

Studietur til Barcelona

Skrevet af kandidatstuderende fra 2.semester på Veje og Trafik, Aalborg Universitet

Vi, en gruppe studerende fra Aalborg Universitet, har været på studietur til Barcelona, som en del af vores civilingeniøruddannelse på Veje og Trafik. Turen til den næststørste by i Spanien har givet os et indblik i internationale trafiksystemer i et miljø, hvor trafikken er langt mere kompliceret end i Danmark.

Byplanlægning

Forud for vores tur havde vi planlagt en byvandring med Barcelona Architecture Walks og et besøg hos ingeniørfirmaet INTRA SL. Byvandringen blev ledet af en landskabsarkitekt, som guidede os gennem byens arkitektoniske og byplanlægningsmæssige kendetegn, mens besøget hos INTRA, grundlagt af den danske ingeniør Ole Thorson (1913-2004), lærte os om deres arbejde inden for mobilitetsplanlægning og trafiksikkerhed.

Begge aktiviteter gav os værdifuld indsigt i byens historiske udvikling fra et planlægningsmæssigt perspektiv. Et gennemgående emne var Barcelonas igangværende og innovative byplanlægningsstrategi, Superilla, som betyder "Superblok" på dansk. Strategien bygger på byens Urban Mobility Plan (2024) og tager udgangspunkt i byens historiske og oprindelige byplanlægningsstrategi, Cardá-Gitteret. Den overordnede målsætning med planen er at skabe et mere bæredygtigt, grønt og socialt byrum ved at omdanne vejbaner til brugbare og offentlige rum, ved at prioritere fodgængere, cyklister og offentlig transport frem for privatbilismen på strækningerne.



Figur 1 - Gruppebillede ved en af superblokkene, der blev besøgt i forbindelse med byvandringen.



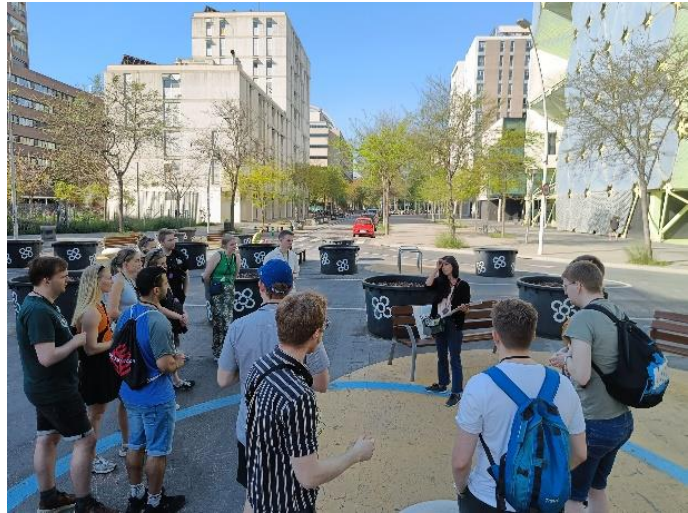
Barcelona blev grundlagt af romerne for omtrent 2000 år siden, men blev først en storby i midten af 1800-tallet på grund af en betydelig overbefolkning. Byplanlæggeren Ildefons Cardá

Figur 2 - Illustration af gridstrukturen, som er udviklet af byplanlæggeren, Ildefons Cardá.

Kilde: <https://llk.dk/x6typu>

(1815-1876) udviklede den oprindelige og omfattende byplanlægningsstrategi for byens udvidelse, som resulterede i store kvadratiske boligblokke arrangeret i en gridstruktur omgivet af vejnettet. Strukturen er roteret 45 grader, således vejene og bygningerne løber diagonalt, for at sikre mest sollys til flest boliger. Den oprindelige byplan har til gengæld resulteret i støjproblemer, dårlig luftkvalitet og meget trafik i byen, samt mangel på grønne områder.

Den nye mobilitetsplan, som er udviklet for at tackle byens udfordringer, er udviklet i tæt samarbejde med byens borgere, da samfundsdeltagelse er afgørende for at opnå accept og opbakning til Superilla-strategien. Strategien mødte umiddelbart modstand fra lokale butiksejere, der frygtede at begrænset biltrafik ville skade deres forretning. Områderne har dog tiltrukket mange mennesker efter omdannelsen, og butiksejerne er nu tilfredse. Strategien har også mødt en generel modstand fra byens borgere grundet be-



Figur 3 - Den første etablerede superblok, hvor plantekasser, afmærkninger og bænke er blevet en del af byrummet.

kyrninger om stigende ejendomspriser, der vil tvinge nuværende beboere ud af deres hjem. Derfor har byrådet fokuseret på etableringen af socialt byggeri i områderne for at fremme lighed og mindske forskellen mellem rige og fattige.

