Hoe verskil dit van bestaande dienste?

Vinniger. Op hoofroetes sal voertuie hulle eie laan hê en daar sal 'n gereelde, geskeduleerde diens op toevoerroetes wees.

Veiliger. Sekuriteitspersoneel sal by die hoofstasies aan diens wees met geslotekringtelevisie (GKTV) in die stasies en voertuie. Sekuriteit staan hoog op die lys. Bestuurders sal gemonitor word en voertuigopsporing sal verseker dat daar nie gejaag of roekeloos bestuur word nie en dat voertuie betyds by die stasies sal wees.

Gemaklik en toeganklik. Die voertuie sal modern en skoon wees, met voldoende ruimte vir passasiers om te staan en te sit. Die voertuie sal omgebou word sodat hulle maklik toeganklik is vir bejaardes, kinders en mense met gestremdhede en om vir rolstoele voorsiening te maak.

Volhoubaar. Lae-vrylatingsvoertuie en meer mense wat van openbare vervoer eerder as privaat motors gebruik maak sal talle omgewingsvoordele inhou.

Bekostigbaar. Hoewel dit biljoene rande sal kos om die stelsel in te stel word daar nogtans beoog om reisgelde te vra wat vergelykbaar is met dié wat tans betaal word.

Maklik om te gebruik. 'n Slimkaartstelsel sal gebruik word sodat passasiers van een hoofroete na 'n ander vir 'n enkele reisgeld kan beweeg. Hierdie kaarte sal oral by stasies en by kleinhandelaars beskikbaar wees.

Wat beteken dit vir passasiers?

Die diens sal vir langer tydperke loop – gedurende die dag, tot in die aand en oor naweke, en dit sal gereeld en betroubaar wees. Wanneer die stelsel ten volle in werking is sal mense dit kan gebruik om in die stad rond te beweeg om vriende en familie, winkelsentrums en vermaaklikheidsplekke te besoek, en toeriste sal maklik heen en weer kan ry.

Die doel is om maklike toegang tot hierdie stelsel en ander maniere van rondreis, byvoorbeeld soos stap, fietsry, taxi's met meters en parkeer-en-ry-geriewe te vergemaklik. 'n Nie-gemotoriseerde vervoerplan sal vir elkeen van hierdie stasies ontwikkel word.

Wat beteken dit vir mense met privaat voertuie?

Waar spesiale GSV-lane beoog word sal privaat motoriste vanselfsprekend ietwat padruimte verloor en verkeerseine sal voorrang gee aan openbare vervoervoertuie. Dit sal mense wat privaat motors gebruik aanmoedig om na die nuwe stelsel oor te skakel. Die skeiding van openbare vervoer van algemene vervoer sal dus vir beide openbare vervoer en motors voordelig wees.

Strate waar privaat motoriste padruimte aan die nuwe stelsel sal moet afstaan is in die middestad by Hertzog-boulevard en DF Malan. Die oorblywende lane in al hierdie gebiede sal egter voldoende wees om vervoer tydens spitstye te hanteer.

Wie sal die stelsel bedryf?

Die Stad Kaapstad sal die spesiale GSV-lane bou en die diensvlakke, reisgelde en die tipes voertuie wat gebruik gaan word, spesifiseer.

Privaatsektor-maatskappye sal die werklike bedrywighede en dienste bestuur. Die operateur sal betaal word op die grondslag van kilometer gereis en die voldoening aan ander prestasiestandaarde.

'n Afsonderlike tenderproses sal vir 'n onafhanklike maatskappy wat die reisgeld invorder, gevolg word.

Daar sal ook van 'n toesighoudende agentskap gebruik gemaak word om die gehalte van die diens te monitor en om enige klagtes van die publiek te hanteer.

Wat beteken dit vir huidige operateurs?

Die Stad Kaapstad onderhandel tans met verteenwoordigers van die bus- en minibustaxibedryf om te verseker dat hulle 'n leidende rol in die nuwe stelsel speel. Die doel hiervan is om 'n diens van hoë gehalte te lewer terwyl die winsgewendheid en werkstoestande in die bedryf verbeter word.

Wat beteken dit vir werkers in die bedryf?

Die nuwe stelsel sal na verwagting baie werkgeleenthede skep, nie net in die konstruksiefase nie, maar ook in die bedryf self. Vir mense wat vir die nuwe stelsel werk beteken permanente poste met al die jaarlikse voordele van formele indiensneming, soos byvoorbeeld werksekerheid, gereelde werksure, voorspelbare inkomste, verlof, siekteverlof en kraamvoordele.

Waar kom die geld vir hierdie projek vandaan?

Die stelsel word deur ondersteuning van die nasionale regering en die Stad Kaapstad gefinansier. Al drie sfere van die regering, insluitende die Wes-Kaapse provinsiale regering is daartoe verbind om openbare vervoer in Kaapstad te transformeer.

Wanneer sal dit alles gebeur en hoe word ek daardeur geraak?

