

## Om Gent med mera

Hej och grattis till en spännande och givande resa. Denna text (mest bilder och tabeller) ger dig en överblick som lättare sätter in allt du får se och höra i ett sammanhang. Här finns enstaka jämförelser med Uppsala, något från Leuven (föregångare till Gent), några frågor där jag inte har svar.

Jag har gjort två besök i staden, 2018 och 2024, inklusive intervjuer. Jag har kollat gatorna innanför ringleden i *Street view* och tidigare översatt slutrapporten om cirkulationsplanen till engelska (171 sidor, kontentan finns i webbartikeln *Zoner gav bättre luft...* nedan). Jag har tagit mig friheten att infoga ett par tankegångar från Cykelfrämjandet. Gent är svårt att orientera sig i, gatorna vrider sig. Jag hoppas att detta dokument staden mer begriplig.

Torbjörn Albért

**Belgien är ett billand** och var ett biltillverkarland. Av fabriker för Opel, Renault, Volvo, Ford och Volkswagen är bara Volvo kvar – i Gent! Volvo Cars och Volvo Lastvagnar.

Både Gent och Leuven är universitetsstäder med regionfunktioner. I Leuven finns öltillverkaren Stella-Artois och IMEC, ett stort forsknings- och utvecklingsföretag med 5000 anställda, i framkant i nanoteknik och halvledare.

**Externa köpcentra.** Gent verkar inte ha några externköpcentra eller livsmedelsaffärer där ingen bor. Ikea finns vid Flanders Expo, utan att ha blivit ett externcentra för allehanda konsumentvaror.

**Traditionellt byggsätt** för bostäder är *town houses*, utan förgård med egen utgång direkt mot gatan och privata gårdar. Även ringleden och stora infartsleder utanför är sådan bostadsgator. Bilens intåg har bland annat inneburit:

- 15 % utsatta är för trafikbuller över 70 dB. (I Uppsala kommun är det 4 (!) personer av vägtrafikbuller.)
- Bilen helst utanför dörren på allmän mark ger kantparkering ”överallt”, även på ringled R40.



Flandern är djupt förankrad i bilismen. [Tweebruggestraat](#) får illustrera det pågående paradigmskiftet (även om trottoarparkeringen är ett undantag). Sedan 2017 är gatan enkelriktad för biltrafik (men inte för buss, taxi och cykel som synes). Den dubbelriktade cykelbanan övergår i en cykelväg i nästa kvarter, som sedan blir en cykelgata. (Cykelgata tillåter motortrafik). Samtidigt är det bilparkering på trottoaren utanför ett relativt nybyggt hus. Oförändrad gångbredd.

**Trafikreglering är effektivt och extremt billigt.** Gents *circulatie plan* 2017 eliminerade genomfartstrafik, dvs den trafik helt eller delvis använder innerstaden som genomfart. Den kostade endast 6 miljoner euro, genomfördes över en natt (med två års planering och diskussion) och fick direkta effekter med färre trafikolyckor, bättre luft, mindre buller, bilister som bytte till cykel och kollektivtrafik samt ett utökat ”bilfritt” område. Den frigjorde gaturum att användas till andra målsättningar om gående, vistelse, grönska, träd och annat. Det kostar och tar tid.

Mer om resultaten av trafikomläggningen i Gent och Leuven finns här:

[Succé för Leuvens zonplan](#), nov 2020 samt [Zoner gav bättre luft och framkomlighet i innerstaden](#), nov 2020

**Satsar på spårväg.** Gent satsar på att ersätta flera busslinjer med spårvagn.

[Circulatieplan i korthet](#) (officiell sajt.) plus 10 min förklarande film.

## Innehållsförteckning för att lätt återvända till enskilda punkter

|                                                 |           |
|-------------------------------------------------|-----------|
| LAGSTIFTNING OCH INVESTERING .....              | 2         |
| BARRIÄRER I GENT .....                          | 3         |
| <b>INVÅNARTÄTHET.....</b>                       | <b>3</b>  |
| RESEANDELAR.....                                | 4         |
| <b>GATURUM .....</b>                            | <b>4</b>  |
| OMGJORDA GATURUM .....                          | 4         |
| KULTUR I GATURUMMET .....                       | 5         |
| <b>TRAFIK.....</b>                              | <b>7</b>  |
| BESÖKS- OCH GENOMFARTSTRAFIK.....               | 7         |
| GÅNGTRAFIK .....                                | 7         |
| CYKELTRAFIK.....                                | 8         |
| CYKELGATA .....                                 | 9         |
| CYKELBANA - CYKELFÄLT – BYGDEGATA .....         | 9         |
| <b>BILTRAFIK.....</b>                           | <b>10</b> |
| ENKELRIKTADE GATOR.....                         | 11        |
| INFARTS- OCH UTFARTSGATOR .....                 | 12        |
| KNIP FREDAR FRÅN GENOMFART .....                | 12        |
| TRAFIKLJUS .....                                | 13        |
| VÄGMÄRKEN .....                                 | 15        |
| <b>KOLLEKTIVTRAFIKEN.....</b>                   | <b>16</b> |
| WANDELBUS.....                                  | 16        |
| BYGDEGATA FÖR BUSSTRAFIK.....                   | 16        |
| SPÅRVÄG .....                                   | 17        |
| LINJENÄT .....                                  | 18        |
| EGEN BANA ELLER SAMSAS? .....                   | 19        |
| <b>JÄRNVÄGSSTATIONER OCH ANSLUTNINGAR .....</b> | <b>20</b> |
| <b>PARKERING.....</b>                           | <b>20</b> |
| CYKELPARKERING .....                            | 20        |
| BILPARKERING .....                              | 20        |
| BILDELNING.....                                 | 21        |
| PARK&RIDE .....                                 | 21        |
| PARKERINGSHUS OCH BILGARAGE.....                | 21        |

### Lagstiftning och investering

Nederländerna är världens främsta cykelland, där finns mycket forskning och beprövad erfarenhet, men Flandern har numera högsta förändringsfarten. Det gäller såväl lagstiftning som investeringar på lokal och flandrisk nivå. 2012 kom lagen om cykelgata. Där får motorfordon inte köra om cyklist. Tio år senare över 300 tätorter i Flandern inför cykelgata. Lagen kompletterades senare med cykelgatuzon.

[Enligt ECT](#), European Cyclist's Federation, mars 2025:

|               | Invånare.<br>miljoner | cyklingsandel          | mål             | nationell<br>investering/capita |
|---------------|-----------------------|------------------------|-----------------|---------------------------------|
| Flandern      | 7                     | 12,5 %->19 % (2014–23) | 30 % 2040       | € 47,5                          |
| Nederländerna | 18                    | 27 % (2023)            | +20 % (2022–27) | € 13,3                          |
| Danmark       | 6                     | 17–12% (2012–21)       | -               | € 7,2                           |

## Barriärer i Gent

**Järnvägen** i öster (900 m, en nybyggd gångcykeltunnel har halverat för gående och cyklande)

(U-a: 1,14 km till Vimpelgatan, planerad bro minskar barriären. 800 m vid Portalgatan, GC-underfart påtänkt)

**bangården** (2 km)

**hamnen** i norr (14 km), i öster (800 m, en nybyggd GC-bro har minskat avståndet).

U-a: Fyrisån 1,2 km Fyrishov-Bärbyleden, cykelbro planerad.

**Kanalerna:** Ja och nej. I centrum: Kvarteren är mycket små, men mot väster/norr är det ändå bara 150–200 m mellan broarna, mot nordost 350 m. Vid Visserij i öst 350–600 m. I Zuid: 435 och 500 m mot väst. 300 och 700 mot öst.

Samtidig har kanalerna möjliggjort planskilda korsningar genom att GC-banor leds under broar (såsom Luthagsbron, Tullgarnsbron och Dalabanan på östra sidan av Fyrisån)

## Invånartäthet

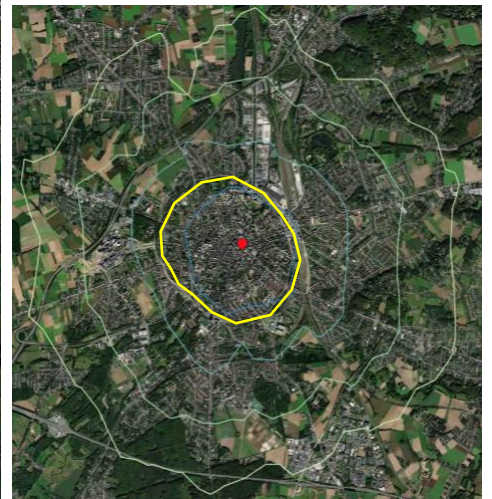
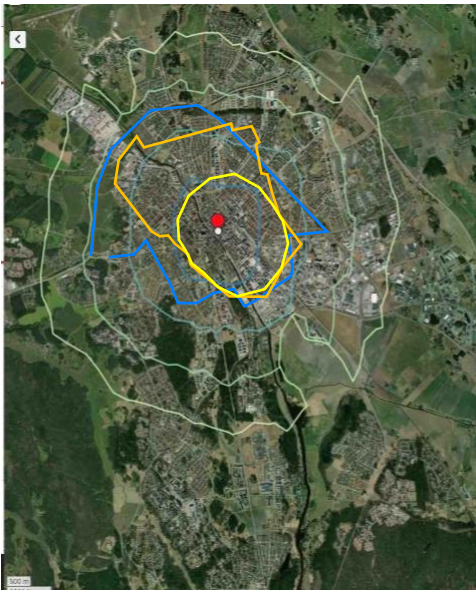
Flandern är drygt hälften så stort som Västra Götaland och har nästan fyra gånger fler invånare. Men när det gäller städerna är de ungefär lika tätbebyggda som Uppsala: Gent är en större stad, men det märks först när man är mer än 2 km från centrum och ännu mer på landsbygden. Leuven tätort är mindre än Uppsala.

Densiteten gäller radien 0-1 km, 1-2 km, 2-3 km, 3-4 km.

