

DIE VOORKOMING EN REGSTELLING VAN MIDDESTEDELIKE VERVAL.

Rudolph van Wyk

Stads- en Streekbeplanners,
Vereniging

1. INLEIDING

Dit is ongetwyfeld 'n feit dat die meeste Suid Afrikaanse middestede snel aan die agteruitgaan is. Duisende mense beweeg elke oggend die middestad binne. Sommige gaan werk daar en ander gaan doen bloot besigheid of inkopies daar. Gedurende die dag lewe die middestad dus, en word gevoed deur 'n reeks aktiwiteite soos die arbeidsmark, die vermaaklikheidsarena (reeds baie beperk) en die handels- en dienssektore. Aan die einde van elke dag, verlaat dieselfde mense egter weer die middestad. Op hierdie wyse word die siklus voltooi omrede die middestad saans dood is. Medhurst en Lewis (1969:vii) het hierdie verskynsel reeds jare gelede al geïdentifiseer as: "...a full cycle from invention, innovation, expansion into a period of retraction and decline, can historically be recognised." Bryfogle en Krueger (1975:18) sê verder weer dat: "The city of man is in crisis." Dit is ongetwyfeld 'n feit dat die groter meerderheid van Suid Afrikaanse middestede in 'n krisissituasie is. Hierdie krisis kan beleef word deur bloot in 'n motor te klim en na die middestad van enige van ons groot stede te ry - eers gedurende die dag en dan weer later saans. Op hierdie wyse word die siklus van lewe en dood ervaar en word die elemente wat daarvoor verantwoordelik is, waargeneem. Hierdie elemente is kortliks as volg:

2. PROBLEME IN DIE MIDDESTAD

2.1 Vervoerprobleme in die middestad

Swak intrastedelike mobiliteit binne meeste Suid-Afrikaanse middestede, veroorsaak geweldige verkeersprobleme. Die grootste enkele rede hiervoor is die afwesigheid van doeltreffende alternatiewe vir die motor. As gevolg van die getal motors in die middestad is daar geen ordelike

vloei meer van verkeer nie. Die oorvol strate en swak vloei van verkeer gedurende die dag, veroorsaak dat meer mense die middestad eerder vermy. Davies en Champion (1983:2) noem dat: "*The future prosperity of central areas of larger towns depends on the solution of their traffic problems; and the provision in the plan for traffic circulation, including the waiting and parking of vehicles, must therefore be such as is likely to be sufficient for all vehicles and persons having business in the central area.*" Die agteruitgang van middestede word dus direk deur swak verkeersvloei beïnvloed.

2.2 Parkeerprobleme in die middestad

As gevolg van die hoë persentasie misdaad in ons stede het parkering in die middestad bykans 'n ritueel geword. Motors word parkeer met die primêre doel dat dit veilig sal wees. Die veiligheid word bepaal deur die oordeel van die eienaar. Om hierdie rede is die "ideale parkering" gewoonlik by, of baie naby aan die gebou/perseel wat besoek word. Die aantal voertuie in die middestad maak dit bykans onmoontlik om op straat te parkeer. Dit blyk asof daar eenvoudig geen wisseling van motors, in en uit hierdie parkerings is nie. Dan is daar die Parkeergarages. Vir die meeste Suid Afrikaners is hierdie garages in die middestad bloot te ver van hul bestemming of hul ervaar dit as te gevaarlik en vermy hierdie fasiliteite. Die aanname kan dus gemaak word dat die middestad vandag baie "parkeer onvriendelik" is en dat dit die middestad baie skade doen.

2.3 Vervallenheid in die middestad

Groot dele van die middestad toon vandag sterk tekens van vervallenheid. Op sommige plekke is geboue verlate en verwaarloos, soveel so dat die omgewing waarin hul staan, totaal onnet sowel as gevaarlik voorkom. Tussen hierdie vervalle geboue, is daar ander geboue weer wat netjies en selfs

versorgd voorkom. Hierdie goed versorgde geboue is egter in ernstige gevaar. Hillbrow in Johannesburg het bewys, "onnetheid teel onnetheid". Vervallenheid kan dus vinnig oor hierdie geboue toesak en die area wat 'n gevoel van onnetheid en vrees by besoekers wek, vergroot. Die gevoel wat hierdie areas by die mens wek veroorsaak dan dat hul hierdie plekke eerder vermy – bedags of saans.

