

Byplanleggere fra hele verden valfarter til Bogotá for å revolusjonere sine persontransportsystemer, skriver Øystein Schjetne.

Look to... Colombia?



Øystein Schjetne
**MED ANDRE
ORD**

Gabriel García Márquez forteller i sine memoarer om hvordan han pleide å sette seg på trikken under det første studieåret i Bogotá og tilbringe dagen med å lese poesi i skytteltrafikk mellom endestoppene. Den nedlagte trikken symboliserer i dag det fordoms, aristokratiske Bogotá som var kjent som Sør-Amerikas Aten; den administrative hovedstaden som ikke minst var Colombias akademiske og intellektuelle sentrum. Et snobbete sted bebodd av noen få hundre tusen selvhyrdelige bogotanere – *cachacos* – som den verdende forfatteren forlot så snart anledningen bod seg i forbindelse med el *Bogotázo* – opplytterne da presidentkandidaten Jorge Eliécer Gaitán ble myrdet i 1948. Mordet utløste voldshandlinger over hele landet som utløste en av kontinentets største folkevandringer mot relativ trygghet i de største byene. Bogotá skulle vel tjuedobbel sin befolkning over de kommende tiårene.

Et halvt hundreår senere, mot slutten av nititallet, ville ingen student engang ha kommet på tanken om å benytte Bogotás offentlige transportmidler som et paulin for åndelige syssler. Da denne skribenten bega seg ut på oppdagelsesferd i byen en marsmorgn i 1999 var planen å ta en buss fra hotellet i gamlebyen opp til de fasjonable

«Bogotás TransMilenio-prosjekt tangerer flere sentrale utfordringer for menneskeheten i vår tid»

restaurant- og shoppingstrøkene nord i byen. Da jeg trådte inn på Avenida Caracas lot jeg imidlertid all hjelp fære ved synet av dette jordiske inferno av åtte filer med tettpakket trafikk som en kunne

FAKTA

Saken:

n Kollektivtransportsystemet i Colombias hovedstad Bogotá vaker internasjonal oppmerksomhet, skriver Øyvind Schjetne.
n Schjetne beskriver her hvordan BRT-systemet (Bus Rapid Transit) har revolusjonert den offentlige transporten i Bogotá siden år 2000.
n Byen kan blant annet skille med mer enn tusen leddbusser og over 500 kilometer gratislinjer i et system som frakter 1,6 millioner passasjerer hver dag.
n Systemet har redusert klimagassutslipp med 134.000 tonn per år, mens antallet trafikkulykker er kraftig redusert.
n Målsettingen har vært å bygge en by for mennesker fremfor biler, noe som bør bli et forbilde for andre storbyer, konkluderer Schjetne.

Forfatteren:

n Øystein Schjetne er styreformann i stiftelsen Golden Colombia.

skimte gjennom eksosen.

Det kunne se ut som den alt hovedsakelige delen av kjøretøyene var busser eller minibusser, men de var meg til liten hjelp. Det fantes nemlig ingen bussstopp; bussene bråstanset kontinuerlig midt i trafikken for å plukke opp passasjerer som stormet som selvmordere inn i den frådende flommen av jern og stål. (Jeg fikk det bekreftet siden: Sjåførene kjørte på akkord.) Jeg kom meg til bestemmesesstedet til fots og bevitnet på veien et av byens den gang, etter sigende, ti daglige trafikkdødsfall.

På denne dagen i 1999 var imidlertid byens nye transport-system, TransMilenio, under intens forberedelse. Bogotás borgermester Enrique Peñalosa hadde i 1998 gitt klarsignal for byggingen av et BRT-system – Bus Rapid Transit. Fire av de åtte filene på Avenida Caracas skulle

sperras for all annen trafikk enn de nyanskaffede leddbussene til TransMilenio og midt i avenyen mellom kjøreføretningene skulle det bygges lukkede perronger for av- og påstigning. Den som først



fortalte meg om disse planene humret over den absurde tanken å etablere bussperonger i denne heksegryten. Perrongene i glass og stål kom til å bli stående som tomme spøkelsesbygg, som monumenter over politisk hybrid og eufori ved inngangen til det nye årtusen, hevdet han og var langt fra ålene om det.

TRANSMILENIO: Disponerer over 100 lukkede stasjoner.

kostet (noe som hadde vært diskutert i Bogotá siden førtitallet). TransMilenio har blitt selve gullstandarden for BRT-systemer, og byplanleggere fra hele verden valfarter nå til Bogotá for å studere suksessen. Hvordan var det mulig?

Bogotá, med sitt New York-lignende kvadratiske gatenett, var et godt utgangspunkt for konseptet. Etter hvert som nye linjer har blitt lagt til, har disse blitt knyttet sammen med knutepunktstasjoner slik man kjenner fra tradisjonelle T-baner. Matelinjenes grønne busser slynger seg innover i boligområdene og frakter folk gratis til og fra Transmilenio-terminalene, hvorfra passasjerene tar seg gjennom byen ved å kombinere ekspressbuss, superekspres-busser (driekte mellom linjens endestopp) og lokalbuss. Samtlige av de GPS-styrte bussene følges online av et sentralt kontrollrom der kjøreledere overstyrer sjåførene ruteplaner i tilfelle forsinkelser og andre uforutsette hendelser, og innbygde vekstsensorer i bussene overvåker kapasitetstutnyttelsen.

Som på en T-banestasjon betaler de reisende ved inngangen til stasjonen, og bussen stopper følgelig kun den tiden selve av- og påstigningen tar.