## Täthet Gent Leuven Uppsala

invånare enligt Openrouteservice mars 2025

| radie           | 1 km     | 2 km     | 3km      | 4 km      |
|-----------------|----------|----------|----------|-----------|
| Uppsala         | 21 000   | 61 000   | 96 000   | 120 000   |
| Gent            | 25 000   | 69 000   | 116 000  | 154 000   |
| Leuven          | 21 000   | 48 000   | 75 000   | 94 000    |
|                 |          |          |          |           |
|                 | 0-1 km   | 1-2 km   | 2-3 km   | 3-4 km    |
| Uppsala         | 21 000   | 40 000   | 35 000   | 24 000    |
| Gent            | 25 000   | 44 000   | 47 000   | 38 000    |
| Leuven          | 21 000   | 27 000   | 27 000   | 19 000    |
|                 |          |          |          |           |
| densitet inv/ha | 3,14 km2 | 9,42 km2 | 15,7 km2 | 21,98 km2 |
| Uppsala         | 69       | 42       | 22       | 11        |
| Gent            | 80       | 47       | 30       | 17        |
| Leuven          | 69       | 29       | 17       | 9         |

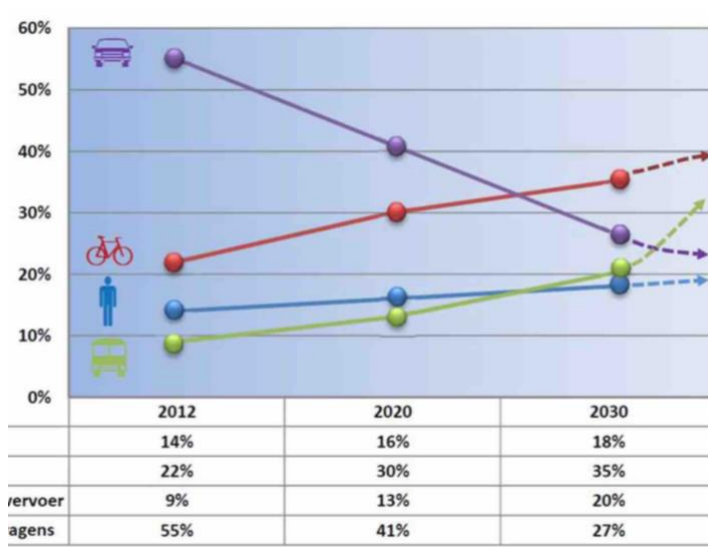


1, 2, 3 och 4 km gångavstånd från centrum i Uppsala, Gent och Leuven. Samt respektive ringled.  
(Gents ringled är egentligen en ”inre ringled”. Utanför finns en motorvärsringled på 3-7 km avstånd från centrum.)



## Reseandelar

Gents utveckling: fler av allt på tio år: 250.000 invånare. 96500 inpendlande. 67.000 eftergymnasiala studerande. +17000 bilar.



Cirkulationsplanen innebar att målen för trafikandelar 2030 infriades redan 2017. Nu har målen till 2030 vässats.

*Kommentar: Extrema mål och extrema resultat. Cirkulationsplanen var en Steg1-åtgärd som kostade 60 miljoner kronor (lite mer än en cykelbro). Det blev en kraftig ökning av cyklingen (+50 %) och kollektivtrafik (+50 %) och minskning av biltrafik (-25 %). Andelsmässigt minskade bilåkandet med 14 %-andelar varav 8 %-andelar gick över till cykel, 4 %-andelar till kollektivtrafik (bland annat genom Park&Ride) och 2 %-andelar gång. Två av tre bilburna bytte till cykel, en av tre till kollektivtrafik. Målet för 2030 (!) är nu att minska bilåkandet med ytterligare 14 %-andelar (dvs minskning med 34 %, oaktat befolkningsökning) som fördelas på  
+5 %-andelar för cykel (en ökning med 17 %),  
+7 %-andelar för kollektivtrafik (en ökning med 54 %)  
+2 %-andelar till gång.*

## Gaturum

### Omgjorda gaturum

Att trafikreglera för att minska olyckor, få mindre buller, bättre luft och större framkomlighet för alla kostar en struntsumma, att omvandla frigjord asfalt till mänskliga och naturliga ytor kostar och sker inte över en natt.

Exempel på gaturum som gjorts om till torg, blivit grönnare, gett mer plats för gående, blivit gångfartsområde utan genomfartstrafik. Klicka och kolla själv:

2013 [Oude Beestenmarkt](#) Gata och bil-p försvann. Scaldissluis intill återställdes 2012 bilparkering till kanal/sluss.

2017 [Maaseikstraat](#). Gata och bilparkering blev större park.

2017 [Lippensplein](#) 6-vägs korsning. Blev ett Knip (genomfartstrafik stängdes) och 2024 grönnare.

2018 [Drongenplein](#) (utanför innerstaden). Stor kyrkoplan med bilparkering blev park.

2014–19 [Koepoortkaai](#). [Södra delen](#) Gata blev park. Genomfart stängdes redan 2014.

2017–19 [Reep](#). Bilparkering och kant-p försvann när kanal återställdes. Norra sidan blir bilfri.

2017 [Geldmunt](#). ”stor” trafikplats blir mindre när genomfart på Geldmunt upphör: Kortare övergångsställe.

Cykelparkering. Observera att spårvägen går in i gångfartsområde.

2017–23 [Baudelopark](#). Gata stängs av och parken förstöras. Diagonal gata stängd tidigare.

2019–22 [Baudelostraat](#). Trottoar blev park. Köryta i nivå med gångyta. Träd i kant- p. Ena kant-p försvann.

2019. [Ooivaarstraat](#). Grön avsmalning i korsning som gränsar till park.

2019–23 (nångång) [Vlasmarkt](#). Körbana och parkering blir gångyta (eller uteservering)

2020 [Leeuwstraat](#). Smalare körbana har gett fler bilplatser med vinklad kantparkering.

2021–22 [Sint Lievenpoortstraat](#). Mer grönt, växter och träd. Samma trottoarbredd. Fortfarande dubbelriktad trafik. Parkering kvar, men färre. I norra änden har trafikplats blivit ett torg.

2022 [Bagattenstraat](#). Bred korsning får gångyta/torg. Kantparkering kvar med träd på bägge sidor. Cykelgata med dubbelriktad biltrafik.

2023 [Sint Elisabethplein](#). Litet utrymme har blivit grönnare och bil-p för delningsbilar.

2023 [Zandberg](#). Ett innetorg med bil-p har blivit grönnare.

## Kultur i gaturummet

Gent har en enorm sommarfest i klass med Stockholms vattenfestival.



2011 byggdes ett omdiskuterat trähus, [Stadshal](#), med öppna sidor och högt (inner)tak centralt på planen bakom gamla stadshuset till höger.

Väster om gamla stadshuset finns en gränd fylld av graffiti, Werregarenstraat: "Graffitistraat".

Det finns mängder med muralmålningar. 2024 hade en särskild satsning.



Muralmålning t hö: "Samtal får väggar att rämna". kampanj mot våld i hemmet. OR-kod leder till film med råd.



Kommentar efter valet. Hela plakatet är en installation.





Flera brandgavlar är målade. -- Grått hus blev till hälften gult. -- Elskåp.

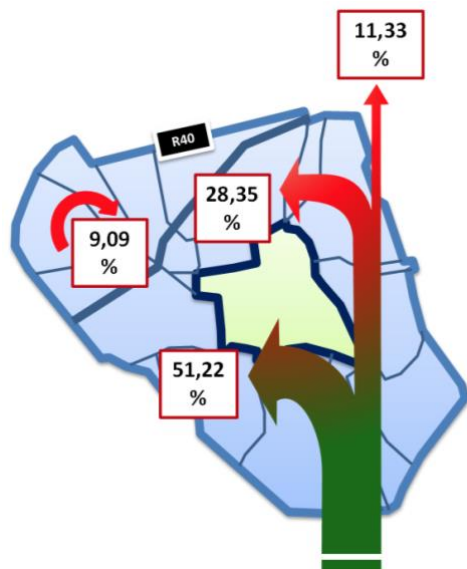


En mur har fått målningar



# Trafik

## Besöks- och genomfartstrafik



11%: Overall, the share of pure through traffic is rather limited in the R40 area. 1980 (bilar/dag?)

28%: Semi-through traffic Almost 1/3 of the traffic avoids the R40 by travelling relatively long distances on saturated traffic axes within the R40 area 4957

51%: Destination traffic more than half of all traffic takes the shortest distance to and from the R40. 8955

9%: Internal traffic has origin and destination within R40 1590.

| Aard van het verkeer binnen de R40 (huidig) |       |         |
|---------------------------------------------|-------|---------|
| Zuiver doorgaand verkeer                    | 1980  | 11,33%  |
| Semi doorgaand verkeer                      | 4957  | 28,35%  |
| Bestemmingsverkeer                          | 8955  | 51,22%  |
| Intern verkeer                              | 1590  | 9,09%   |
| Totaal                                      | 17481 | 100,00% |

**Low emission zone, LEZ**, för personbilar i hela innerstaden infördes 2020. Man måste registrera sig bil, även utländska. Vissa skitiga bilar får tillträde mot betalning, de skitigaste är förbjudna. Kamera registrerar bilnumret vid "entrén". [LEZ ska utvärderas](#). Den har gjort nytta, men trafikreglering sägs vara ett rättvisare sätt att reglera utsläppen.

