

# Van A na B in Kaapstad

Om 'n doeltreffende en geïntegreerde vervoerstelsel in Kaapstad te vestig, gaan 'n geloofsprong, enorme risiko's en reusebeleggings verg, skryf Pieter Cronjé.

Openbare vervoer beteken presies dit – vervoer vir almal wat dit nodig het: 'n Verpleegster moet by die hospitaal kom, 'n klerk by sy werk, 'n kind by die skool.

As Suid-Afrikaners bekende oorse stede besoek, is openbare vervoer 'n gegewe. Daar sál 'n bus, trein, mol-trein of bekostigbare taxi wees. Party stede se vervoerstelsels is 'n toerismebelewenis op sigself. Daar is 'n markbehoefte, en die mark bevredig die behoefte. Waar die winssyfers nie klop nie, vul 'n regeringsfeer die tekort met 'n subsidie aan.

Vervoer is beweeglikheid. Dit bied toegang tot skole, hospitale, winkels en fabriek. Toegang tot ekonomiese en werkgeleenthede. Dit is 'n noodsaaklike diens.

Die boustene van 'n moderne stad is ruimtelike beplanning, 'n openbare vervoerstelsel en infrastruktuur.

Stadsvaders en slim beplanners moet 'n toekomsvisie hê. Hoe gaan dit oor 20, 30, 40 jaar daar uitsien? Waar gaan die fabriek, winkels, hospitale, skole en woonbuurte lê? Waar is groen lange, plekke vir speel en ontspanning? Hoe lyk die kapasiteit vir water, elektrisiteit, vloedwater, afvalwater en munisipale dienste? Wat van boudigtheid? Waar moet verkeerswisselaars, nuwe hoofroetes, ander paaie wees? Waar moet voorberei word vir toekomstige groei en uitbreidings?

Die openbare vervoerstelsel is soos die liggaam se bloedvoorsieningstelsel om selfs die verste punte te bereik.

In die Kaapse metro van sowat 2 500 vierkante kilometer, wat strek van Kaappunt tot Kraaifontein en van Gordonsbaai tot Atlantis, gebruik die helfte van die daaglikse pendelaars openbare vervoer en die ander helfte private voertuie.

Meer behoort trein en bus te ry. Maar 'n trein draai nie oral af nie en laai nie oral op nie. Busse en taxi's moet mense aanry van waar die trein stop en verder neem na hul bestemmings.

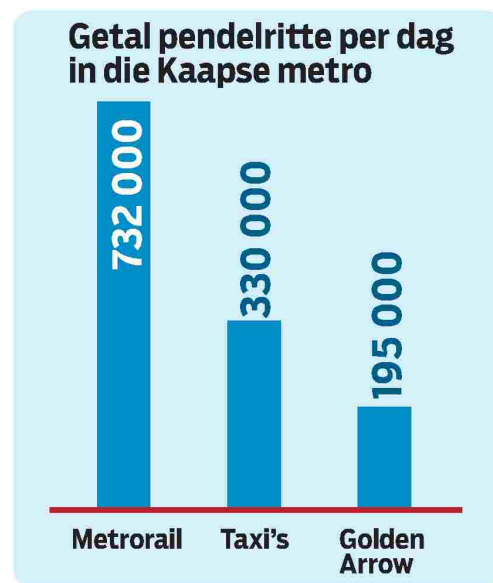
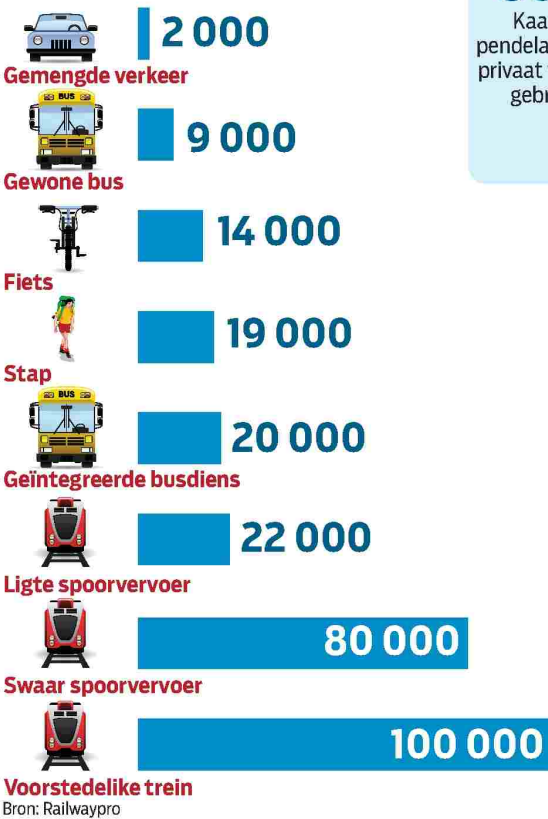
'n Stelsel waarin al die komponente só saamwerk, is 'n geïntegreerde vervoerstelsel. Vir die passasier is die stelsel net so goed soos die swakste skakel. Die laaste kilometer werk toe en huis toe is deurslaggewend.

