



# Studietur til Gent

Reiserapport



## Innhold

Oppsummering.....	2
Forord .....	3
Vår tur til Gent.....	4
Om rapporten.....	4
Stadt Gent .....	5
Fakta om Gent.....	5
Bakgrunn.....	6
Kommunikasjon .....	7
Mobilitet og et levende sentrum .....	9
Parkeringspolitikk.....	12
Evalueringer .....	14
Politikk .....	15
Framtiden.....	15
På sykkel i Gent.....	17
Menneskene i trafikken.....	17
Anleggene .....	17
Møte med nettverksorganisasjoner i Brussel .....	26
Osloregionens europakontor .....	26
Eurocities .....	26

## Oppsummering

Gent har kommet langt i arbeidet med mobilitetsplanlegging siden Mobilitetsplanen fra 1997 ble introdusert. Planen er godt forankret politisk og det er enighet om hvilke tiltak som skal iverksettes. Det er satt inn mye ressurser på kommunikasjon etter lærdom fra første runde i 1987, som strandet på grunn av dårlig kommunikasjonsarbeid og manglende politisk forankring. Måten å tenke rundt prioritering av trafikkslag og framkommelighet forandret seg. Langsiktig arbeid og aktive politikere har vært viktig for gjennomføring av planen. Borgermesteren i Gent er ofte å se på sykkel i byen og dette gir legitimitet til arbeidet.

Utgangspunktet for all trafikkplanlegging i Gent er at ethvert nytt, infrastrukturinngrep eller tiltak måtte gagne de syklende. Dette opplever vi som syklist i Gent. Det er tilrettelagt for sykling og det er en plan for hvor du skal oppholde deg som syklist. Anleggene er varierende i standard og dekke, men det fungerer. Alle typer syklist i synlige i bybildet og sykkel er et naturlig fremkomstmiddel i byen.

Et suksesskriterium for byen Gent i mobilitetsplanen har vært samarbeidet med handelsstanden. De var i 1987 de største motstanderne av planen. Nå er de dess forkjempere. Oppgradering av sentrum, samtidig som det er godt tilrettelagt for gående og syklende har gitt sentrum en sterk vekst. Dette vises også, svært få ledige butikklokaler, en lang rekke nisjepregede butikker, mange uteserveringer, åpne torg med stor aktivitet og et yrende folkeliv langs elvene.

## Forord

I forbindelse med Statens vegvesen sin reisestipendordning var vi så heldige å få innvilget stipend til en studietur til Gent i Belgia. Formålet med studieturen var å studere mobilitetsplaner generelt og lære om suksessfaktorene for oppnåelse av en høy sykkelandel.

Gent gjennomførte sin første mobilitetsplan allerede i 1997 og har siden høstet mye erfaring om miljøvennlig transport. Sykkelandelen i Gent er på 15 %, en utvikling som skjedd på kort tid. I 1993 startet byens offensive satsing på sykkeltiltak. Utgangspunktet i all trafikkplanlegging ble at ethvert nytt, infrastrukturinngrep eller tiltak måtte gagne de syklende. Det ble ved starten av satsingen i 1993 ansatt egen stab som tok seg av sykkel spørsmål, og av et samlet budsjett på 40 millioner kroner ved trafikkkontoret gikk i 2003 hele 29 % av de samlede midlene til sykkeltrafikk.

Et viktig kjennetegn på en mobilitetsplan er at den skal se på helheten og mobiliteten til alle trafikantgrupper, i tillegg til å legge til rette for gode møteplasser og bomiljøer i byene. Mennesket er premissgiver.

Vi ønsket å heve kompetansen om bymiljø og planlegging i Statens vegvesen da vi er en viktig partner i arbeidet med bymiljøpakkene. At Gent er en by som til størrelsen ligner på mange av de mellomstore byene hvor behovet for å minske bilbruken synes vi er ekstra relevant. I handlingsplan for oppfølging av Statens vegvesen arkitekturstrategi i region sør, er det nevnt at regionen må styrke sin kompetanse på byplanlegging og grønn mobilitet. Denne studieturen vil kunne bidra til dette. Vi tre som var på studietur representerer ulik faglig bakgrunn (sosiolog, landskapsarkitekt og sivilingeniør) men har det til felles at vi alle jobber med oppfølging av Buskerudbyen, bypakker og tilrettelegging for syklende og gående.

## Vår tur til Gent

Vi hadde avtalt å treffe Yves DeBaets som jobber med kommunikasjon i Gent kommune. Yves fortalte om forhistorien til dagens sykkelplan og erfaringene man gjort seg i løpet av de 30 årene siden den første mobilitetsplanen ble introdusert. I byen Gent har man også mange visjoner for framtiden – for å være rustet for de store forandringer man legger opp til fram til 2050 ser man behov for å prøve ut mulige tiltak allerede nå. Resultatet er at man gjennomfører tiltak i liten skala for å på den måten høste erfaringer av konkrete pilotprosjekter. Vi møtte Dries Gysels og hans kollega Karel, som vært delaktige i et prosjekt kalt «Living street» hvor man under begrenset tidsrom – f.eks. en måned – stengt boligater, og har sammen med innbyggerne sett mulighetene å bruke gaterommet annerledes og samarbeidet for å finne løsninger på utfordringer som oppstår.