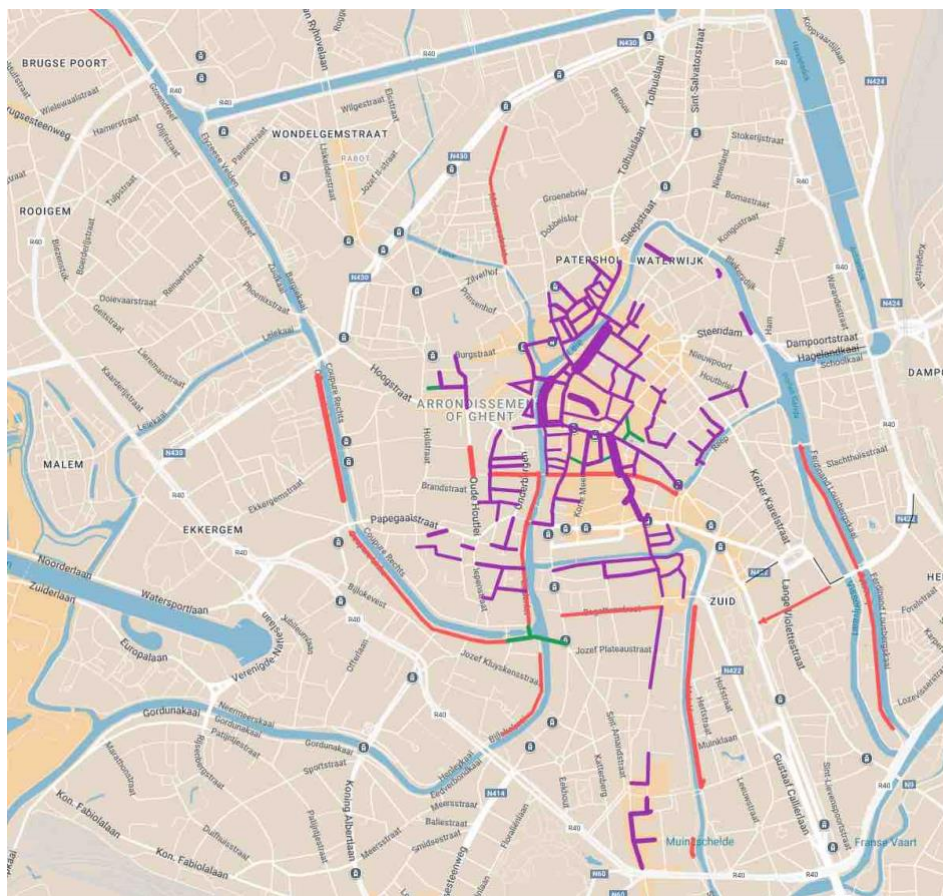
**"Bilfritt"**. De "bilfria" områdena (egentligen bilglesa: *autoluwe*) är skyltade som gångfartsgator. Samtidigt med *circulatie plan* mer än fördubblades gångområdet.

## Gångtrafik

Generellt sett är trottoarerna smala i Nederländerna och Flandern. Fotgängarna är lika hunsade som i Uppsala. (*I Uppsalas gåprioriterade område kan två gående möta två andra på 2,9 km trottoar medan två personer i bil kan möta två andra i bil på 11,9 km*).

Utrymmet som lösgörs vid enkelriktad biltrafik verkar förr främst ha använts för kantparkering på bägge sidor. De "bilfria" områdena har gångfart.





**Lila: Gångfartsgator.** På de bredare stråken är cykling inte tillåten 11–18. Många gator har ”fortfarande” trottoarer. Ingen av gångfartsgatorna är öppna för genomfart med bil. De flesta är ”bilfria”, i praktiken får vissa fordon köra där, möjligen under vissa tider.

**Brandgula: Cykelgator.** Här samsas motor- och cykeltrafik. De är genomfart för cykling, men inte för bil (medels motriktad enkelriktning eller återvändsgata). Två cykelgator skär centrum mellan öster och väster.

**Grönt:** Bilfria gaturum i övrigt.

## Cykeltrafik

**Hyr-elsparkar.** Kan inte minnas att jag sett några. Personägda elsparkar: Vet ej.

**Gatubeläggning:** Gatsten, smågatsten har varit den traditionella gatubeläggningen, men asfalt blir allt vanligare. (Utanför borgen Gravensteen är det besvärligt att cykla: storgatsten och från flera håll räls.)

Marksten på mindre gator finns också, men är relativt jämn. Inga problem med tjälskjutning eller dubbdäcksslitage. Även betongbeläggning utanför innerstaden.

**Fråga: Hur hanterar ni hyr-elsparkar?**

**Framkomligheten** i innerstaden för de som cyklar är total, även om det finns en 600 m lång sträcka på ringleden som saknar cykelfält/bana. Alla gaturum är öppna för cyklisterna utom några gångfartsgator kl 11-18. Många gator är enkelriktade för motortrafik, men inte för cykel. Ingen har ett markerat cykelfält i motsatt riktning, utom **en** gatsnutt.

**Blandtrafik.** Så gott som hela innerstaden har blandtrafik (cykel + motor- och rälstrafik). Några gator har cykelbana, ibland på ena sidan, enkelriktad eller dubbelriktad, någon gata har cykelfält, på ena eller bägge sidor. Några gaturum är fredade från cyklisterna kl 11-18.

**Enkelriktad motortrafik** skapar mer utrymme för annat, utan nackdelar för motortrafiken. Gaturummen är fortfarande åtkomliga för bilburna, men i en del fall kan de behöva ta en extrasväng runt det sista kvarteret.



**Planskilda korsningar mitt i stan.** Kanalerna kan vara barriärer, men möjliggör underfarter för cyklister vid större trafikskorsningar. Uppsala har gjort det längs Fyrisån under Dalabanan (fast bara på ena sidan), samt under Tullgambron, Luthagsbron och Bärbyleden.

**Nybyggen** sedan 2017 är fem broar utanför ringleden och en GC-tunnel under järnvägen. Innanför ringleden har tre underfarter under kanalbroar byggts och två gator blivit GC-bana i park. 6 linjebussgator och en skolbussgat har blivit bygdegator.

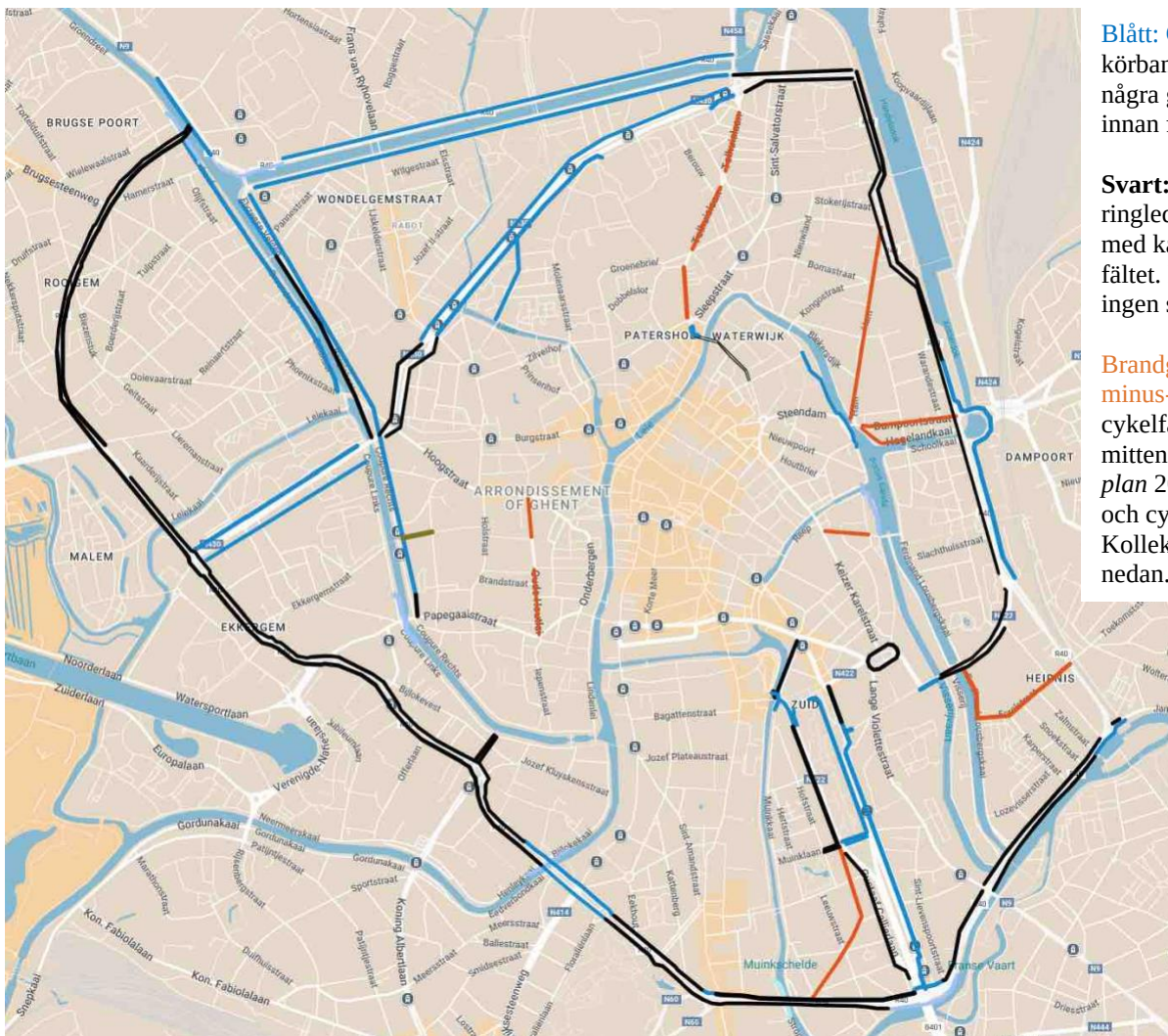
## Cykelgata

Se karta ovan. I Belgien är det lag på att motorförare, inklusive mopedist, inte får köra om cyklist. Det är också möjligt att skapa hela zoner med cykelgata.

Cykelgata har två stora fördelar:

- \* Smalare körbana särskilt om motortrafiken är enkelriktad = mer utrymme för trottoarer (eller grönt eller vistelse).
  - \* Lägre fart på motorfordon.
  - \* Färre motorfordon medels enkelriktning. Ingen genomfartstrafik med motriktad enkelriktning, typ Övre Slotts.
- 75 % av gaturummen i Leuven innerstad är antingen gångfart eller cykelfart.

