

GENT – KOLESARSKO MESTO

Belgijsko mesto Gent leži v Flandriji, okoli 60 km SZ ob Bruslja in ima 233.000 prebivalcev. Njegovo staro mestno jedro s tremi gotskimi katedralami ter okoli 900 ohranjenimi srednjeveškimi stavbami priča o srednjeveškem razcvetu, ki je temeljil na ovčjereji in tekstilnih manufakturah. V visokem srednjem veku ga je v Evropi po številu prebivalcev prekašal le Pariz. Po številu prebivalcev, ravninski in obrečni legi, ohranjenem zgodovinskem jedru, pa tudi po velikem številu šolajoče in študirajoče se mladine je zelo primerljiv z Ljubljano. Sicer nima nobenega griča, zato pa ima namesto gradu na griču pravo "filmsko" srednjeveško trdnjavo, imenovano Hudičev grad. Vendar hudiča v mestu ni videti, je pa videti hudičevo veliko kolesarjev in še več koles.



Prvo, kar v mestu opaziš poleg dobro ohranjenega in lepo obnovljenega starega mestnega jedra, je to, da je mesto dobesedno preplavljeno s kolesi. Kar za koga zna biti celo moteče – toda ali bi raje videli še več avtomobilske pločevine? Okoli 20 % vseh poti v Gentu se opravi na kolesih. To je rezultat dolgoletne načrtne mobilnostne politike, ki vzpodbuja rabo kolesa in se trudi sistematično odstranjevati ovire za kolesarjenje. Ob vseh glavnih mestnih vpadnicah so že dolgo urejene kolesarske steze, v zadnjem času pa se mesto trudi, da bi v sodelovanju z belgijsko upravo za vode in vodni menedžment ob številnih kanalih vzpostavilo dodatne kolesarske vpadnice stran od glavnih prometnih tokov. V ta namen v mestu gradijo nove mostove za kolesarje in pešce, prav tako pa tudi podhode pod obstoječimi mostovi. V večini križišč je zagotovljeno prednostno razvrščanje kolesarjev, ki ga, kolikor sem uspel v treh dneh videti,

avtomobilisti spoštujejo. V številnih križiščih je zagotovljeno tudi prednostno vodenje kolesarjev, ki zavijajo levo, v večini krožišč pa je omogočen kolesarski promet v obe strani. Na širšem področju mestnega jedra je velik del prometa urejen z enosmernimi ulicami, ki pa v 90% dovoljujejo kolesarjenje tudi v nasprotno smer.

Z namenom spodbujanja kolesarjenja v mestu se je mestna uprava odločila, da bo sama dala zgled na najboljši možni način. Vsak mestni uslužbenec/ka lahko dobi za službeno in osebno

rabo solidno mestno kolo, opremljeno tudi z velikimi torbami. Takšnega sem na vodeni vožnji spoznavanja kolesarske infrastrukture, prometnih režimov in kolesarske



politike, preizkusil tudi sam in lahko rečem, da povsem zadostuje zahtevam povprečnih uporabnikov tako kar se tiče službenih opravkov kot tudi za rekreacijo in izlete na utrjenih podlagah. Od okoli 5000 mestnih uslužbencev jih ima tako kar 3500 službena kolesa. V službi jih v večini primerov lahko parkirajo v urejenih kolesarnicah.



V okviru mestne uprave imajo oddelek, ki se namesto s prometom ukvarja z mobilnostjo. Razlika je v tem, da nam ukvarjanjem s prometom ponuja pogled na probleme kot jih vidi in opredeljuje prometni sistem, mobilnost pa nam omogoča, da na probleme gledamo s perspektive uporabnika. V oddelku se dva zaposlena ukvarjata samo z vidiki kolesarske mobilnosti v mestu. Vsak drugi mesec se med drugim sestane tudi s predstavniki mestne kolesarske mreže z namenom, da ugotovijo kaj se dogaja na področju obljubljenih izboljšav ter da identificirajo in prioritizirajo nove

probleme in izzive.