Openbare vervoerstelsel is 'n reusebelegging van miljard rande en moet in stand gehou en opgeknop word. Dink aan treine, rytuie, spore, elektriese kables, sinjaalstelsels en stasies. Busse wat 60, 40 of 20 mense dra, het buspaaie, busstasies, kaartjiesstelsels en instandhouding nodig.

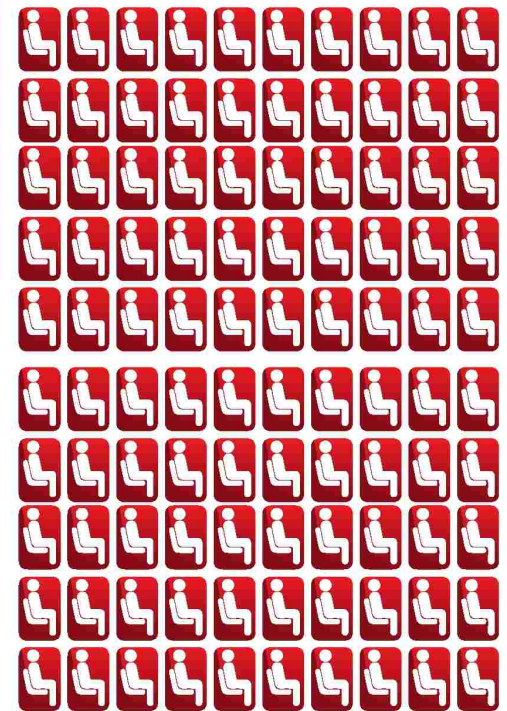
Die nasionale regering dra al hoe meer magte en besluite oor vervoer aan die groot stede oor. Die nasionale regering help beplan, gee geld en verwag dit moet plaaslik behoorlik be-

## Om die meeste te kry uit skaars plek op ons paaie

Mense per uur in 'n 3,5 m breë vervoerbaan in die stad.



## Die MyCiTi-busse



**Dit gaan uiteindelik oor die behoefte van 'n ouma, 'n ma, 'n werker, 'n student, 'n sieke, om veilig êrens te kom.**

nut word. Dit word dan die sleutelverantwoordelikheid van die plaaslike regering om die openbare vervoerstelsel te ontwikkel, te bedryf of te laat bedryf.

So 'n stelsel begin nie van nuuts af nie, maar met gevestigde spelers met gevestigde belange. Elke skakel in 'n geïntegreerde stelsel was al tevore in bedryf en het 'n bestaan daaruit gemaak. 'n Nuwe stelsel wat ingestel word, kan natuurlik 'n bedreiging vir daardie belange wees of só gesien word – 'n afname in passasiers, besigheid en inkomste.

Oorhoofse doelwitte weeg egter swaarder as 'n stad wil groei en beter werk vir sy inwoners en besoekers.

Die koolstofvoetspoor van individuele voertuie, die verkeersknoppe met gepaardgaande tydvermorsing en ekonomiese verliese, asook die bedryfskoste van al die vervoerstel-

sels is 'n reuseprobleem.