## Cykelbana - cykelfält – bygdegata



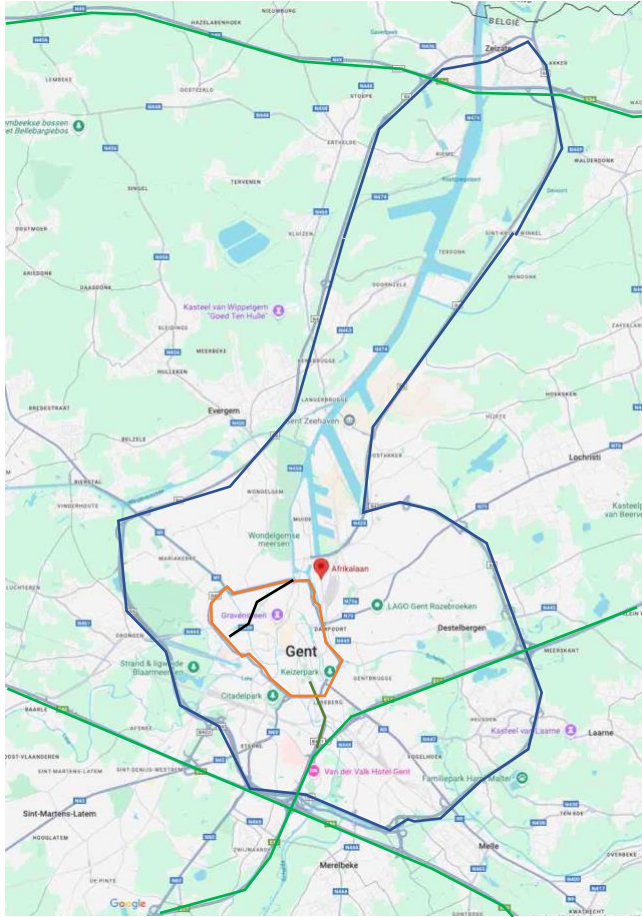
**Blått: Cykelbana** längs körbana. Det finns knappt några gator med cykelbanor innan för ringleden.

**Svart: Cykelfält:** Nästan hela ringleden har cykelfält. Ofta med kantparkering innanför fältet. En liten sträcka har ingen separering alls.

**Brandgult Bygdegata: 2-minus-1-väg:** Breda målade cykelfält med en körbana i mitten. Infördes med *circulatie plan 2017* och finns där buss och cykel samsas. Se under Kollektivtrafik >> Bygdegata nedan.

Som synes har ringleden (50 km/tim) mestadels cykelfält, ofta i dörronen till kantparkering innanför. Det finns i praktiken inga cykelbanor eller cykelfält innanför ringleden, däremot cykelfält i form av bygdegata.

## Biltrafik



**Ringleden R40.** (Brandgul) Ringleden är till stor del en bostadsgata med 24 m brett gaturum (S:t Olofsg vid bibblan är 26 m) och upp till 40 m i södra delen. Den har 50 km/tim och är mestadels fyrfiliga körfält för motortrafiken. Vanligen kantas den av cykelfält (!), ofta i dörzonen av kantparkering innanför cykelfältet (att öppen bildörr blockera cykelfältet). I vissa fall backar man ut i cykelfältet.

**Smitvägen N430,** (svart) som skär genom nordvästra hörnet har ett fullt separerat gaturum med upp till 40–50 m bredd mellan fasaderna. Fyra körfält (men <5,5 m breda dubbelfält,) viss kantparkering, två spårvägsspår och två cykelbanor samt minimala trottoarer (2–2,5 m). Ofta finns en parallellgata. Kommunens ambition att minska genomfartstrafiken på N430 är en utmaning.

**R4 är en yttre motorvägsring** (blå) som inte är helt färdig.

Från yttre R4 till R40-ringled finns tre huvudinfartsvägar (Afrikalaan, Drongensesteenweg och motorvägsinfarten B40 (mörkgrön)).

Genomfartstrafiken ska flytta sig från R40 till R4 genom:

- Trafikljusreglering ska prioritera infarterna före ringleden R40.
- Att in- och uttrafik till in- och utfartsgatorna innanför ringled R40 prioriteras.

Men samtidigt motverkas detta: trimning av trafikljusen på ringleden ska öka dess kapacitet och planfri korsning vid Heuvelplein ska byggas i och med ny spårväg.

**Körbaneläbren** (mätt i Google Earth):  
Smalare körbanor generellt. Exempel:

Gata

Brabantdam: gata med spårväg, 5,7 m.

Steendam 6 m (exkl kantparkering)

Keizer Karelstraat 6,5 m (exkl kantparkering) buss. bygdegata

Kortrijksepoortstraat 5,8 m (spårväg)

Hoogstraat, 5,8 m. busstrafik

Toolhuislaan, 7 m. Busstrafik bygdegata

Dubbla körfält

Justus de Bruykerdreef: dubbla busskörfält: 5,65 m.

Motorvägsinfarten B401, dubbla körfält: 6,25 m.

Smitvägen N430 Begijnhoflaan, dubbla körfält: 5,85 m.

Ringleden, Rooigemlaan dubbla körfält: 5,5 m.

*Uppsala (mätt i Google Earth)*

*Gata*

*Sysslomansgatan (Sverkerskolan): 7,5 m*

*-"- Ovandahls. 7,0 m Buss*

*Årstagan (efter att ha flyttat bort cyklisterna) 7,5 m Buss*

*Gröna gatan (efter att ha flyttat bort cyklisterna) 7 m Buss*

*Tunagatan (ej vid kantparkering) 8,5 m Buss*

*Fyrsvallsgatan 7,75 m*

*Nedre Slottsgatan 7,5 m*

*Carolinabacken 6,4 m (ombyggd t paradgata)*

*Norbyvägen (v nya Botan) 7,75 m*

*Svartbäcksgatan Dubbla körfält, 6 o 6,5 m*

*Vaksalagatan (breddad): 6,3 och 6,4 m*

*Vaksalagatan (ö Österägsgatan): 7,7 och 8,25 m*

*Kungsgatan 12,25 m (norr om S:t Persgatan).*

*Luthagesplanaden: 7,5 m*

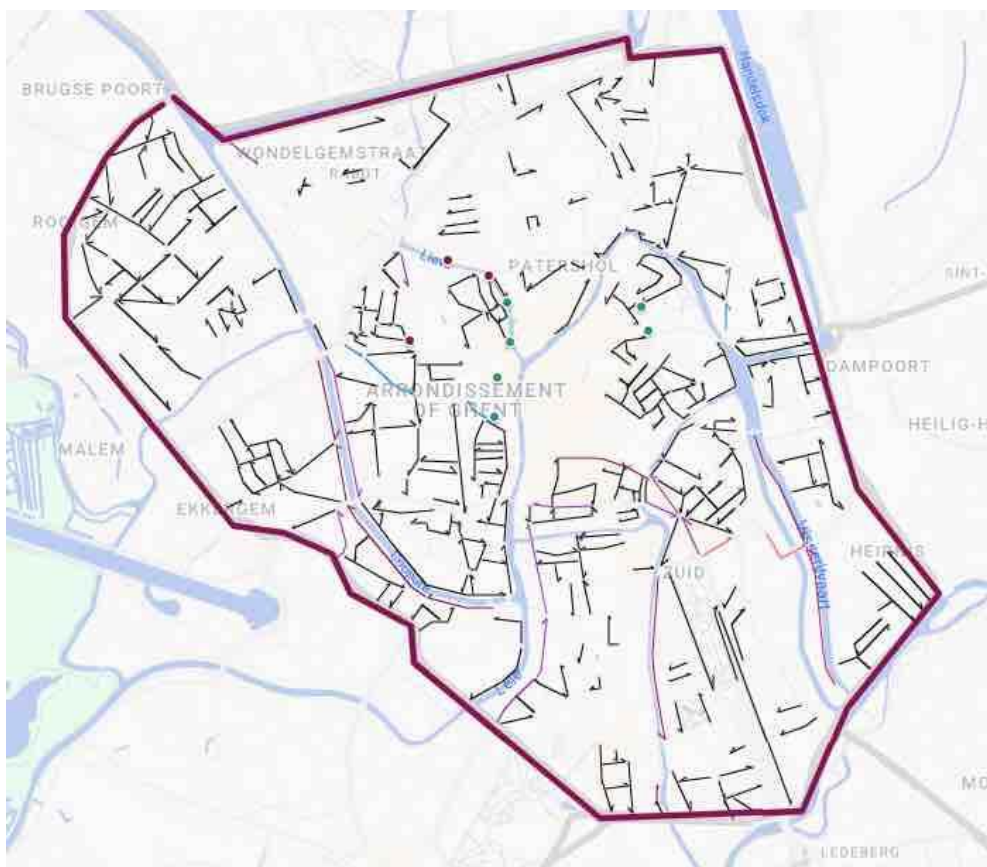
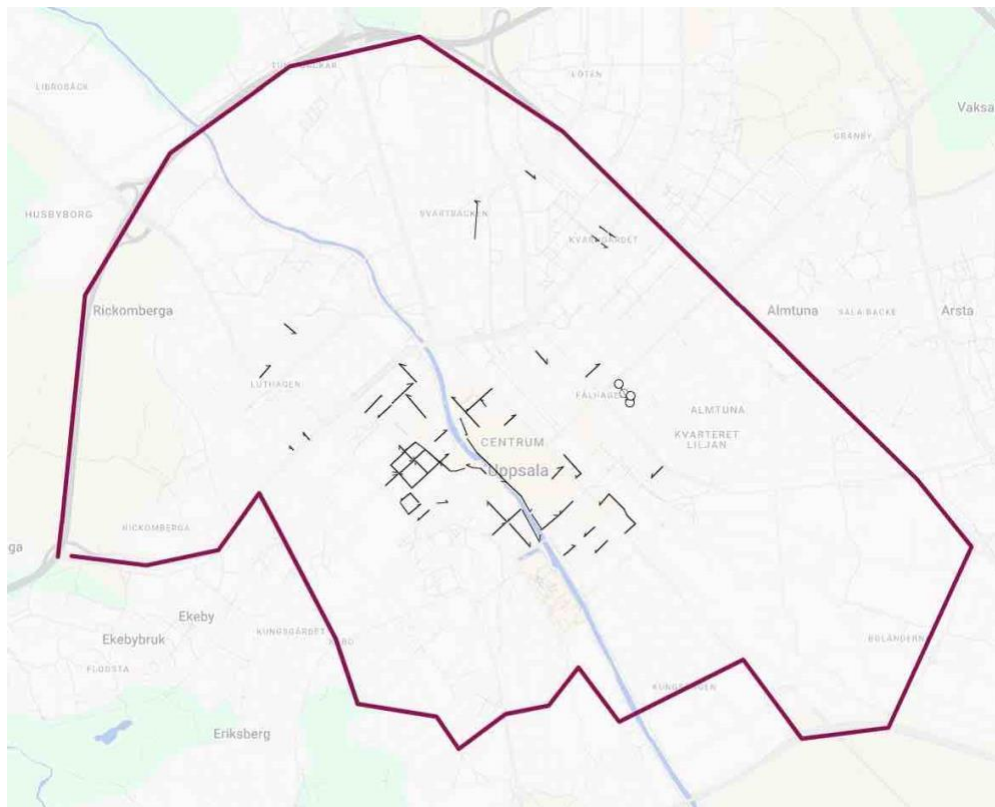
*Nya Råbyvägen: 14 m*



## Enkelriktade gator

Uppsala har få enkelriktade gator, relativt sett.  
I Gent är enkelriktat det normala. Alla (utom en) tillåter cykel i motsatt riktning.