I tillegg til møtene opplevde vi Gent fra sykkelsetet. Når vi passerte Brussels på veg til og fra hjemme truffet vi også to organisasjoner som koordinerer prosjekter og medlemsstater i EU som arbeider for økt andel miljøvennlig transport.



## Om rapporten

For å trekke erfaringer og paralleller til det pågående samarbeidet i Buskerudbyen (de 5 kommunene Lier, Drammen, Nedre Eiker, Øvre Eiker og Kongsberg, Statens vegvesen, Jernbaneverket, Fylkesmannen, Buskerud fylkeskommune og Kystverket) har vi noen steder i teksten markert i oransje sammenlignet tilstanden i Gent med tilsvarende forhold i Buskerudbyen. Sitater fra Yves DeBaets er hevet ut i blått. Fotografer er, hvor annet ikke er oppgitt, Sara Strid, Tuva Evju og Inger-Marie Holst.

## Stadt Gent

### Fakta om Gent

- 250 000 innbyggere. Antallet innbyggere er stigende etter at mobilitetsplanen ble introdusert – de har klart å snu en nedadgående trend.
- 60 000 studenter.
- Godt bevart middelalder-sentrum
- Gent sentrum er det største bilfrie området i Belgia
- Sykling tillatt i begge retninger i over 700 enveiskjørtede gater



- 111 000 innbyggere
- 5000 studenter
- Antall meter bilfrie gater: gågata i Drammen og Kongsberg
- 4 store kjøpesenter, Liertoppen, Buskerud storsenter, Eikersenteret, Gulskogen senter. Kongsberg har en sentrumsplan og ingen eksterne kjøpesenter.
- Sykling tillatt i begge retninger i 12 enveiskjørtede gater

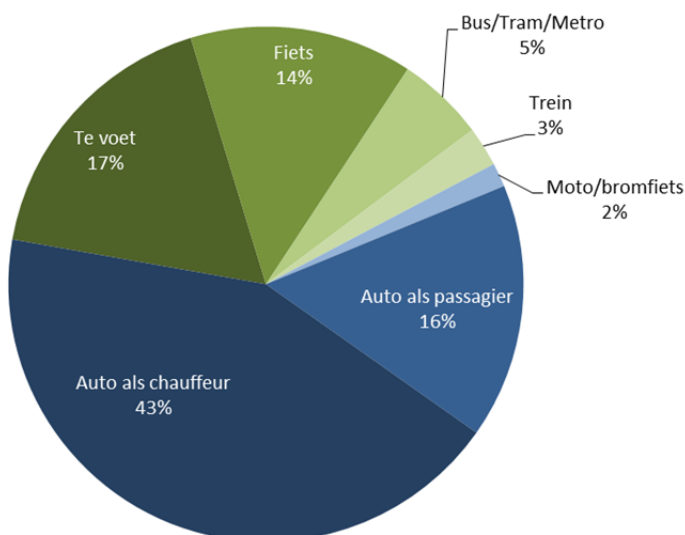
Utbygging av kjøpesenter gir utfordringer for å skape et levende sentrum slik man klart i Gent. Det er muligens potensiale for å skape bedre framkommelighet for syklende ved å tillate sykling mot enveiskjørtede gater i flere av kommunene.

## Bakgrunn

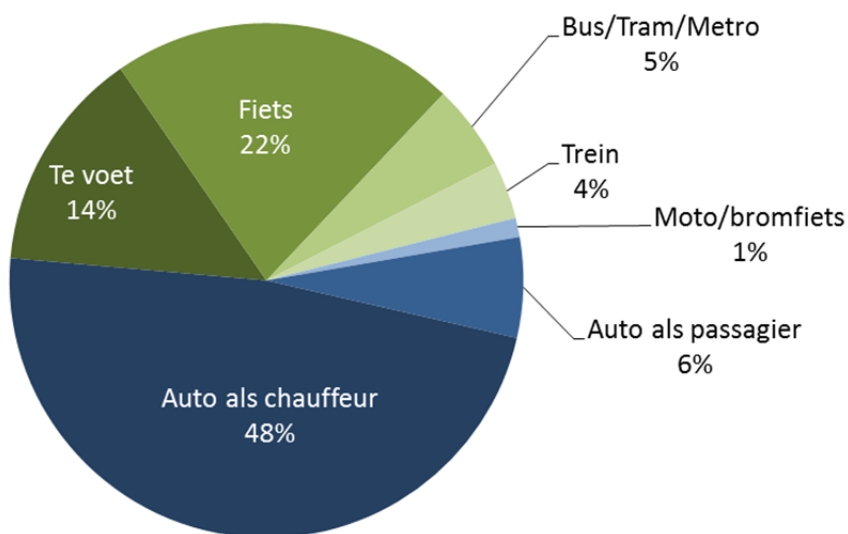
Gent gjorde et første forsøk på å introdusere en mobilitetsplan i 1987, den gang kalt en «sirkulasjonsplan». Denne var imidlertid for dårlig forberedt og kommunisert og måtte trekkes tilbake etter bare 6 måneder. Et nytt forsøk ble gjort i 1997, denne gangen med en mye større vekt på kommunikasjon og medvirkning og med flere konkrete, fysiske tiltak. Prinsippene i «sirkulasjonsplanen» fra 1987 var lite endret. «Nylanseringen» av mobilitetsplanen var politisk initiert av et bystyre bestående av sosialister og liberalister. Planen fra 1997 gjaldt indre by, denne ble fulgt opp med en plan for hele byen (Sustainable urban mobility plan-SUMP) i 2003.