Når Superilla-strategien er fuldt implementeret, vil den medføre en etablering af 503 superblokke og omdannelsen af 21 gader til grønne korridorer. Superblokkene består af en sammensætning af ni blokke arrangeret i et 3x3 gitter, hvori der indføres ensrettede veje og en hastighedsgrænse på 10 km/t for personbilstrafikken for at skabe trygge opholdsområder for cyklister og gående. Dette begrænser biltrafikkens tilgængelighed og fremkommelighed, hvilket fremmer sikkerhed og socialt samvær, samt forbedrer livskvaliteten for superblokkens beboere.

Visionen om at inddrage konceptet "Superblok" i Barcelona virker meget ambitiøst og uhåndgribeligt, men den er lovende, da vi, som følge af vores studietur til byen, kan se en betydelig ændring i byens struktur allerede.

Cykeltur i Barcelona

Efterfulgt af byvandringen og virksomhedsbesøget valgte vi at tage på cykeltur for at opleve byens infrastruktur på egen hånd. Byen bød på mange forskellige trafikale løsninger, som ikke bliver benyttet herhjemme i Danmark. Dette var f.eks. placeringen af cykelbaner/-stier, som i flere tilfælde var anlagt imellem færdselsretningerne, både i eget og samme tracé som den øvrige trafik. I større kryds og rundkørsler var cykelstierne ikke markeret tydeligt. Dette medførte både forvirring og utryghed, idet det ikke altid var lige nemt at finde ud af, hvor der var cykelsti.



Figur 4, 5 og 6 - Et udklip af vores cykeltur igennem Barcelonas gader. På figurene fremgår det bl.a., hvordan cykelstierne er anlagt i midten af vejene, hvilket virkede utrygt som blød trafikant.

Et positivt element fra Barcelonas cykelkultur var den gode brug af cykelgader. Her havde byen oprettet lange cykelkorridorer, som gjorde det nemt at færdes på tværs af byen. Cykelgaden fungerer som et shared space, men med væsentligt fokus på cyklisternes behov. Dette betød en lav hastighedsgrænse og mange bump, således de bløde trafikanter knap nok bemærkede bilisternes tilstedeværelse på gaden.

Shared space i byrummet

Foruden cykelgadernes anvendelse af shared space, er dette koncept ligeledes anvendt i det øvrige gadebillede. Det blev bl.a. benyttet i flere lyskryds, hvor cyklister og fodgængere delte pladsen. Derudover blev konceptet benyttet i flere gader, hvor både bilister, cyklister og fodgængere delte pladsen. Det var især i lyskryds, at shared space skabte forvirring, da det



Figur 7 - Gruppebillede ved en af de besøgte superblokke i forbindelse med virksomhedsbesøg hos INTRA SL.

ikke fremgik tydeligt, hvornår der var shared space og hvornår der ikke var. Ydermere var der flere steder udfordringer med konceptet, da pladsmangel medførte, at vi var nødsaget til at hoppe af cyklerne. Til trods for dette, havde byen formået at skabe mange gader og byrum, hvor det var trygt at færdes og hyggeligt at opholde sig.

Må man køre over for gult?

Signalanlægget er et andet element, som differentierer sig fra Danmark. Her var der flere steder, hvor et gult blinkende lys indikerede, at man gerne måtte køre, men at man skulle holde tilbage for andre trafikanter og være forsigtig. Vi observerede det gule blinkende lys flere steder for biler, men også for cyklister, hvilket i starten kunne medvirke til forvirring, men efterhånden blev et godt værktøj til at blive ekstra opmærksom.

En yderligere forskel ift. signalanlæggene, sammenlignet med Danmark, er den signaltekniske styring, der anvendes. I Barcelona blev det tydeligt, at der er en større anvendelse af tidsstyring, hvor der i højere grad herhjemme anvendes trafikstyring. Konsekvensen af dette blev især tydeliggjort ved den generelle adfærd for fodgængere og cyklister ift. krydsning af veje ved fodgængerfelter. Der forekommer generelt lange rødtider for de forskellige retninger, hvilket resulterer i, at signalvisningen ikke har den ønsket funktion og dermed ikke overholdes. Dette blev både diskuteret med repræsentanter fra INTRA og arkitektrundvisningen, hvor årsagen til denne adfærd er begrundet i kulturen, der forekommer i Barcelona. Herved er der en større risiko for de bløde trafikanters trafiksikkerhed, idet der i større grad ikke forekommer en separering af primær- og sekundærretningen mellem de hårde og bløde trafikanter.

Dansk hygge på spansk manér

Udover de faglige besøg udnyttede vi også muligheden for at få nogle sociale oplevelser sammen. Dette indebar bl.a. en fællesspisning med spansk tapas og paella, samt et besøg på en lokal vingård. Studieturen bidrog dermed ikke kun til vores faglige perspektiver, men også det sociale sammenhold.



Figur 8, 9 og 10 - Stemningsbilleder fra nogle af de sociale oplevelser, som vi har fået sammen på studieturen.