Uppsala



Gent

## Infarts- och utfartsgator

Zoner och enkelriktade gator med infarts- och utfartsgator ansluter även till p-husen och möjliggör också att trafikljus blir onödiga. Hälften av in- och utfartsgator är enkelriktade. Se karta under Parkering.

## Knip fredar från genomfart

Innerstaden delas in i flera zoner, mellan vilka man inte kan köra bil. I så fall måste man först ut till ringleden.

Det krävs två saker för att få det att fungera:

- Fysiska filter, som stänger ute all bred motortrafik.
- Kamerabevakade öppna gator för tillåten motortrafik, med böter för otillåten. Dessa markeras med röda streck på körbanan.

Dessa kallas *Knip*. "Cutting" kommer de att säga på engelska.



Röda linjer markerar *knip*, förutom skyltar. Väjningslinjen gäller buss, taxi, leveransfordon och cyklister. I andra änden av knipet är det kameraövervakning.



Det är lätt att skapa fysiska hinder i en fyrvägs korsning utan att skapa återvändsgränd.



Här en film från sjuvägskorsningen korsningen Brabantdam och Vlaanderenstraat med flera. Cyklar ni omkring passerar ni troligen här. [Sjuvägskorsning utan stopp](#). En enda väjningslinje. Ingen korsande biltrafik. "Inga" stopp längre än tio sekunder. (Jo, två bilar hamnar bakom spårvagn vid hållplats, 22 sek vardera. En gående får vänta på blockerande spårvagn ca 30 sek.)

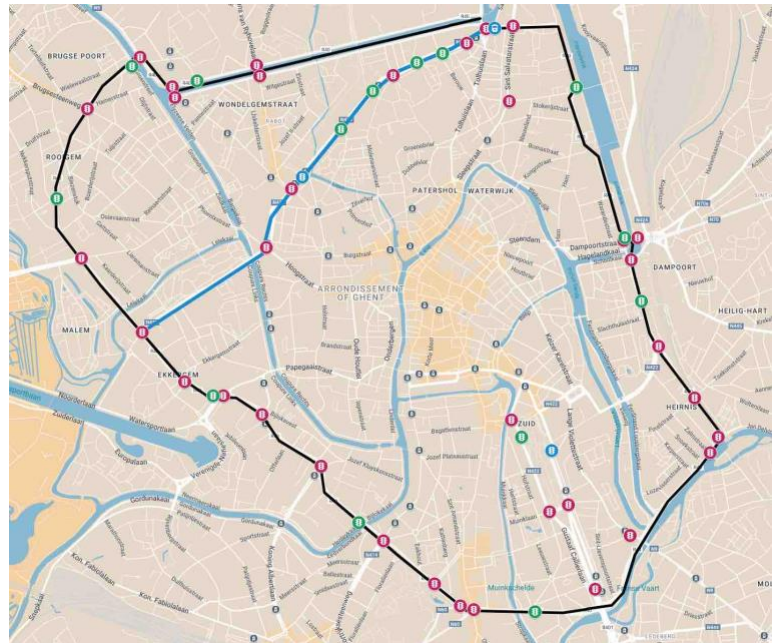
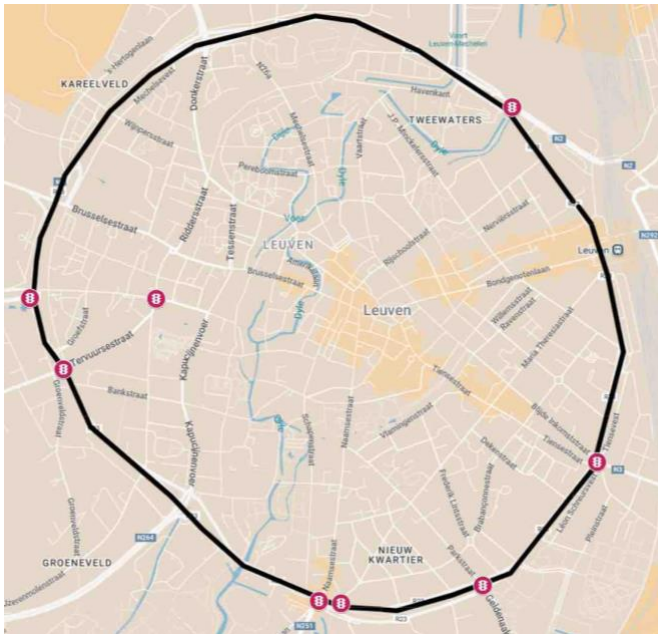


## Trafikljus

Både Leuven och Gent har extremt (?) få trafikljus, 1 respektive 2, innanför ringleden. Medan Uppsala har väldigt många. Dock drabbas få cyklister av dessa, eftersom de vanligtvis inte cyklar längs Kungsgatan och Luthagsleden, utan korsar dem. Hälften av cykelpendlare passerar högst ett trafikljus, nio av tio högst tre trafikljus. Att ingen cyklar längs Kungsgatan i centrala staden beror bland annat på att man skulle få stanna ideligen för rött.

I bilaga till Trafiknätplanen framgår att busstrafiken sinkas av trafikljus, allra mest i stadskärnan. Cykelfrämjandet har föreslagit en trafikreglering för att minska antalet trafikljus innanför kringleden.

Förslagen till Uppsala trafiknätplanen/Plan för innerstaden antyder en inre ringväg. Den har lika många trafikljus och hästskon/kringleden och tar ungefär lika lång tid att köra runt.

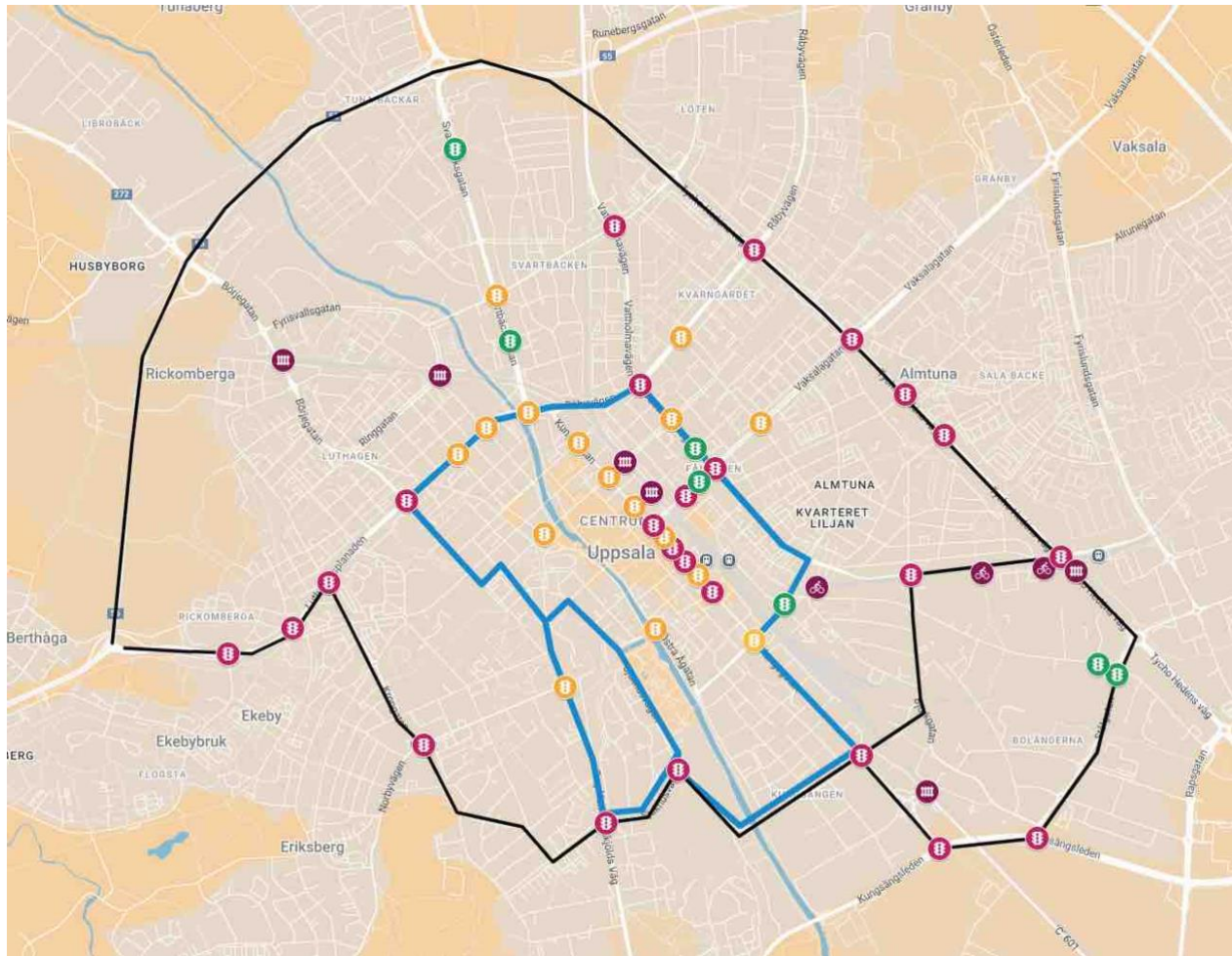


I Leuven finns bara ett trafikljus innanför ringleden, i Gent i praktiken två (de övriga beror på motorvägsinfarten).