Bussenes gulv er i samme høyde som de innebygde plattformene, og buss- og perrongdørene er synkroniserte og gir automatisk til side når bussen har stanset og sikrer effektiv og sikker av- og påstigning.

Men suksessen kan ikke bare tilskrives systemets logistiske og tekniske egenskaper. Det underlige er at det var gjennomførbart i utgangspunktet. De flere dusin busselskaper som opererte under det forrige regimet hadde alt å tape på en endring, så disse ble invitert med på laget og fikk tilbud om å drifte hver sin flåte av TransMilenio-busser. Å legge beslag på halvparten av filene i byens hovedtransportår var også et hardt slag mot byens privatbilster.

Som konsekvens av TransMilenio måtte det konversjonelle *pico y placa*-systemet innføres der hver bil kun fikk kjøretillatelse i rushtiden tre dager i uken, og en tredel av byens parkeringsplasser ble fjernet for å gi plass til kollektivsatsingen. Privatbilene utgjorde riktignok ikke noen majoritet, men som i alle latinsamerikanske land representerer de en økonomisk elite politikere ikke ønsker å legge seg ut med, og dessuten en uforholdsmessig stor andel av elektoratet. Grunnen til at det likevel ble gjort skyldtes det politiske mot borgermester Peñalosa utviste, en forhenværende business consultant med økonomutdanning fra

Duke, som hadde kommet til at det uansett ville ta 300 år før Latin-Amerika ville kunne nå opp til de rike landenes levestandard, og at ting derfor måtte kunne gjøres annerledes. Han forkastet foreliggende planer om å bygge hevede motorveier gjennom byen og sats på det diametralt motsatte: «En by kan være menneskevennlig eller den kan være bilvennlig – men den kan ikke være begge deler».

For den menneskevennlige reorienteringen i Bogotá var nemlig allerede godt i gang. Hans forgjenger i borgmesterstolen, den eksentriske litauiskefattede filosofiprofessoren som giftet seg ridende på en sirkuselefant, Antanas Mockus, hadde bedrevet effektiv folkeoppdragelse med sine uortodokse pedagogiske prinsipper for å skape nye omgangsformer og bedret sosialt samvirket i den vilt voksende millionbyen: Bilførere hadde fått utdelt røde og gule kort som de skulle vise hverandre i stedet for fingeren, han hyret inn skuespillere som fremførte pantomimer gatelangs for å rette fokus mot lydforurensning, han fikk 63.000 familier til å betale en frivillig ekstra eiendomsskatt på 10 prosent. Han fikk kort og godt overbevist Bogotás beboere om at det var deres ansvar å ta vare på hverandre. Stoltheten over å være fra Bogotá så flere dramatiske, for første gang på åtte tiår kunne man rette ryggen som cachaco.

Grunnen var beredt for Penalosa kommunitaristiske infrastrukturprosjekter: sykkelstier, gater, parker, bilfri dag – og altså det nye transportsystemet.

TransMilenio er seg bevisst sin stadig viktigere rolle for sosial integrasjon ettersom systemets tentakler strekker seg ut i stadig nye bydeler, og mange tiltak er lansert for at transportsystemet skal preges av menneskelig varme. Amigos (venner) er navnet på de uniformerte gudene som finnes på alle stasjoner, som veileder usikre passasjerer til å finne frem i det stadig mer omsegripende og komplekse rutenetverket. Kulturprosjekter har også blitt en integrert del av virksomheten. TransArte presenterer kunststillinger rundt på stasjonene, og Bibliotecas er et nettverk av bibliotekfilialer i miniatyr. På *Vienes Cultural* (Kulturfredag) presenterer stasjonene musikere, skuespillertrupper, diktopplesning og ikke minst de uhyre populære *cuenteros* – gjøglere i en slags kolombiansk stand-up tradisjon. Transportsystemet som binder byen sammen når det gjelder personforflytning, bidrar altså til det samme på det sosiale området. Der trikken symboliserer det aristokratiske Bogotá, er TransMilenio en kraftig visuell metafor for skjebnefellesskapet i den nye verdensmetropolen som er under daglig utforming av de mange



STORSATSING: Siden år 2000 har busselskapet TransMilenio bygd ut hundrevis av kilometer med busstraseer og mer enn 100 lukkede stasjoner i Bogotá.
FOTO: ØYSTEIN SCHJETNE

millioner innflyttere. At TransMilenio virkelig var blitt en fellesarena for de ulike samfunnslag, forsto jeg ettertrykkelig da en bekjent som hadde flyttet inn i ny leilighet i et av byens mest eksklusive strøk, skroet av at det lå en TransMilenio-stasjon bare to minutter unna. To minutter til kollektivtransport... til bussens! Et oppsiktsvekkende utsagn i et klassesegregert samfunn.

García Márquez skulle siden som ung journalist skrive en hyllest til kollektivtransport i petiten «Bussen klokken ni»: «Man finner i kollektivtransportens kjøretøy noe slikt som den egentlige duften og smaken av menneskearten. [...] Jeg tror det er denne duften, heller enn klientellets bestemte og konstante sammensetning på bussene, klokken ni om morgenen, som skaper en lykkelig gjenkjennelse, og som gir oss følelsen av at hver passasjer samtaler med alle andre fra den ene hagen til den andre, over hagegjerdene.»

Den samtalen kan gjerne fortsette også over landegrensene. Bogotás TransMilenio-prosjekt tangerer flere sentrale utfordringer for menneskeheten i vår tid: 1,6 millioner mennesker under effektiv og miljøvennlig forflytning hver dag, i omgivelsene som bidrar til en følelse av samhørighet og tillit mellom usikre individer i et samfunn i sterk endring.

Øystein Schjetne