Reisemiddelfordeling (*Fiets=sykkel, Te voet=til fots, Auto als chauffeur/passagier= Bil som fører/passasjer*):

### MODAL SPLIT 1999-2000



### MODAL SPLIT 2012



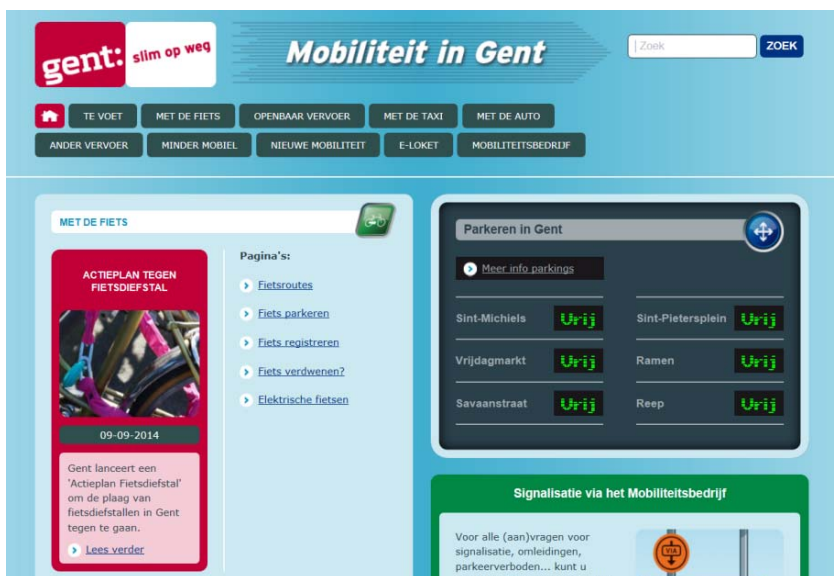
## Kommunikasjon

Erfaringen fra 1987 viste hvor viktig god kommunikasjon med publikum er for å få gjennom endringer. I dag jobber fire personer med kommunikasjon/markedsføring av bærekraftig mobilitet i Gent by.

Ved implementering av planen i 1997 ble det delt ut kart og informasjon til alle innbyggere i byen for å forklare hva planen innebar og hvorfor man gjorde dette. Man hadde også mye samarbeid med handelsstanden, som hadde vært den største motstanderen mot planen i 1987. Seks måneder etter at planen ble introdusert ble det, etter ytterligere medvirkning, gjort mindre justeringer i planen.

I tillegg til de fysiske tiltakene som ble gjennomført, satset man også på holdningskampanjer for å «selge» sykkelen som fremkomstmiddel. Selv om de har en høy sykkelandel i dag, har de fortsatt stort fokus på kampanjer. Et viktig argument for kontinuerlig kommunikasjon, sier Yves de Baets er; *Selv om Coca-Cola er verdens mest kjente og solgte brus, gjør ikke det at de bruker mindre ressurser på å reklamere for produktet sitt. Det samme gjelder for sykkelbruken, man må holde jernet varmt og skape positiv blest rundt det å sykle kontinuerlig.* I tillegg til kampanjer for å fremme sykling i seg selv, har de hatt kampanjer rundt sykkeltyverier, lys-/refleksbruk mm.

Parallelt med kampanjer har man også stort fokus på informasjon til innbyggere når nye tiltak skal settes i verk. Det er også utviklet en egen «informasjonspakke» til nye innbyggere med informasjon om blant annet sykkelvegsystemet, kollektivtransport, parkeringspolitikk mm.



Utsnitt fra Gents nettside

Byen driver en egen nettside (mobilitéitgent.be) hvor du kan finne all informasjon du trenger for å gjennomføre en reise i/gjennom byen – sykkelruter, kollektivtrafikk, gangruter, informasjon om vegarbeid og ledige plasser i parkeringshusene er noe av informasjonen som er samlet her.



Byen har en egen «event manager» med ansvar for å organisere mobilitet ved store arrangement, som f.eks. fotballkamper. Målet er at færrest mulig skal ta bilen. Det settes blant annet opp shuttlebusser fra strategiske steder og ekstra, overvåket sykkelparkering. Alt informeres godt om på forhånd av arrangementet. Under selve arrangementet benytter i tillegg byen anledningen til å fremme kampanjer de har gående, blant annet ved utdeling av informasjonsmateriell.



I Drammen tilbyr kommunen gratis parkering for biler i forbindelser med fotballmatcher på Marienlyst når Strømsgodset spiller.

Handelsstanden har fått oppfordring/hjelp til å gjøre seg attraktiv, ved å satse på nisjeprodukter. Dette bidrar til å promotere byen som et interessant handelssted og tiltrekker flere besøkende.



Byen vår Drammen – en samarbeidsorganisasjon med Drammen kommune og næringslivet. DE starter høsten 2014 et prosjekt for å promotere å bruke sykkelen ved shopping i sentrum. Parallelt ser politikkene på muligheten å tillate 2 timers gratis parkering i sentrum på lørdager.