Jämförelse av ringled, innerstad, körtid och trafikljus mellan Leuven, Gent och Uppsala:

|                      | ringled,<br>km | trafikljus<br>på ringled | trafikljus<br>/km | fart<br>km/tim | restid    | trafikljus<br>innanför<br>ringled |
|----------------------|----------------|--------------------------|-------------------|----------------|-----------|-----------------------------------|
| Leuven               | 7,3            | 7                        | 1                 | 50, 70         | 12 min    | 1                                 |
| Gent                 | 11,3           | 31                       | 3                 | 50             | 27 min    | 1                                 |
| Uppsala              | 15,8           | 13-14                    | 1                 | 40, 60, 90     | 25-26 min | 30                                |
| Uppsala inre ringled | 7,7            | 12-14                    | 2                 | 30, 40         | 20 min    | 13                                |

Restider enligt Google maps.



Trafikljus på ringled och innanför (+ järnvägsbommar och cykelfällor) samt en jämförelse av en större ringled och en ”inre ringled”.

Enligt Cykelfrämjandet i Uppsalas förslag till en attraktivare stad kan en cirkulationsplan göra de gula trafikljusen onödiga. Det skulle öka framkomligheten för kollektivtrafiken, men också för biltrafiken på infartslederna. Tricket: Inga korsande huvudleder när man tar bort genomfartslederna Luthagsleden, Väderkvarnsgatan, Strandbodgatan och Övre Slottsgatan/Kyrkogårdsgatan istället för att göra dem till ringled, samt Torkelsgatan och Gamla Uppsalagatan.



## Vägmärken

Lite orientering ifall ni cyklar runt. Som sagt: man får cykla på alla gator utom några handelsgator mellan kl 11-18. Skyltar som begränsar biltrafik: ([Fler trafikskyltar och förklaringar](#), EU.)



A

A) Enkelriktat, men bara för motortrafik. B) Från andra hållet. C) Motortrafik förbjuden från alla håll, inom zonen.



B



C



D



E



F

F) gångfartsgata övergår i återvändsgränd men inte för gående **och** cyklister.

G) Gata med enkelriktad biltrafik och busskörfält (!) som tillåter cykling (istället för cykelbana?) [Gatan slutar dock](#) med ett gemensamt motorfält + cykelfält. Och börjar med kantparkering till vänster (bakom fotografen).



G

## Kollektivtrafiken

**deLijn driver kollektivtrafiken i Flandern:** stadsbussar, regionbussar och spårvägar (ej tåg). Omsätter årligen cirka 10 mdr kronor där biljettintäkter står för ca 15 % och har ekonomiska problem. Gent och Antwerpen överlät sin kollektivtrafik till deLijn för några år sedan.

### Wandelbus

Gent fick en gratis ”gå-buss”, wandelbus, när det bilfria området utvidgades. Den upphörde 2021. [Icke-officiell Facebooksida](#).

### Bygdegata för busstrafik

Gent införde 2017 bygdegata istället för cykelfält för de flesta gator med busstrafik.



Vissa gator är enkelriktade för biltrafik, som här med enbart buss, taxi och cykel tillåtet i motsatt riktning. Denna gata har heldragen linje, så det är inte tillåtet att köra om cyklister, andra har ingen linje alls. En hållplats finns i kvarteret bakom fotografen. Fälten är bredare än vanliga cykelfält, vilket ger större trygghet för cyklister.



Leuvens kilometerlånga huvudgata Bondgenotenlaan går mellan centralstationen och Stora torget. Här kör drygt tio busslinjer, 4 (?) stadsbussar och ett otal regionbussar, (23?) och här cyklar många. Det finns viss enkelriktad biltrafik till 2–3 parkeringshus/garage. På sträckan finns en hållplats för stadsbussarna. Här samsas alla fordonsslag och de gående fredas. Bussbolaget gick med på att farten begränsades till 20 km/tim, eftersom framkomligheten ändå ökade när bilarnas genomfartstrafik försvann. Jag vet inte hur ofta bussarna möts så att de måste ta ”cykelfälten” i anspråk



(de möter inga bilar). Det är ingen större vits att köra om cyklisterna, eftersom det blir svårt att angöra hållplatserna och cyklisterna kör om när bussarna stannar. Bredden på cykelfälten gör att omkörande motorfordon håller betryggande avstånd och de måste gå över mittlinjen om de ska köra om, vilket minskar viljan. Observera att parallellt hela vägen går **en kilometerlång** gågata! Från 70-talet. Vår gågata från 1963-65 är 580 m.

*Denna lösning kan möjligen användas på S:t Olofsgatan mellan Övre Slottsgatan och Österplan. Den kan också användas där busslinjerna går på bostadsgator där biltrafiken är ringa eller kan regleras så att den blir ringa, för att freda fotgängarna från GC-banor, såsom Hjalmar Brantingsgatan i Fålhagen, Tunagatan i Tuna backar, till Håga by, Salabackegatan-Källparksgatan, Ringgatan-Tiundagatan, Rosengatan i Sunnersta.*

Vissa bygdegator, de med enkelriktad biltrafik, har heldragen linje, andra inte.

**Fråga: Varför?**

**Fråga: Varför infördes denna typ av cykelfält /bygdeväg?**

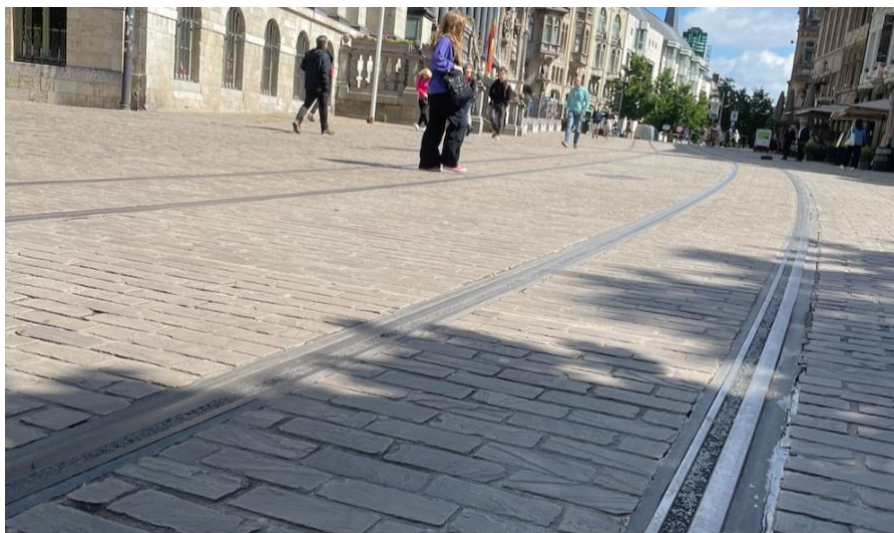
**Fråga: Flera av dessa bussgator (bygdegata) ska få spårväg. Vad innebär det för cyklisterna/spårvagn?**

**Bussar kan köra om cyklister, men spårvagnar kan inte. Kapaciteten ökar, men framkomligheten minskar. Eller? (Det intressanta är hur de svarar)**

## Spårväg



Övergångsställen är uppmålade, med rött TRAM för spårväg och väjningsplikt för gående mot spårvagn.



När alla dessa cyklister samsas på så många gator med spårväg kan de köra ner i spåren relativt ofta. Jag har inte fått reda på andelen av singelolyckor. Försök med att fylla rälsen med elastiskt material har gjorts. 2024 träffade jag leverantören. Materialet höll inte så bra. Det funkade bättre i en annan stad (Dresden?), menade han.

## Linjenät

Rutnät i Gent, ekernät i Uppsala.

(Gents linjekartor: [Spårväg](#). [Spårväg o buss](#))

En viktig skillnad när det gäller kollektivtrafik är att de bågiga järnvägsstationerna ligger utanför ringleden. Huvudbytespunkt med bussterminal är stationen Gent-Sint-Pieter, tillsammans med Zuid (som var en järnvägsstation till 1928). Därutöver finns fyra andra bytespunkter. Som synes ligger alla utom en i kanten av själva stadskärnan.

Uppsala och Gent i samma skala

Grå ring = Gents ringled

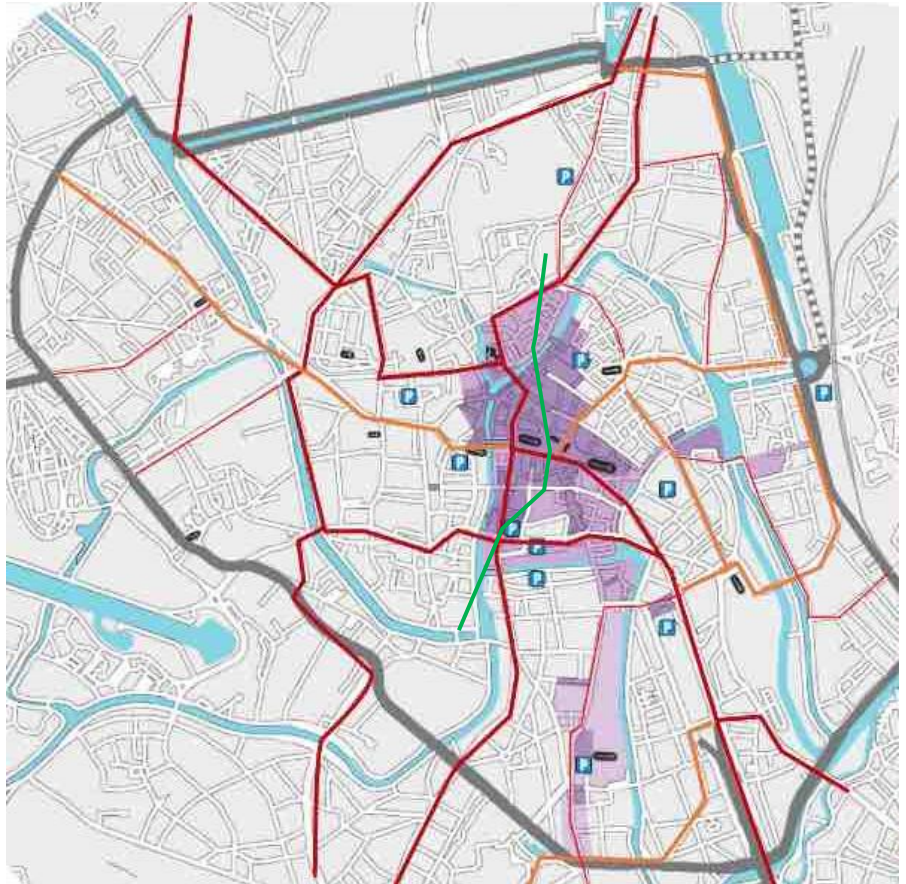
Rött: Spårväg.