2.4.1 Voetgangeronvriendelikheid van die middestad

Eerstens kom sypaadjies vandag, meestal te nou voor. Die rede is waarskynlik weens ander gebruike van hierdie sypaadjies. Informele handelaars neem groot dele van die sypaadjies op en voetgangers moet met stampe en stote, die beknoppte ruimte wat oorbly, benut. Dit veroorsaak ongemak en wek selfs gevoelens van vrees en onveiligheid. Verkeersligte dra daartoe by, deurdat kruisings plekke van algemene samedromming geword het. By hierdie kruisings is daar voetgangers op die sypaadjies, aan die een kant, en in die strate is daar motors aan die ander. Hierdie ligte is egter meestal ingestel tot die voordeel van die motoris. Whyte (1988:68) skryf in sy *City* dat: "*If pedestrians are skilled, it is because they very well have to be. Almost every American city gives them the shorter end of the stick.*" Dieselfde word definitief vandag in Suid Afrikaanse middestede beleef. As gevolg hiervan vermy mense die middestad en dit dra by tot die agteruitgang van die middestad.

2.5 Die eksodus van besighede uit die middestad

Die middestad is teen 'n tempo besig om gedurende die dag, stiller en stiller te word. Mense besoek dit eenvoudig nie meer so gereeld soos in die verlede nie. Bryfogle en Krueger (1975:119) beskryf dit as volg: "*Commercial establishments in the Central Business District (CBD) face similar problems.*

The buildings are old and unattractive, there is inadequate parking space for customers and traffic moves slowly because the streets are narrow and usually used for parking. Large numbers of customers have moved to suburban or country houses and prefer to shop in modern suburban plazas where parking is no problem. When business falls below a certain level, the merchant is likely to move his operation to a rapidly growing suburb, and so the last stages of decay of the CBD begin." Dit is duidelik dat bogenoemde ook aan die orde van die dag is in Suid-Afrikaanse middestede en dat die getal mense wat die middestad dus gedurende die dag besoek, vinnig aan die afneem is.

2.6 Misdaad in die middestad

Misdaad het vandag 'n groot aandeel in die krisis waarin die middestad homself bevind. Moord, roof en aanrandings is slegs 'n paar van die misdade wat vandag alomteenwoordig is in die middestad. Waar daar nie oë op straat is nie, met ander woorde geen mense teenwoordig is nie, broei daar onheil. Hierdie onheil gee weer lewe aan misdaad. Ernstige hoeveelhede misdaad manifesteer vandag in die meeste van ons middestede en speel 'n ernstige rol in die feit dat mense 'n oorheersende vrees vir die middestad begin ontwikkel het.

Wanneer al hierdie elemente op die keper beskou word, is dit duidelik dat Suid Afrikaanse middestede vinnig agteruitgaan. Hierdie elemente is kortliks bespreek om 'n aanduiding te gee van wat die agteruitgang van die middestad veroorsaak. Dit is ook hulpsaam met die bepaling van die areas waarbinne aanbevelings vir regstelling gemaak moet word. Aanbevelings vir die voorkoming en regstelling van die agteruitgang van die middestad word voorts gemaak onder die volgende hoofde; Verbetering van vervoer in die middestad, verbetering van publieke voetgangeruimtes en voorkoming van misdaad in die middestad.

3. REGSTELLING VAN AGTERUITGANG

3.1 Verbetering van vervoer in die middestad.

Die situasie rakende vervoer, binne in Suid-Afrikaanse middestede, het 'n SSB/TRP/MDM (44) 2001

punt bereik waar daar dringende oplossings gevind moet word. Blumenfeld sê dat: "*Prophets of gloom have frequently warned that within a few years traffic in city centres will come to a complete standstill if drastic action is not taken to curb the use of private vehicles*". (Bryfogle & Krueger, 1975:192). Verkeer in Suid Afrikaanse middestede staan aan die vooraand van tot stilstand kom. Daar moet dus nou meer ernstig as ooit tevore, pogings aangewend word om oplossings en uitweë te vind vir hierdie dilemma.