Čeprav se mesto trudi zagotoviti dovolj parkirišč za kolesa in človek pred železniško postajo ter fakultetami kar osupne nad količino parkiranih koles, sta parkiranje koles in varnost koles poleg "sobivanja" kolesarjev in pešcev v starem mestnem jedru glavna izziva kolesarske politike v mestu. Poleg nameščanja kolesarskih stojal povsod tam kjer je to mogoče, so se v zadnjem času v sodelovanju s študentsko organizacijo problema lotili še z identificiranjem "zapuščenih" na stojala priklenjenih koles. Če redarji iz vrst študentov opazijo, da je neko kolo več dni priklenjeno na istem mestu, nanj nalepijo opozorilo, da bo kolo odstranjeno. Če se kolo še teden dni po obvestilu nahaja na istem mestu to tudi storijo. Lastnik ima mesec dni časa, da se oglasi ponj, v nasprotnem primeru gre bodisi na dražbo bodisi na odpad, pač odvisno od njegove ohranjenosti.



Težave s pomanjkanjem kolesarnic poskušajo v zadnjem času rešiti tudi z nameščanjem posebnih kolesarskih ut, ki jih je mogoče namestiti na ulico ali na dvorišče in v katere je moč spraviti od 5 do 10 koles, kolesa pa so v njih varna pred vremenskimi vplivi, dokaj varna pa tudi pred tatovi, saj je ute mogoče zakleniti.



Med uporabniki koles so na prvem mestu študentje, ki jih je v mestu okoli 60.000. Kolo jim omogoča najboljšo in najcenejšo mobilnost med fakultetami, ki so večinoma locirane na obrobju mestnega jedra, po vsem mestu lociarnimi študentskimi domovi ter številnimi lokali, v katerih se mladi

zabavajo in so večinoma v starem mestnem jedru ali njegovi bližini. Študentje lahko najamejo zelo solidno mestno kolo za 60 € na semester. Novejša generacijo



koles ima okvir posebne pravokotne oblike, ki je oblikovan tako, da je hkrati tudi od daleč razpoznavna in „nepopravljiva“ identifikacijska številka kolesa. S tem in službo za sledenje ukradenih koles, ki jo prav tako organizira študentska organizacija, naj bi zmanjšali število ukradenih koles. Študentom, ki stanujejo v stanovanjih, v katerih ni mogoče shraniti običajnih koles, pa so na voljo zložljiva kolesa s kardanskim prenosom, tako, da se ob prenašanju zloženega kolesa ne morejo „zapacati“ s „šmirom“ pogonske verige.



Zaradi številnih podobnosti z Ljubljano in nenazadnje tudi za to, ker sta obe mesti člana projektne družine ELAN, lahko služi Gent slovenski prestolnici kot vzor oz. „model“ za razvoj kolesarske politike. Verjetno ne bi škodilo, če bi bili podobnega vodenega kolesarskega izleta po Gentu, kot sem ga bil deležen sam, deležni tudi vsi tisti, ki imajo v Ljubljani v rokah škarje in platno prostorske in prometne politike. Potem bi na lastna ušesa slišali tudi, da mesto letno za vključevanje prebivalcev/k v načrtovanje prostorske in prometne politike ter za različne kampanje ozaveščanja, informiranja in izobraževanja na področju trajnostne mobilnosti, letno

investira med 200.000 in 300.000 €. Številka je za naše razmere tako visoka, da ne verjamem, da mi kdo verjame, da je to res. Saj ni res – pa je!

Informacije o kolesarjenju v Gentu iz prve roke lahko dobite od

ga. Marjan Frederix E-m: marjan.frederix@mobi21.be
Tel: +32 (0)16 31 77 02

In/ali:

ga. Veerle Bekaert, veerle.bekaert@gent.be
Tel. +32 09 266 75 12



Andrej Klemenc
REC Slovenija