Smalt rött: busslinje

Orange: Busslinje idag. Spårväg i framtiden.

Grön: Spårväg som byggs om 2024–2028.

Blå ring: bytespunkter. Vanligtvis är det tre linjer vid en bytespunkt.



Uppsala:

Grå ring = Gents ringled i skala.

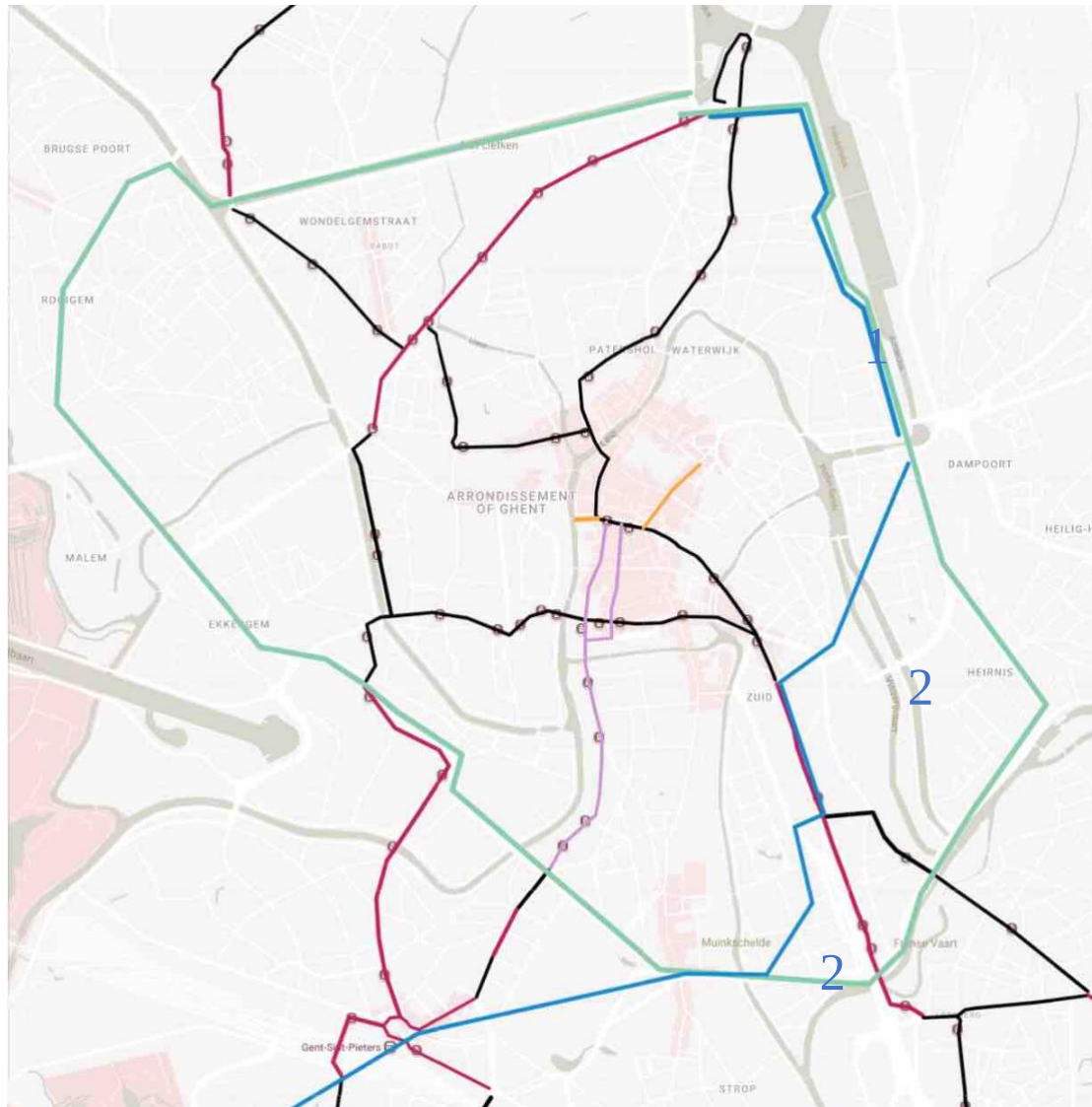
Lila: Linje 1





## Egen bana eller samsas?

Merparten av spårvägnätet samsas med biltrafik. Innanför kringleden samsas 70 procent av spårvägens körbana med bil och cykel, ibland med enbart gående och cykel, sammantaget 1,14 km i gångfartsområde. (1,7 km inkl den tillfälligt stängda linjen).



**Rött:** Spårväg går på egen körbana

**Svart:** Spårväg samsas, med bil, bil och cykel, cykel och gående

**Lila:** Ingen trafik. Banan upprustas 2024–28.

**Blå:** Planerade banor. Troligen samsas med bil och innanför ringleden även med cykel.

**Gult:** påbörjad bana lagd i malpåse. Blå banor prioriteras.

## Utvidgning av spårväg

Spårvägen förändras. I januari 2024 blev tre längre linjer fyra kortare, när en central linje stängdes av för upprustning under fem år 2024–2028. I framtiden blir det fler linjer. Linje T4 ska förlängas till stationen Dampoort (1). Byggstart förväntas 2025. Den delvis nya linje T7 (2) ska förbinda Sint-Denijs-Westrem med stationen Dampoort via stationen Gent-Sint-Pieters, Heuvelpoort, och Zuid. Ringleden förläggs under jord vid Dampoort (östra stationen) och Heuvelplein/Heuvelpoort. I det andra fallet får de människorna gå under jord. Se [Gentspoort.be](https://gentspoort.be) Förväntad byggstart 2028.

## Järnvägsstationer och anslutningar

Gent har två järnvägsstationer. Två skillnader mot Uppsala:

- Spåren går på upphöjda banvallar, så korsande gator och vägar är plana.
- Bägge stationerna ligger utanför innerstaden/kringleden.

**Dampoort**, den mindre, östra, ligger vid ringleden, har stora cykelparkeringar och markparkering för bil utanför.

**Gent-Sint-Pieters**, huvudstationen, byggs om. Ska klara 60.000 **departing** passengers. Uppsala C till och från med tåg [45.000 enligt Trafikverket](#). Cykelparkeringen är idag i källaren och lite knixigt att ta sig till perrongerna. (ungefär som förslaget till framtida Uppsala central) Stora cykelparkeringar ”bakom” stationen försvinner. Gent-Sint-Pieters har också en ”centralpassage” för gående/cyklister, och för spårväg.

Stationen är knutpunkt för tre spårvägar och 13–14 busslinjer (och 18 regionlinjer?). [Planen är en ny busstation \(färdig\), en spårvägsstation \(under järnvägen\), 17000 cykelställ under tak](#) bl a under spår 11–12 och under busstationen. [Film om nya stationen \(2:35\)](#)

Mer om stationsprojektet ([pdf](#))

### Leuven

**Leuven station**, ligger alldeles utanför ringleden (som går i tunnel under stationstorget med infarter till bilgaraget) och har cykelparkeringshus och bilgarage. En del av bilgaraget omvandlats till cykelparkering. Ska få en centralpassage. Fick 2019 en gång- och cykelbro med spiralramp på ena sidan, ansluter i markhöjd på andra sidan. Har trappor till perrongerna.

Under hela långa upphöjda nya stadshuset intill finns också cykelparkering i markplan för tågpendlare.

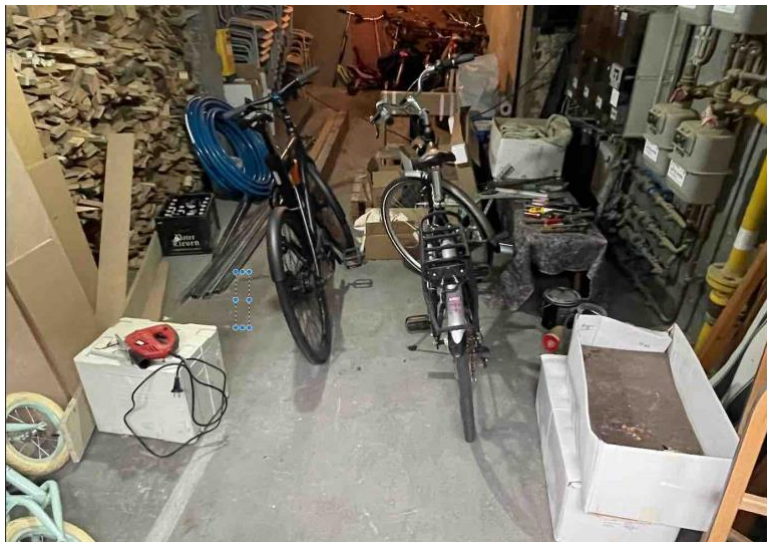
## Parkering

### Cykelparkering

Gent har [fem cykelgarage i innerstaden](#), förutom dem vid stationerna. De är alla under jord/suterräng/eller under nya stadshuset i markplan ([öppnat 2023](#)). Leuven har ett cykelgarage under stora torget, Rector de Somerplein.

### Bilparkering

Gaturummen ser annorlunda ut i Flandern i de äldre stadsdelarna. Bostäderna har traditionellt egen utgång till gatan. Folk har alltid velat ha sin bil utanför dörren (men helst inte på egen mark) så kantparkering på bostadsgator är alltså mycket vanligt. Ofta är gator enkelriktade, vilket möjliggör kantparkering på bägge sidor (inte bredare trottoarer).



