

# OPSOMMING:

## STAD KAAPSTAD 2017 - 2022 OMVATTENDE GEÏNTEGREERDEVERVOERPLAN

Die Stad is daartoe verbind om 'n meer inklusiewe, geïntegreerde en lewenskragtige stad te bou wat die nalatenskap van apartheid aanpak, bestaande wanbalanse in die verspreiding van verskillende soorte residensiële ontwikkeling regstel, en nuwe strukturele wanbalanse in die lewering van dienste vermy. Die Stad beskou vervoer as 'n sleutelaandrywer om Kaapstad se ruimtelike werklikheid te hanteer en het ten doel om ruimtelike transformasie te bereik deur middel van vervoergerigte ontwikkeling (TOD) en gepaardgaande verdigting.

Die konsep- omvattende geïntegreerdevervoerplan, 2017 tot 2022 (CITP) is 'n nuwe vyfjaar-statutêre plan opgestel ingevolge artikel 36(1) van die Wet op Nasionale Landvervoer, no. 5 van 2009. Die plan is in pas met die GOP vir die nuwe ampstermyn van 2017 tot 2022, en is geïntegreer met die hersiening van die raamwerk op munisipale ruimtelike ontwikkeling.

Die inhoud en struktuur van die CITP word gerig deur die minimum vereistes vir die opstel van geïntegreerdevervoerplanne soos afgekondig in Staatskoerant no. 40174 van 29 Julie 2016.

Die CITP bied aan die Stad Kaapstad (en dus aan sy vervoerowerheid, die owerheid vir vervoer en stedelike ontwikkeling (TDA)), die mandaat vir die vervoernetwerk en alles wat daarop beweeg en sit uiteen waartoe die TDA verbind is en waarvoor dit aanspreeklik is.

In hierdie nuwe CITP, sit die Stad Kaapstad uiteen hoe die vordering wat gemaak is met die lewering van geïntegreerde, intermodale en wisselwerkende ('interoperable') vervoer in Kaapstad uitgebou gaan word. Elk van hierdie komponente word hier onder afsonderlik beskou:

- *Geïntegreerd*: die Stad se verskaffing van geïntegreerde vervoer is gegrond op sy plan vir 'n netwerk vir geïntegreerde openbare vervoer 2032. Die woord 'geïntegreer' moet egter nie tot vervoer beperk word nie, maar moet ook die integrasie van vervoer met grondgebruik insluit. Vir die Stad behels die gebruik van vervoergerigte ontwikkeling die ruimtelike transformasie van Kaapstad self, asook die bou van volhoubare gemeenskappe.
- *Intermodale*: intermodale vervoer (met aansluiting tussen verskillende vervoermiddels) kan net in Kaapstad gelewer word as al die funksies en vervoermiddels onder die beheer van 'n enkele owerheid val. Met dit voor oë, gaan die Stad voort om die opdragte van die kontrakterende owerheid en funksies van die munisipale regulerende entiteit (MRE) onderskeidelik te ondersoek. Die Stad besef ook dat alhoewel spoorvervoer die 'ruggraat' van sy vervoerstelsel vorm, spoorvervoer tans 'n krisis beleef. Die Stad oorweeg dus hoe om hierdie krisis in Kaapstad te hanteer.
- *Wisselwerkende ('interoperable')*: om 'n vervoerstelsel in werking te stel wat onderling met ander saamwerk (die vermoë van 'n vervoerstelsel om met ander stelsels saam te werk sonder dat die pendelaar moeite moet doen), gaan die Stad verdere ondersoek instel na die lewering van geïntegreerde kaartjie-uitreiking en roosters.

Die Stad se benadering tot geïntegreerde vervoer is die aanneem van multi-modalisme (gebruik van verskillende vervoermiddels). Die hoofvervoermiddels is passasierspoorvervoer, snelbusvervoer (BRT), gehaltebusdienste (naamlik konvensionele busdienste wat verbeter is deur modernisering van kenmerke en integrasie met die breër vervoernetwerk en wat hoofsaaklik deel is van gemengde vervoer) en minibustaxi's. Hierdie vervoermiddels sal saam deel van 'n geïntegreerdevervoeroplossing uitmaak. Hierdie vervoermiddels sal ook aangevul word deur beter voorsiening vir niegemotoriseerde vervoer (NMT). Alle vervoermiddels sal verbeter word deur nuwe e-bestelling- en verwante tegnologie wat openbare vervoer in die volgende dekades gaan omskep en tot 'nuwe generasie'-diensaanbiedinge sal lei.

