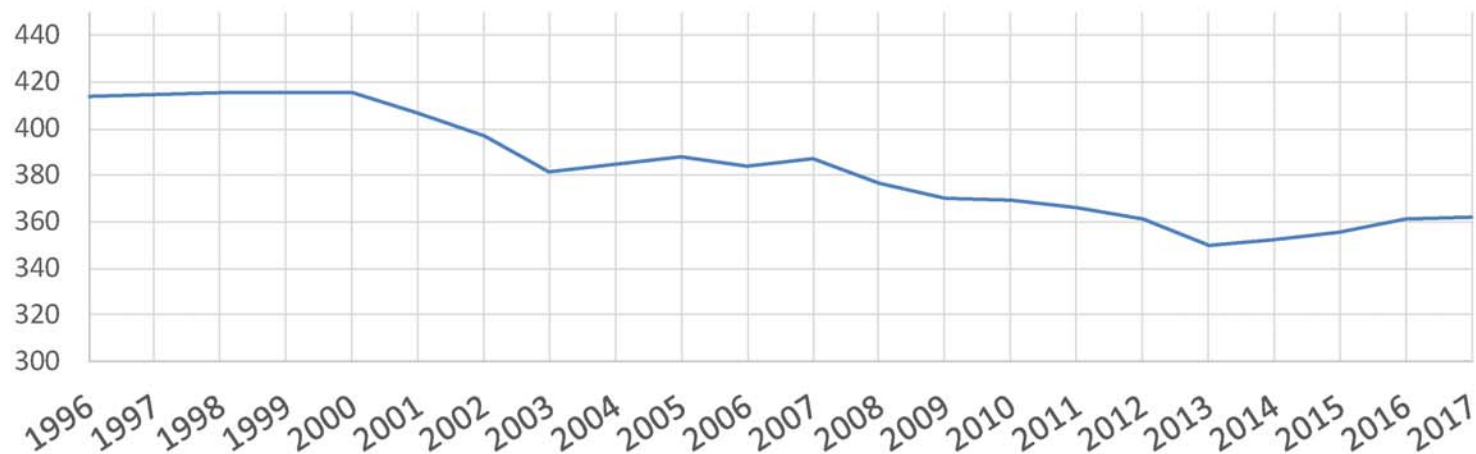


5.4- MOBILITAT. APARCAMENT

Aparcament de turismes. Aparcament residencial

A la ciutat de Barcelona, l'índex de motorització és de 362 turismes/1.000 habitants. S'observa que la tendència és a la reducció de la tinença de vehicle privat (414 turismes/1.000 habitants l'any 1996; reducció del 12% en 20 anys), degut a la millora de l'oferta en modes alternatives de transport (a peu, bicicleta, transport públic) i a l'augment de l'ús dels serveis de cotxe compartit.

Índex de motorització a la ciutat de Barcelona
(turismes/1.000 habitants)





5.4- MOBILITAT. APARCAMENT

Aparcament de turismes. Aparcament residencial

Si l'oferta és major que la demanda, tenim superàvit d'aparcament residencial. En canvi, si la demanda és major que l'oferta, tenim dèficit.

- **Cas 1. Superàvit** tant en calçada com fora de calçada: es poden treure places d'aparcament en calçada.
- **Cas 2. Dèficit** en calçada, **superàvit** fora de calçada: es poden treure places d'aparcament en calçada, promovent l'ocupació dels aparcaments fora de calçada*.
- **Cas 3. Dèficit** tant en calçada com fora de calçada: per poder treure places d'aparcament en calçada cal construir nous aparcaments fora de calçada.

*Aquest és el cas més freqüent en els àmbits de superilles analitzats



5.4- MOBILITAT. APARCAMENT

Aparcament de turismes. Aparcament forà

L'aparcament forà: cobreix les necessitats d'aparcament dels vehicles privats de les persones foranes en cada àmbit.





5.4- MOBILITAT. APARCAMENT

Aparcament de turismes. Aparcament forà

Existeixen dues tipologies d'aparcaments per a l'usuari forà:

- Aparcament en calçada (àrea blava):
preu segons zones:

A. 2,50€/h (màxim 1 a 2h).

B. 2,25€/h (màxim 2h).

C. 1,96€/h (màxim 3h).

D. 1,08€/h (màxim 4h).

- Aparcament fora de calçada
(aparcaments subterranis): entre 2,50 i
4,10 €/h.





5.4- MOBILITAT. APARCAMENT

Aparcament de turismes.

El Programa Superilles prioritza el manteniment de les places d'àrea verda (residents) per davant de les places d'àrea blava (forans).

No obstant això, en els següents casos es prioritzen les zones blaves:

- Una elevada densitat comercial.
- Una forta demanda d'aparcament forà.
- Absència de dèficit d'aparcament residencial.





5.4- MOBILITAT. APARCAMENT

Aparcament de motocicletes i ciclomotors

El parc de **motocicletes i ciclomotors** a Barcelona **ha augmentat un 33%** en el període 1996-2017, passant de 215.000 a 287.000 vehicles.





5.4- MOBILITAT. APARCAMENT

Aparcament de motocicletes i ciclomotors

A Barcelona, el **19% de turismes** resolen el seu aparcament en calçada.

El 81% restant resolen l'aparcament fora de calçada.

A Barcelona, el **24%** de les **motocicletes** i **ciclomotors** resolen el seu aparcament en calçada en places regulades. El 76% restant resolen el seu aparcament fora de calçada (aparcaments) o en vorera (majoritàriament de forma irregular).





5.4- MOBILITAT. APARCAMENT

Aparcament de motocicletes i ciclomotors

En aquest sentit, la política de l'Ajuntament de Barcelona és, de la mateixa manera que amb els turismes, incentivar que un percentatge important del **parc de motocicletes i ciclomotors resolgui les necessitats d'aparcament fora de calçada**, i també **fora de les voreres**, que han de ser espais reservats per als vianants.





5.4- MOBILITAT. APARCAMENT

Aparcament de turismes. Aparcament residencial a l'àmbit de Sant Gervasi - La Bonanova

Balanç d'aparcament residencial a l'àmbit de Sant Gervasi - La Bonanova			Valor	Percentatge sobre l'oferta total
Oferta (places)	En calçada	Àrea verda	697	7,9%
		PMR	55	0,6%
	Fora de calçada	Ús privat (garatges veïns)	7.098	80,0%
		Ús públic	1.024	11,5%
	Total oferta		8.874	100,0%
Demanda (turismes, furgonetes i tot terrenys)			7.498	-
Balanç d'aparcament residencial a l'àmbit de Sant Gervasi - La			1.376	-

El balanç d'aparcament residencial a l'àmbit de Sant Gervasi mostra un superàvit d'unes 1.400 places



5.4- MOBILITAT. APARCAMENT

Aparcament de turismes. Aparcament forà a l'àmbit de Sant Gervasi - La Bonanova

L'oferta total d'aparcament per a persones foranes és d'unes 425 places:

Àrea blava: 125 places.

Places de rotació en aparcaments fora de calçada: unes 300 places.