Fase 1A sal van 2010 tot 2012 voltooi word en 'n verbinding van die lughawe na die middestad en van die middestad na die Groenpuntstadion voorsien, asook 'n binnestadtoevoerdiens. Daar sal ook 'n verbinding met die Weskus wees wat gebiede soos Atlantis, Mamre, Table View, Blouberg, Du Noon en Doornbacht sal bedien.

Waar kry ek meer inligting?

Jy kan meer inligting verkry deur die Stad Kaapstad se webtuiste te besoek by www.capetown.gov.za/irt.

Kaapstad se Geïntegreerde Snelvervoerstelsel

'n Beter manier om mense te vervoer

Julie 2009

CITY OF CAPE TOWN | ISIXEKO SASEKAPA | STAD KAAPSTAD

THIS CITY WORKS FOR YOU

Wat is 'n Geïntegreerde Snelvervoerstelsel (GSVS)?

Die GSVS is 'n manier om te verseker dat alle vorme van openbare vervoer saamwerk en voorrang bo privaat vervoer geniet. 'n Belangrike deel hiervan is die Bussnelvervoerstelsel (BSVS) – 'n vinnige, moderne padgebaseerde stelsel wat pendelaars in openbare vervoervoertuie van verskillende groottes vervoer.

Kaapstad se GSVS is gebaseer op voorbeelde van snelvervoerstelsels wat in baie dele van die wêreld insluitende Latyns-Amerika, Asië, Noord-Amerika en Australië reeds goed werk. Dit beteken dat Kapenaars in staat sal wees om van 'n gereelde, vinnige en betroubare openbare vervoerstelsel gebruik te maak.

Hoe werk die GSVS?

Die diens is tweeledig en bestaan uit:

- hoofroetes; en
- toevoerroetes

Daar sal afsonderlike, toegewyde GSV-lane op die hoofroetes wees vir spesiale 18 m-geartikuleerde voertuie. Daar sal verder weerbestande, geslote stasies in die middel van die pad op hierdie roetes wees om te verseker dat die voertuie vinnig verby ander verkeer kan beweeg en dat mense in veiligheid en gemak op die voertuie kan wag.

Die toevoerroetes met die korter 8,8 m-voertuie sal mense na die hoofroetes in normale verkeerstoestande vervoer, met stasies langs die pad.

Elke hoofroetevoertuig sal verskeie wye deure hê wat op dieselfde vlak as die stasieplatvorm oopmaak sodat baie mense vinnig in en uit kan klim. Die voertuie vir die toevoerroetes sal oor 'n hystoestel beskik wat die bestuurder kan laat sak om gestremde persone op te laai. Die diens sal 19 uur per dag in werking wees met voertuie wat gereeld ry. Die frekwensies sal wissel van 'n paar minute tydens spitsure, en minstens drie keer per uur wanneer die vraag minder is.

Reisgelde sal bekostigbaar wees en vergelykbaar met dié wat tans vir busse en minibustaxi's betaal word.

Voorbeeld van 'n toevoerdiensbus

Voorbeeld van 'n hoofdiensbus

Hierdie vervoerkaart toon die stelsel wat binne die volgende 12 jaar in werking gestel sal word. Die fokus is nou op die grys roete van die lughawe na die Groenpuntstadion en omstreke.

Kaapstad kry 'n Geïntegreerde Snelvervoerstelsel

Die pamflet beskryf kortliks die volgende:

- Wat 'n Geïntegreerde Snelvervoerstelsel eintlik is
- Hoe dit sal werk
- Waar die stelsel gebruik gaan word
- Hoe die stelsel pendelaars, bestaande operateurs en ander padgebruikers sal raak
- Wanneer die projek geïmplementeer sal word

Waar sal die stelsel gebruik word?

Die Stad Kaapstad beoog om 'n GSV-netwerk regoor die stad binne die volgende 10 tot 12 jaar in te stel. Die netwerk sal verseker dat meer as 75% van die mense binne 500 m van 'n openbare vervoerstelsel van 'n hoë gehalte sal wees.

Dit kan egter slegs in fases gedoen word.

Daar is vier fases vir die bekendstelling van die GSVS. Die eerste fase sal van 2010 tot 2012 voltooi word.

Fase 1A:

Hierdie fase verskaf 'n verbinding vanaf die lughawe na die middestad en van die middestad na Groenpunt en omstreke.

Fase 1B:

Die restant van Fase 1 sal 'n hoofroete langs die Weskus tot by die Bayside-winkelsentrum insluit, langs Blaauwbergweg en langs Potsdamweg tot by Du Noon, en toevoerdienste na Bloubergstrand, Atlantis en Mamre, asook rondom Table View en Parklands, en deur Montague Gardens via Century City na Richwood.

Daar sal ook GSV-lane na Century City en Montague Gardens wees en GSV-lane van die lughawe na Bellville en Durbanville, Strand en Gordonsbaai, Claremont en Constantia, en Table View via Century City.

Fase 2:

Hierdie fase sal die digbevolkte suid-ooste van die stad, wat Mitchells Plain en Khayelitsha insluit, met bestemmings regoor die Skiereiland verbind.

Fase 3 en 4:

Die finale fases sal uitgebrei word en roetes met die hele netwerk verbind, insluitende gebiede soos Delft, Blue Downs en Helderberg.