Även i de minsta gränder kan man hitta town houses med garage. Men det är inte säkert att det står en bil där. Det kan lika gärna vara en mängd cyklar. Familjen här hade ytterligare minst två cyklar, i grannhusets garage som man hyr. Man kan kolla förslitningen utanför garageporten för att se om garaget använts för bil eller ej.



## Bildelning

Bidelning har ökat. Bilparkeringsplatser har beretts för delningsbilar.

**Fråga: Flera bildelningsföretag? Hur mycket har bildelning ökat sedan 2018? Strategi och taktik?**

## Park&Ride



Gent har flera Park&Ride ungefär 2,5 km från centrum. Motsvarande 2,5 km radie i Uppsala.

Beläggningen ökade med cirkulationsplanen från 44 till 48 %. På lördagar från 37 till 44 %. **Biljettstrategi?**

Gents trafikplaner (trafikaneringar) Loop 1987, mobilitetsplan 1997, parkeringsplan 2015, cirkulationsplan 2017.

[https://nl.wikipedia.org/wiki/Circulatieplannen\\_van\\_Gent](https://nl.wikipedia.org/wiki/Circulatieplannen_van_Gent)

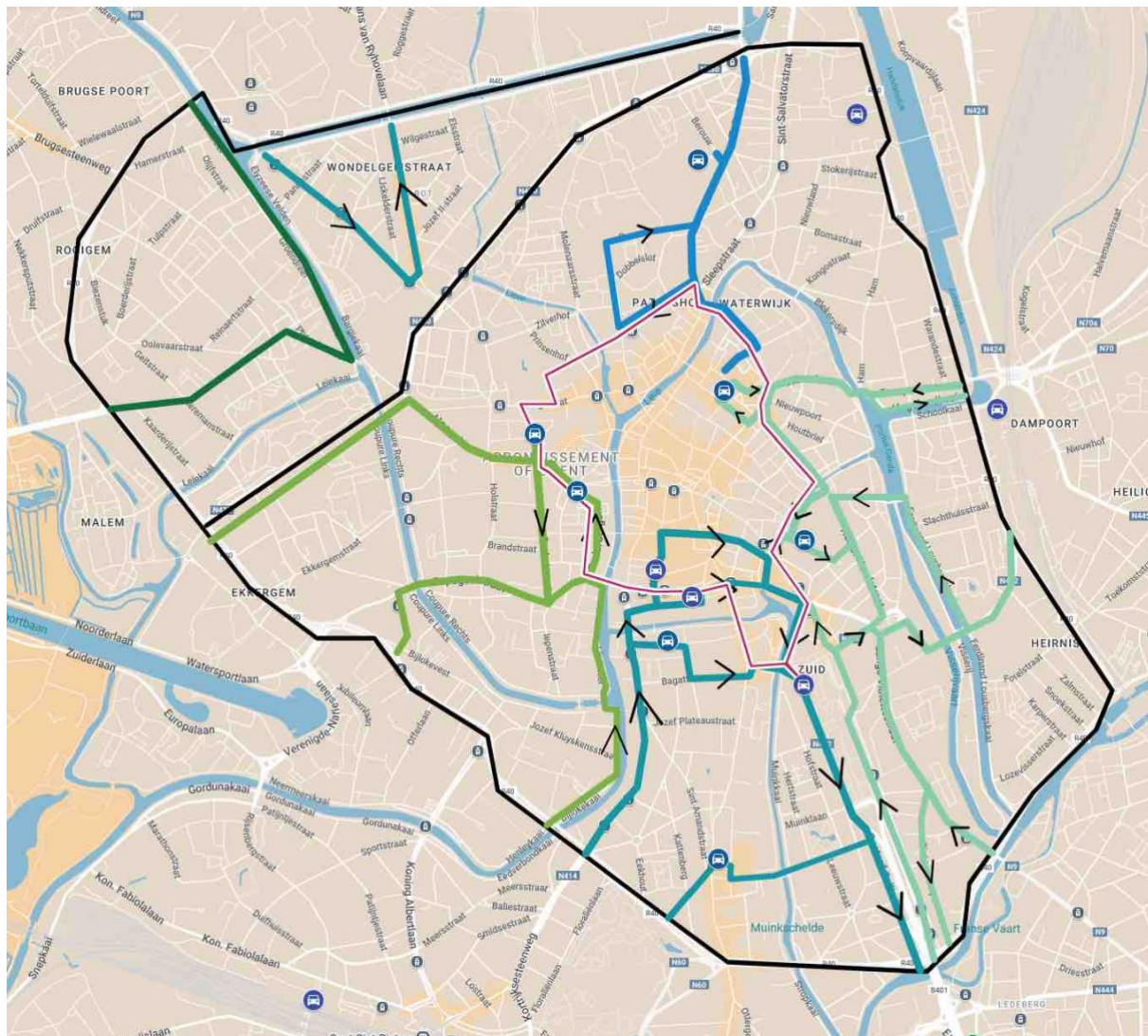
## Parkeringshus och bilgarage

1997 års trafikplan innebar att man byggde fyra garage och flyttade ner lika många gatuparkeringsplatser under jord. Dessa förbands med en "p-route" enligt den tunna röda linje (förmodad. Se bild nedan). Det absolut mest centrala torget söder om stadshuset, som var helt bebyggt tills förra sekelskiftet, blev på 1970-talet en parkeringsplats. Tanken var att även där bygga ett underjordiskt garage, men många ville inte ha in biltrafik ända in. Förslaget gick till folkomröstning och förkastades.

Med nuvarande cirkulationsplan nås alla p-garage från ringleden med infarts-utfartsgator, markerade med blågröna färger. Hälften av dem är enkelriktade.

Totalt har [15 parkeringshus/garage/planer med inalles 9000 platser](#) utöver all kantparkering. Tio ligger innanför ringleden.





Infarts/utfartsvägar till centrum och p-hus. Hälften är enkelriktade.



Utefter ringleden (och på andra platser?) finns skyltar till p-husen innanför ringleden.



Man kan följa beläggningen i de kommunala parkeringsgaragen. (Se länkarna) Siffror från 24 mars 2025 antyder en stor överkapacitet. Att bara 57 % är ledigt kl 05:00 antyder att en stor del är uthyrt (boende och inpendlare). Om de har fasta platser så innebär det att endast 30 % (av 1975 platser) denna dag används av bilar utan nattplats. Parkeringshus kan man bygga om eller riva, det är svårare att göra detsamma med underjordiska parkeringsgarage.

| Bilparkeringar                                                                                                                                      | typ                      | ägare     | Platser<br>Totalt inkl<br>förhyrda | Lediga platser Tisdag 25 mars |                        |                        |                        |                       |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------|-----------|------------------------------------|-------------------------------|------------------------|------------------------|------------------------|-----------------------|
|                                                                                                                                                     |                          |           |                                    | 05:00                         | 11:30                  | 14:00                  | 16:00                  | 20:00                 |
| SUMMA                                                                                                                                               |                          |           | 3748<br>(+4254<br>=8002)           | 2462<br>66 %<br>ledigt        | 2152<br>57 %<br>ledigt | 1351<br>36 %<br>ledigt | 1689<br>45 %<br>ledigt | 1943<br>52%<br>ledigt |
| Det verkar som förhyrda platser tar 34 %, inklusive enstaka betalda nattparkeringar.<br>som förhyrda platser som är tomma kan användas av andra.... |                          |           |                                    |                               |                        |                        |                        |                       |
| <a href="#">Ramen</a>                                                                                                                               | Källare                  | kommun    | 268                                | 160                           | 66                     | 53                     | 70                     | 135                   |
| <a href="#">Sint-Michiels</a>                                                                                                                       | husgarage                | kommun    | 465                                | 370                           | 380                    | 265                    | 318                    | 237                   |
| Korte Meer                                                                                                                                          | p-hus                    | annan     | (532)                              |                               |                        |                        |                        |                       |
| Kouter                                                                                                                                              | Under torg               | annan     | (461)                              |                               |                        |                        |                        |                       |
| <a href="#">Savaanstraat</a>                                                                                                                        | Källare?                 | kommun    | 540                                | 442                           | 346                    | 260                    | 311                    | 405                   |
| <a href="#">Vrijdagmarkt</a>                                                                                                                        | Under torg               | kommun    | 632                                | 352<br>56%                    | 484                    | 317                    | 359                    | 305                   |
| Zuid                                                                                                                                                |                          | annan     | (1043)                             |                               |                        |                        |                        |                       |
| <a href="#">Reep</a>                                                                                                                                | Under park               | kommun    | 470                                | 194                           | 186                    | 104                    | 131                    | 111                   |
| Sint-Pietersplein                                                                                                                                   | Under torg<br>3 våningar | kommun    | 708                                | 513                           | 350                    | 51                     | 153                    | 337                   |
| Dampoort                                                                                                                                            | mark                     | järnvägen | (302)                              |                               |                        |                        |                        |                       |
| Dok Noord                                                                                                                                           | Källare?                 | annan     |                                    |                               |                        |                        |                        |                       |
| Gent-Sint-Pieters                                                                                                                                   | källare                  | järnvägen | (1566)                             |                               |                        |                        |                        |                       |
| Ledeberg P&R                                                                                                                                        | p-hus                    | kommun    | 500                                | 360                           | 273                    | 217                    | 262                    | 360                   |
| Het Getouw                                                                                                                                          |                          | kommun    | (350)                              |                               |                        |                        |                        |                       |
| <a href="#">Tolhuis</a>                                                                                                                             | Under park               | kommun    | 165                                | 71                            | 67                     | 84                     | 85                     | 53                    |
| Summa lediga<br>platser Underjord<br>(ej Kouter)                                                                                                    |                          |           | 1975                               | 1130<br>57%<br>ledigt         | 1087<br>55%<br>ledigt  | 556<br>28 %<br>ledigt  | 728<br>37 %<br>ledigt  | 806<br>41%<br>ledigt  |

Frågor jag inte har svar på:

Hur fungerar p-husen?

Innebar *circulatie plan* att beläggningen sjönk?

Har det fått ekonomiska konsekvenser?

Jämförelse av läge och avstånd mellan  
Gents ringled i svart,  
Gents parkeringsgarage (blått)  
Uppsalas (mörkrött).