Daar word bereken dat 27% van Kaapstad se koolstofvoetspoor deur voertuie veroorsaak word. Hoe meer mense dus hul privaat motors tuis los en met veilige, doeltreffende, gerieflike openbare vervoer na hul werk- of sosiale bestemming kan ry, hoe beter vir die omgewing.

Dit verg 'n geloofsprong, enorme risiko en reusebeleggings om 'n deeglike openbare vervoerstelsel staan te maak en sy ratte goed te laat saamwerk. Uiteindelik wil die inwoner, besoeker of toeris bloot weet waar en wanneer hy 'n trein, bus of ander vervoermiddel kan haal sodat hy by sy bestemming kan uitkom en terugkom. Skoon, betroubare en veilige vervoermiddels is 'n voorvereiste. Wie dit bedryf, wat dit genoem word en hoe dit lyk, is van sekondêre belang.

As 'n regeringsfeer die voortou neem om 'n openbare vervoerstelsel te vestig en uit te bou, móét hy steun op die praktiese bedryfs- en sake-ervaring wat operateurs in die vervoer-ketting kan bied. Hulle het jare lank hul onderneming met private geld en risiko bedryf sonder die maklike toegang tot belastinggeld. Die geïntegreerde diens moet volhoubaar bedryf word sonder die ingeboude kostes wat mettertyd tot breekpunt styg.

Die nuwe MyCiTi-busstelsel het in die aanloop tot die 2010-Wêreldbeker-sokkertoernooi begin – 'n bus tussen die stadskern en die lughawe, binne die stadskern en van die stadskern na die Kaapstad-stadion. Dit was deel van die trots wat Suid-Afrikaners daardie tyd ervaar het. Doeltreffende openbare vervoer is seker die belangrikste nalatenskap wat uit die aanbied van 'n toernooi gelos moet word.

Daarby is Kaapstad die Wêreldontwerphoofstad van 2014. Ontwerp is nie net mooi goed vir ryk mense nie. Die openbare vervoer, openbare ruimtes, paaie, geboue, konstruksies, verkoeling, beligting, handvaardigheid, volhoubaarheid en ander aspekte moet vindingryk en skeppend getakel word om jou stad 'n beter, vriendelike, gerieflike en goed funksionerende plek te maak.

'n Goeie openbare vervoerstelsel is ook 'n betekenisvolle hulpmiddel in die stryd teen armoede.

As mense op 'n veilige en bekostigbare manier kan kom waar hulle wil en moet, verbeter hul lewensgehalte. Dit olie die ekonomie en het 'n positiewe invloed op verkeersknoppe, produktiwiteit, padinstandhouding, die koolstofvoetspoor en ander fasette.

Dink maar hoe gaande mense is oor 'n goeie ervaring in die buite-

land, maar ook oor 'n lekker treinrit, die Gautrein of die MyCiTi-bus wat hulle in die Waterfront of op die lughawe kan besorg.

Dit is 'n komplekse veld met baie rolspelers en gevestigde belange. Die noodsaaklikheid om so 'n stelsel te vestig, is egter só dringend dat eiebelang, afreëling of obstruksie nie 'n plek in die onderhandeling en beplanning behoort te hê nie.

Dit gaan uiteindelik oor die behoefte van 'n ouma, 'n ma, 'n werker, 'n student, 'n sieke, om veilig êrens te kom, al besit hy of sy nie 'n motor nie en, verkieslik, omdat jy nie jou motor hóé te gebruik nie.

Die stad se inwoners verwag van die politieke leiers (met die hulp van tegniese kundiges) om hierdie uitdagings daadwerklik aan te pak, om treindienste, busdienste, taxi's en minitaxi's om die onderhandelings-tafel te kry en te lei na 'n beter Kaapstad.

Pieter Cronjé was 11 jaar lank die direkteur van kommunikasie en bemerking van die Stad Kaapstad. Hy is nou 'n onafhanklike konsultant en skryf in daardie hoedanigheid.