Kommunikasjonsavdelingen har fokus på å hjelpe politikerne med å informere om og promotere gode ting de får til på mobilitetsfronten. En tendens til å alltid se fremover mot neste prosjekt, istedenfor å få frem de bra tingene som allerede er gjennomført og dermed bygge et godt omdømme.



Til sammenlikning har man i Buskerudbyen kun en stilling som skal ivareta kommunikasjonen til innbyggerne. Dessuten har hver partner en kommunikasjonsansvarlig som er tenkt skal bidra inn i arbeidet – noe som er krevende da disse har en full stilling fra før. Mer ressurser og sterkere fokus på kommunikasjon i prosjektet vil kunne bidra til mer målrettet arbeid med interessentgruppene.



Kampanje i Gent for å få flere til å bruke lys på sykkelen.

## Mobilitet og et levende sentrum

En viktig del av mobilitetsplanen var å begrense bilenes dominans i gatebildet. Mange gater ble gjort om til envegskjøring og gateparkering ble fjernet for å gi mer plass til de myke trafikantene. I så godt som alle envegskjorte gater har syklister mulighet til å sykle mot kjøreretningen.

### *Vi har de veiene vi har – de kan ikke bli breiere, bare smalere*

---

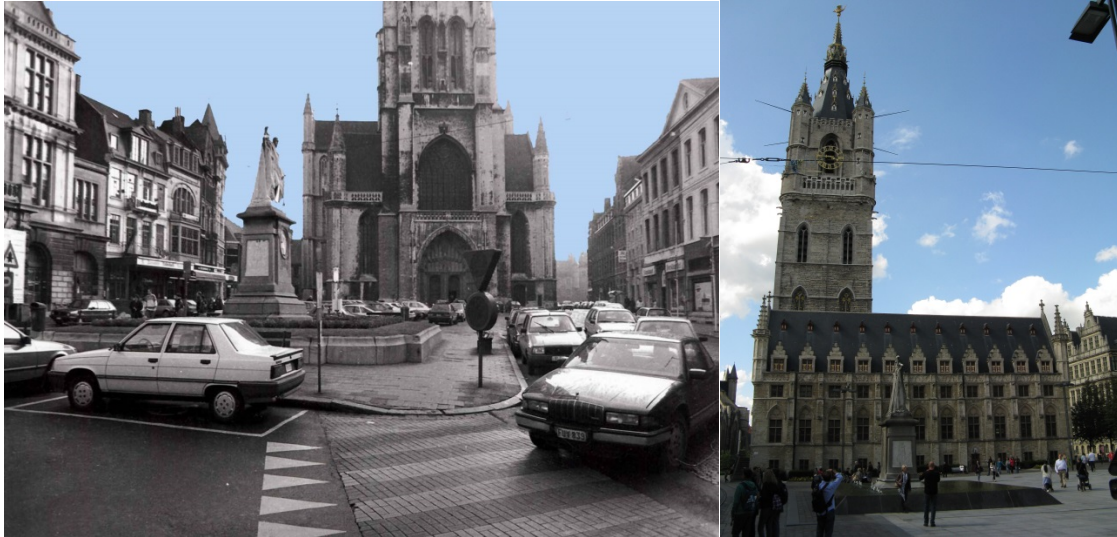
Byen innenfor ringveien er stengt for gjennomkjøring og er bygget opp av et system av gater hovedsakelig med envegskjøring hvor du ender opp ved startpunktet. Av 3000 gater er 700 regulert som enveiskjorte. Hensikten er å lede gjennomgangstrafikken ut på de store ringvegene.

Det er ingen separering mellom bil og sykkel i sentrumsgatene og ingen separering mellom gående og syklende i gågater eller på gs-bruer. I gatene vil dermed sykkelen legge premissene for hastighet og tilsvarende fotgjengerne i gågater. Det var vurdert å forby syklister i gågatene, men ble gått bort i fra fordi man mente det ville undergrave budskapet om å bruke sykkelen til daglige gjøremål som handel osv. Systemet av sykkelruter teller i dag 380 km. I indre by er fartsgrensen i så å si samtlige gater satt til 30km/t. Dette gjør at det blir uproblematisk for syklister og bilister å dele vegbanen.