### Die Stad se benadering tot vervoer-gerigte ontwikkeling (TOD)

Geïntegreerde vervoer moet ook vanuit 'n veel breër oogpunt beskou word, naamlik hoe die Stad van voorneme is om vervoer te gebruik om die ruimtelike vorm van Kaapstad self te verander, asook om volhoubare gemeenskappe te bou. Dit beteken dat die Stad nie geïntegreerde vervoer as sy enigste doelwit beskou nie. Vervoer word eerder beskou as die sleutelaandrywer om Kaapstad se ruimtelike werklikheid, met al sy stedelike ondoeltreffendheid en maatskaplike ongelykheid, aan te pak.

Die Stad besef dat vervoer-gerigte ontwikkeling nie slegs soos in ander stede vir ekonomiese en vervoerdoeltreffendheid aangewend kan word nie, maar dat dit ook ruimtelike transformasie moet bereik en volhoubare gemeenskappe moet bou. Op hierdie wyse sal 'n pasverandering behaal word deur prioritisering van die regte ontwikkeling op die regte plek in Kaapstad in strookgebiede langs hoofpad- en -spoorroetes. Hierdie benadering, tesame met 'n klem op openbare vervoer (PT) en niegemotoriseerde vervoer (NMT) sal vervoertyd en -koste verminder, asook aansienlike omgewingsvoordele inhou. Hierdie CIP sit dus die Stad se ambisieuse, maar lewerbare, planne vir vervoer uiteen binne die breër konteks van sy oogmerk om 'n gelyke samelewing te skep gegrond op geïntegreerde gemeenskappe, ekonomiese inklusiwiteit en toegang tot geleenthede in Kaapstad.

Om dit te bereik, het die Stad 'n vervoergerigte omvattende grondgebruikmodel aangeneem wat ontwikkeling in beide nuwe en bestaande gebiede aanpak, naamlik die strategiese raamwerk vir vervoergerigte ontwikkeling, Maart 2016 ('TOD Strategic Framework, March 2016').

Ten einde grootskaalse vervoergerigtheid in Kaapstad in werking te stel, moet die Stad toesien dat dit op sowel institusionele as regeringsvlak aangedryf word. Gevolglik is die funksies van die voormalige vervoerowerheid, Vervoer vir Kaapstad (TCT), uitgebrei om alle stedelike ontwikkeling (stedelike beplanning, menslike nedersettings en stedelike volhoubaarheid) by geïntegreerde vervoer in te sluit.

### Die Stad se benadering teenoor spoorvervoer

Die vervoerstelsel in Kaapstad is afhanklik van spoorvervoer as ruggraat, maar die ernstige agteruitgang in diens het baie passasiers na die padnetwerk gedwing, wat verkeersdruk in spitsyde tot gevolg gehad het. Die Stad oorweeg tans verskeie strategieë wat nodig is om die situasie te hanteer.

Sonder 'n doeltreffende spoorvervoerkomponent kan die Stad nie 'n geïntegreerde, intermodale en wisselwerkende vervoerstelsel in Kaapstad teweegbring nie. Daarby vorm spoorvervoer nie net die ruggraat van die vervoerstelsel nie, maar ook van Kaapstad se ruimtelike vorm. Daarom speel die verskerping en verdigting van grondgebruik in die strookgebiede langs treinspore ook 'n sleutelrol in die Stad se vervoergerigte strategie. Om hierdie rede stel die Stad ondersoek in na wat gedoen moet word om die kwessies in spoorvervoer op te los.

### Die vervoertendense in Kaapstad

Hierdie CIP is opgestel terwyl die Stad vele uitdagings ten opsigte van vervoer en die Stad se ruimtelike vorm in die gesig staar. Dit bou voort op die vordering wat deur TCT gemaak is deur sy vervoermisnie, -visie en -langtermynstrategieë aan te pas om hierdie CIP as aandrywer van verandering aan te wend om die uitdagings die hoof te bied. Die CIP lig hoofvervoertendense in Kaapstad uit wat aangepak moet word om hierdie geleenthede te verwesenlik:

- die agteruitgang van die spoorvervoerdienste in Kaapstad, met die gevolglike skerp toename in die gebruik van padvervoer
- die toenemend onvolhoubare koste van vervoer vir laeinkomstehuishoudings, soos aangetoon deur die Stad se vervoerontwikkelingsindeks ('Transport Development Index')
- die groterwordende gaping tussen vervoer en grondgebruik in Kaapstad.