Die afgelope dekade en 'n half, het daar twee denkwyses ontstaan rondom probleme wat veroorsaak word deur vervoer en kongestie. In hul boek, *Transport Concepts in European Cities*, beskryf Pharoa en Apel (1995:3) hierdie twee denkwyses as volg: "*In the search for solutions there are two basic and opposing schools of thought. The first is that towns and cities must be adapted to accommodate car travel, by building roads and car parking in response to increasing demand. This is often linked with notions of personal freedom and the importance of road transport to economic growth. The second is that, instead, the role of the car must be limited, whether by direct restraints on its use, or by encouraging alternative means of travel and access, or by some mixture of these. This is linked with rather different notions of the importance of environmental quality to city life, or to the very survival of city life in the face of threats from the spread of suburban and ex-urban developments based on individual motorised travel.*"

Die eerste een van die twee denkwyses het ongetwyfeld die afgelope paar dekades voorrang geniet in Suid-Afrikaanse stede. Dit is nou egter duidelik dat Suid-Afrikaanse stede weg moet beweeg van die genoemde denkwysie na 'n meer drastiese een waarin privaatmotorgebruik verminder word en die gebruik van publieke/openbare vervoer, gestimuleer word. Die volgende aanbevelings word gemaak ten einde die optimale ontwikkeling van die openbare vervoersektor te bewerkstellig.

- Die belangrikste aanbeveling wat hier gemaak word, is dat die stad kompak moet bly. Die middestad moet dus primêr weer die hart van die stad word. "*In regard to spatial planning*

however, a contrasting concept has recently gained much popularity: the "Compact City", where housing is provided at a relatively high density and jobs are concentrated in the central city area and in a limited number of sub-centres." (Nijkamp, Ouwersloot & Rienstra, 1997:695).

- "Compact Cities on the Highway moet dus nagestreef word. Volgens die "Compact Cities on the Highway"-teorie is die belangrikste aspek, die kompaktheid van die stad. Suid Afrikaanse middestede mag of kan nie meer desentraliseer nie, omrede die invloed daarvan op openbare vervoer, vernietigend is.

- Soneringsbeleide en die verbod op enige verdere desentralisasie van die middestad, moet geïmplementeer word. Sonerings moet so geskied dat 'n kompakte diversiteit in die middestad voorkom.

- Streng wette en regulasies wat 'n invloed het op die implementering van openbare vervoerstelsels moet neergelê word. "The major rationale of such policies, in transport terms, is probably therefore to help create – or preserve – land use patterns which, ... are not inherently car-dependant." (Jenks, Burton & Williams, 1996:178).

- 'n Drastiese aanbeveling, soos die implementering van spoorvervoer in die middestad, is ook nou nodig. Snelreine moet in ons stede geïmplementeer word, sodat dit loop vanuit voorstedelike gebiede na die middestad. Dit kan die enorme lading van verkeer verlig wat van voorstedelike gebiede na die middestad beweeg. "There are suburban railroads in many foreign cities; London and Paris have large networks. Suburban railroads also operate in Canada, Asia, Australia and other parts of Europe." (Black, 1995:95).

- Trams moet in die middestad geïmplementeer word waar hulle op roetes beweeg vanaf die grens van die middestad tot in die kern daarvan. Twee ligte netwerke kan byvoorbeeld voorsien word om die totale middestad en die aantreklikste ontwikkelings optimaal te bedien. Ten spyte van 'n aantal eie stasies, moet hulle aansluit by stasies op sneltreinroetes. "*In recent years there has been an increased interest by developers in the importance of rail systems in the inner city, and for stations to be integrated into new developments*". (Richards, 1990:114).