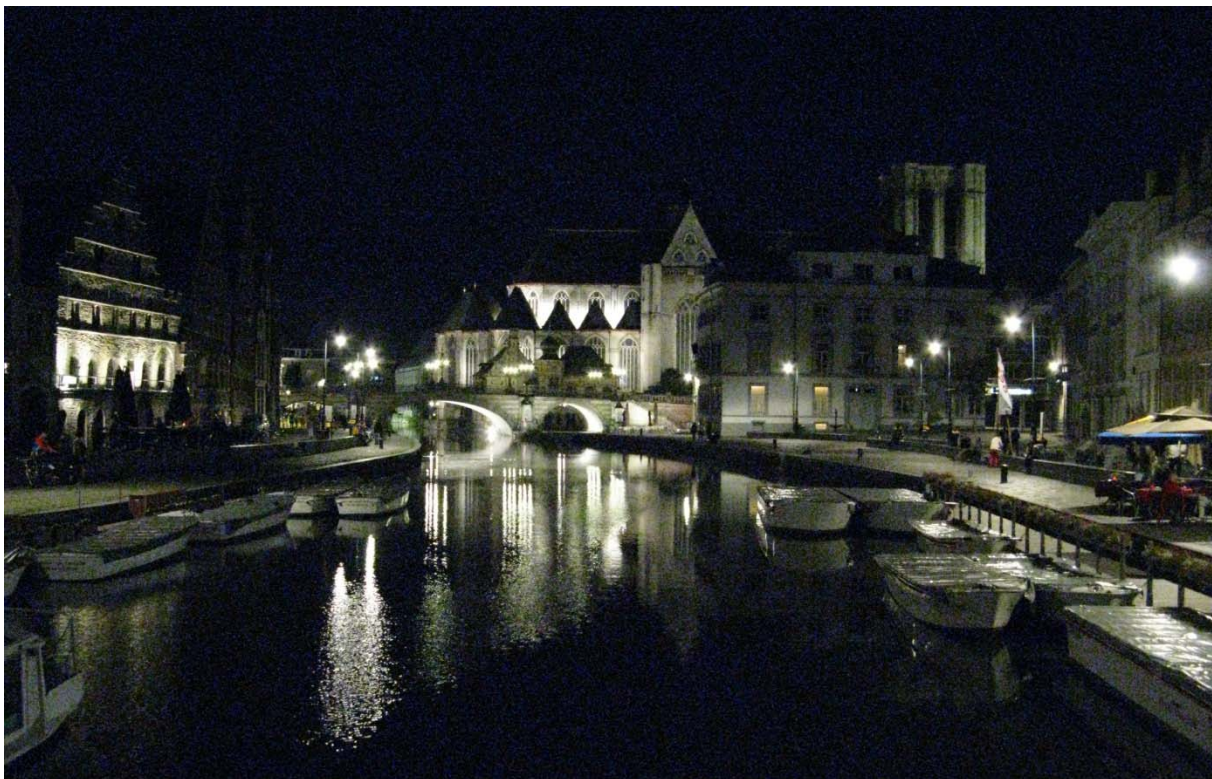
*Utsnitt av mobilitetsplanen som viser systemet av gågater, gater med 30 km/t, envegskjøring, ringvegsystem mm. Det finnes i tillegg egne kart for sykkel og gåing.*

Å skape gode møteplasser var et viktig premiss i mobilitetsplanen. Samtidig som bilrestriksjonene ble innført, ble gater og torg opprustet. Opprustingen førte til at huseiere pusset opp fasader. Liknende erfaringer har Oslo kommune gjort seg i opprusting av Torggata.



*Torget Sint-Baafsplein var tidligere dominert av parkering og biltrafikk. Torget har fått nytt gulv og er i dag bilfritt.*

Det ble introdusert en ny belyningsplan med stor vekt på fasadebelysning. Kommunens belysning av bygningene de hadde ansvar for motiverte også private huseiere til å satse på fasadebelysning. Belysningen i middelalderbyen har blitt en turistattraksjon i seg selv.



*Gent by night*

## *Lag en innbydende by – så vil folk komme. Biler skyver menneskene ut av bysentrum*

---

De største kritikerne av den første mobilitetsplanen var handelsstanden. De var redde for at fjerning av parkering foran butikkene deres ville føre til færre kunder. Det viste seg imidlertid at bekymringen var ubegrunnet. En som handler til fots og på sykkel har større sannsynlighet for å «droppe» innom et par andre butikker som de oppdager på veien, enn en bilist som kjører frem til dit de skal og parkerer foran døra. I sum vil det si mere salg for flere butikker.

## *Du oppdager ikke byen gjennom bilen*

---

Kollektivtilbudet i Gent består av buss og trikk, i tillegg til de fem togstasjonene i kommunen. Det er gratis å reise kollektivt for innbyggere over 65 år og under 15 år.

## **Parkeringspolitikk**

Parkeringspolitikk for bil og sykkel i sentrum av Gent er en viktig del av mobilitetsplanen. Det er begrenset med areal i sentrum, og holdningen i byen er at plassen er for dyrebar til å bruke til bilparkering. Byen Gent eier størstedelen av bilparkeringsplassene, og kan dermed styre parkeringspolitikken slik at den oppfyller mål i mobilitetsplanen. De har jobbet med å optimalisere p-plassene i byen ved at f.eks. arbeidsparkering på dagtid kan bli beboerparkering på kveldstid. I arbeidet med å oppruste torgene i byen ble det etablert parkeringshus under bakken. I tillegg er det større parkeringsområder og parkeringshus utenfor sentrum. Kapasiteten i parkeringshusene vises på skjærmer langs ringveiene og på nettet.

For private bileiere er kommunen opptatt av å kommunisere at det er bileiers ansvar å skaffe parkering.

## *Ta ansvar for eget bilkjøp*

---

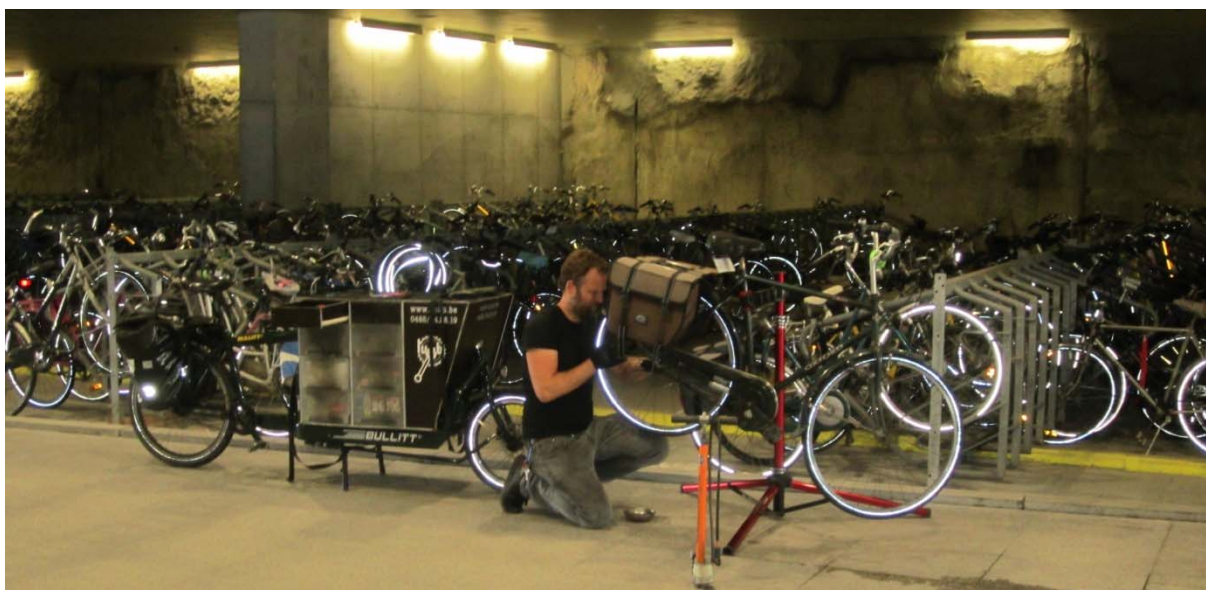
De mener det er innbyggernes eget ansvar når man velger å anskaffe seg bil hvor de har tenkt at den skal stå. I planlegging av nye boligområder legger de også vekt på miljøvennlig areal- og transportpolitikk. Eksempelvis vil et nybygg med 100 leiligheter ha 40 parkeringsplasser for bil, men samtidig ha krav om en parkeringsplass for sykkel per rom i en leilighet.

De store sykkelparkeringsplassene er sentrert ved de store kollektivknutepunktene, og sentrale steder i byen. I tillegg er det mye parkeringsplasser i sentrumsgatene. Mulighet å sette fra seg sykkelen finnes overalt, og sykkelparkeringsstativ finnes i hvert og hvert annet gatehjørne. Inntrykket var likevel at det i sentrumsgatene var en del «villparkering» og hensetting av sykler.

Mest imponerende var sykkelparkeringshuset på hovedtogstasjonen. Prioritering av reisemåte kommer tydelig fram her hvor det er 40 000 reisende per dag, hvorav 10 000 kommer med sykkel, 20 000 med buss eller trikk, og 10 000 med bil eller gående. Her er det ett stort sykkelparkeringshus med 10 000 plasser og kun 3000 p-plasser for bil – med høy pris (30 EUR pr dag).



*Sykkelparkeringshuset på togstasjonen Sint-Pieter med plass til 10 000 sykler.*



*Mens du er på jobb kan du få utført service på sykkelen din. Mobil sykkelreparatør på togstasjonen.*



Til sammenlikning er det ved sykkelhotellet ved Drammen stasjon 244 plasser, 4 plasser til sykkel med vogn og 4 plasser med ladestasjon til el-sykler. Det koster 50 kroner/ måned å bruke sykkelhotellet. For biler koster det 90 kroner /døgn. Dersom du har pendlerkort til toget er priset 95 kroner i måneden. Det finnes 310 p-plasser for biler. Jernbaneverket lager nå en strategi for parkering på alle stasjoner. Flere av partene jobber med parkeringsstrategi ved kollektivknutepunktene.

## Evalueringer

Byen Gent har en egen forskningsgruppe som studerer effekten av tiltakene som gjennomføres. Det innebærer blant annet årlige tellinger av syklistene på faste punkt og i samme tidsperiode – en måned – hvert år.

Hovedruter blir systematisk gjennomgått med tanke på å eliminere problemer for syklistene. Målet er å unngå at sykkelruter stopper opp eller møter blindveier. Ved opprustning av gater og sykkelstier er det fokus på å fjerne terskler i avkjørsler.

## Politikk

I Gent har de noe så uvanlig som et politisk samarbeid mellom liberale og sosialister. Dette samarbeidet har vist seg vellykket og med slagkraft. Mobilitetsplanen er høyt på den politiske agendaen og godt forankret både administrativt og politisk. Mobilitetsplanen for Gent har en ambisiøs visjon som sier noe om «hvorfør gjør vi dette». I arbeidet med en plan må man be om tålmodighet. I Belgia er det lokalvalg hvert 6.år noe som gir politikerne god tid til å gjennomføre planen, og også se resultater av arbeidet. For å nå målsettingen er det viktig å holde seg til planen og at politikerne har mot til å ta upopulære avgjørelser.

Noen viktige elementer i hvorfor de har lyktes;

- 5-års planer med prioriterte tiltakslistene med begrunnelser
- Borgermester og andre sentrale politikere på sykkel i det daglige
- Politikerne har mot til å ta upopulære avgjørelser
- Vedtak på at det IKKE skal etableres kjøpesenter i nærheten av sentrum

*Tillater kommunen etablering av eksternt kjøpesenter i nærheten av bysentrum, må de være bevisst hvilke konsekvenser dette får.*

## Framtiden

I 2012 ble 25 visjonærer invitert til å formulere en visjon for mobilitet i Gent i 2050. Deltakerne var bevisst valgt ut av prosjektleder Dries Gysels basert på tidligere meritter – de hadde vist seg framstående og framtidsrettet innenfor sitt fagområde, bedrift, nabolag, kommune eller organisasjon. I løpet av fem kvelder fikk de i oppgave å analysere dagens transportsystem ved å identifisere problem og muligheter. Forslagene de konkluderte med vært presentert i en rapport som de kalte *Defiets van Troje* – den trojanske sykkel.

Ifølge visjonen er Gent i 2050 en attraktiv by med bilfrie gater og nabolag konsentrert rundt sentrale torv. Kollektivtilbudet er styrket, sykkel, bil-pooler og alternativ transport har bidratt til en kraftig reduksjon av biler i gatene. Veger som ikke er for gjennomfartstrafikk er blitt til fotgjengerareal. Parkering foran eget hus er bare tillatt da noe skal lastes av eller på. Barna kan gjenerobre gatene – flere møteplasser fører til sterkere bånd mellom naboene. I gangavstand finnes tilgang til ekspressykelruter, et sentralt plassert kollektivknutepunkt, og mange snarveier for gående.

Deltakerne i prosjektet hadde stor bevissthet om at for å muliggjøre visjonen for 2050 må man begynne å tenke annerledes allerede i dag. En måte å gjøre dette er å teste ut deler av visjonen i et begrenset område i praksis. Da kan man høste erfaringer og kunnskap om ting som ville vært vanskelig å «tenke ut». Ved å gjennomføre det i liten skala finner man ut hva utfordringene vil være.



I 2013 ble visjonen om «Living street» prøvd ut da et 20-tall innbyggere fra fem ulike gatestrekninger ble enige om å stenge gaten for biltrafikk i en måned. Hensikten var å utforske

- holdbar mobilitet
- forholdet til offentlige rom
- effekter på sosial samvær

Prosjektet ble gjennomført sammen med friville fra Trojanske hesten-nettverket. Gent kommune støttet ved å koordinere møter og finne løsninger for søppelhåndtering, sikre framkommelighet for redningsetaten og ordne med tillatelse for å stenge gatene. En artikkel i nasjonal avis bidro til at sponsorer ønsket å bidra til prosjektet – grønne tepper, griller, lastsykler og billetter til å bruke kollektivtrafikken og taxi var tilbudt til prosjektet.



Evaluering av prosjektet ble gjennomført av de frivillige og Gent-administrasjonen og VTO (Flemish institution of Technologic research).

## På sykkel i Gent

Med 1000 km veger og 380 km sykkelanlegg er mulighetene mange i Gent. Etter å ha fulgt en rute rundt i byen foreslått av vår kontaktperson Yves DeBaets i Gent kommune drøftet vi opplevelsen av å sykle i Gent.



## Menneskene i trafikken

Det første man slås av i Gent er at syklister er en naturlig del av trafikkbildet. I sentrumskjernen ser du flere syklister enn bilister. Det andre er at du ser alle typer mennesker på sykkel. Gamle og unge, folk i dress og folk på veg til jobb. Det er alle mulige typer sykler. Både racers og treningssykler og stolt sittende hverdagssykler. Vi opplevde også at bilistene tar mye større hensyn enn hva vi generelt opplever i Drammen og Oslo. Det er tydelig at bilistene her er vant til å forholde seg til syklister. Sykling er alminneliggjort i Gent i og med at de har gjort det utfordrende og krøkkete å kjøre bil.

Hjelmb Bruken er lav i Gent – vårt estimat er at 1–2 % av de syklende bruker hjelm. Vi opplevde at de syklende ikke var så gode på å gi tegn, uten at dette tilsynelatende førte til noen problemer.

## Anleggene

Hovedgrepet i byen er å gjøre det vanskelig å kjøre bil og på den måten invitere til mer sykling. I tillegg til sykling i blandet trafikk med veldig få biler er det også adskilte anlegg, sykkelgater og sykkelfelt. Konsekvent er det skiltet sykling tillatt i envegskjorte gater. Sykling mot envegskjøring opplevdes veldig positivt og tryggere enn å kjøre med envegskjøringen, siden man da har mulighet for øyekontakt med møtende bilister.



Gent er en middelalderby og det er overveiende gatestein som dekke – noe som kan være ubehagelig å sykle på. Det blir en naturlig fartsdemper.

Vedlikeholdet er ikke så imponerende – oppmerkingen er ofte slitt, og asfaltdekket har begynt å sprekke flere steder. Det er heller ikke spesielt helhetlig – i løpet av vår sykkelturn skifter vi ofte type anlegg. Likevel er følelsen/opplevelsen den at det er godt tilrettelagt fordi det aldri stopper opp. Det er alltid noen som har tenkt på forhånd. I noen få tilfeller var det imidlertid uklart om det var tenkt enveis eller toveis sykling på anlegget.



*På de store veiene har sykkelfeltet fått en «buffersone» ut mot kjørebanelen.*



*Oppmerket sykkelfelt i annen farge gjennom kryss.*



*Lysregulert og oppmerket kryssing av en av de store ringvegene.*



*En annen kryssing av ringveg. Her var vikepliktsforholdene noe uklare med tilsynelatende vikeplikt for biler og syklister. Men øyekontakt med bilistene og litt vinking gjorde at vi kom oss trygt over.*



*Toveis sykkelveg langs en av de store innfartsvegene. Trikk/buss kjører i egne traseer på hver side.*



*Forbi skoler er det benyttet spesiell oppmerking.*



*Toveis sykkelveg langs en av kanalene.*



*For å lette kryssingen er det under mange bruer laget underganger for gående og syklende. Disse står på pæler i vannet.*



*Typisk gate med blandet trafikk i sentrum. Envevskjøring for bil, toveis for syklister.*



*Gang- og sykkelveg i grønne omgivelser til et nytt boligfelt sør i byen.*





*Denne brua utgjorde en viktig kobling på tvers av ringvegen og kanalen og knyttet en helt ny bydel til sentrum.*



*Det er mange kanalkryssinger i Gent, med stor variasjon i bruarkitektur.*



*Sykkelgate (Fietstraat) i boligområde. Her er bilen gjest. Tilsvarende Norges sykkelgater.*



*Sykkelgate i sentrum.*

## Møte med nettverksorganisasjoner i Brussel

I Brussel traff vi representanter for to nettverksorganisasjoner – en på Norsk nasjonal nivå og en på Europeisk nivå. Felles for organisasjonene er at de har transport som et av temaene de jobber med og at de utgjør en lenke mellom sine medlemmer og EU og skal blant annet sørge for god informasjonsflyt.

### Osloregionens europakontor

Osloregionens europakontor er en forening med mål om å være et tverrfaglig service- og kompetansesenter som skal sikre økt deltakelse for sine medlemmer i europeisk regionalt samarbeid. Foreningen har 22 medlemmer – 7 fylkeskommuner (deriblant Buskerud fylkeskommune), 13 kommuneområder og 2 høyskoler. Andre deler av Norge har tilsvarende kontor. Beslutninger i EU har store konsekvenser for Norge. Ifølge Eivind Hodne Steen, ansvarlig for Energi og klima som omfatter temaer om klimapolitikk, samferdsel og miljøspørsmål, kommer omtrent 3 av 4 saker i norske kommuner fra beslutninger og direktiv i EU.



Osloregionens europakontor fremmer spørsmål til EU-kommisjonen etter medlemmenes ønsker, men muligheten til å påvirke kommisjonen og parlamentarikere er i realiteten ikke stor. Deltakelse i ulike prosjekter gir en viss mulighet til å påvirke. Som eksempel nevnes nye direktiv om miljøvennlig drivstoff (elektrisitet/ hydrogen), standarder for ladestasjoner, antall stasjoner og den statlige rollen i dette. Osloregionen sine innspill har imidlertid lite gjennomslag i forhold til sterke lobbykrefter. Ettersom Norge ikke er medlem av EU bruker de ofte de svenske kontaktpersonene for å påvirke parlamentarikere og kommisjonærer. Norge har også en norsk delegasjon i EU som skal representere Regjeringen overfor EU på alle EU-relaterte områder som berører Norge.

### Eurocities

Eurocities er en nettverksorganisasjon for 134 store europeiske byer (byer med flere enn 350 000 innbyggere). Den ble grunnlagt i 1986 av borgermesterne i seks storbyer hvor man slet med de samme utfordringene. Innom sek ulike temaer, deriblant transport, tilbyr nettverket en plattform for utbytte av kunnskap og ideer. Organisasjonen bistår medlemmene når de lager søknader til prosjekter i EUs regi som det er mulig for byene å

søke - da får de midler til å gjennomføre ting og til å ansette prosjektgrupper, noe som blant annet Gent har gjort - men med midlene følger også omfattende krav om rapportering. Eurocities bedriver også lobbyvirksomhet, og søker selv om å drive EU-prosjekter. Under vårt møte presenterte prosjektkoordinator Peter Staelens eksempler på en rekke EU-prosjekter innen forskjellige områder som alle har tilknytning til transportområdet, eksempelvis ITS, arbeidet med å lage mobilitetsplaner, best practice, omfordeling av transportmåter. Kommisjonen hadde et ønske om å lage en standard for mobilitetsplaner for å kunne måle kvaliteten på dem - noe som prosjektet QUEST endte med å vise var altfor vanskelig og komplisert.

Det er mange ulike prosjekter innenfor transport f. eks. for å styrke evnen og motivasjonen til å lage mobilitetsplaner (MP) og SUMP (sustainable urban mobility plans).



*Peter Staelens forteller om Eurocities arbeid.*



Statens vegvesen  
Region sør  
Ressursavdelingen

Tlf: (+47 915) 02030  
firmapost-sor@vegvesen.no

vegvesen.no

**Trygt fram sammen**