- 'n Verdere belangrike aanbeveling wat gemaak word is die implementering van "roete boete"-sisteme in die middestad. "Roete boete"-sisteme is metodes waardeur gebruikers van roetes, finansiële belas word vir die gebruik van sekere roetes. Hierdie sisteme word geïmplementeer in stede om inwoners weg te stoot van die gebruik van privaatmotors na die gebruik van openbare vervoer. (TDM Encyclopedia, 2000:1). Daar is menige bewyse, dat wanneer gebruikers van privaatmotors beboet word vir die kongestie wat hulle in stede (veral die middestad) veroorsaak, hulle eerder begin gebruik maak van openbare vervoer. (Huang, 1996:18). "*If cities are to survive the continuing growth of car ownership and use, then, rather than building more roads, existing road space must be rationed, and drivers of vehicles using road space in congested areas must pay for the congestion they cause to others at peak hours of the day.*" (Richards, 1990:9). (Rolle, 2000:1). Drie metodes kan hier aangewend word:

- Tolgeld word byvoorbeeld betaal op 'n roete wat die middestad binnegaan. Tolgeld word betaal op grond van die aantal persone in 'n voertuig - hoe meer mense in die motor is, hoe laer is die tol. Dit verminder die aantal motors op die pad omrede elkeen nie meer met sy eie motor ry nie.

- Paaie kan verder ook gesluit word vir alle voertuie. Geen voertuie sal verby die punt van sluiting kan beweeg nie, behalwe nood-, diens- en spesiale voertuie. Daar is dus geen prys op toegang nie – paaie is eenvoudig gesluit en geen toegang kan meer verkry word na die middestad nie. (Carr *et al.*, 1992:72).

- Om nuwe idees (soos alternatiewelike vervoer) suksesvol te implementeer, is dit uiters belangrik dat enige sosio-sielkundige struikelblokke uit die weg geruim ruim. Die volgende, baie belangrike voorstel is in verband hiermee gemaak: "*The starting point has to be education, and especially the education of the young. We know we can change, attitudes, not all at once, but over time: look only at smoking in public places 20 years ago and now.*" (Hall, 1995:296).

Om slegs die situasie rondom verkeer en kongestie in die middestad te verbeter, gaan nie die agteruitgang daarvan keer nie. Mense moet weer teruggaan na die middestad en daarvoor

is dit nodig dat voetgangerruimtes verbeter word.

3.2 Verbetering van voetganger ruimtes in die middestad.

Dat die voetganger nie meer vandag tuis voel in die Suid-Afrikaanse middestad nie, is 'n stelling wat weinig motivering nodig het. Dit is asof die belange van die voetganger geheel en al op die agtergrond geskuif is en alle aandag tydens beplanning op die motor gevestig word. "*But it is in the division of space and the rules for using it that the pedestrian gets the shortest end of the stick.*" (Whyte, 1988:68). In *Pedestrian Areas*, wat breedvoerig hierop ingaan, word die volgende daarvoor gesê, "*The pedestrian must regain that part of the town which is rightfully his.*" (Uhlir, 1979:6). Aanbevelings word hier gemaak in 'n poging om die middestad meer voetgangervriendelik te maak. Soos die skrywer van *Public Streets for Public Use* sê: "*The same street space can be used to promote healthy communities, encourage pedestrian movement, foster the use of public transit and create supportive public environments.*" (Moudon, 1987:147).

- 'n Verskeidenheid van interessante dienste en gebruike moet gevestig word in geboue, op die grondvloere, wat in direkte verhouding staan met sypaadjies - gebruiker- en gebruike diversiteit. Goeie restaurante, unieke klerewinkels, kunsgalerye, boekwinkels en ander verskeidenhede is ideaal om hier geplaas te word.

- Gemak en sekuriteit is verder baie belangrik en daar kan begin word om die sypaadjies breër te maak. Dit kan gedoen word deur eenvoudig van die straatoppervlak te neem en dit by die sypaadjies te voeg.

- Die ekologiese kwaliteit van sypaadjies speel 'n baie groot rol. "Groenstrate" lok verseker mense, mits daar natuurlik ook die ander gebruike- en gebruike diversiteit is. Dit word dus sterk aanbeveel dat sypaadjies in die middestad vergroen moet word. Bome kan geplant word, of in die grond of in groot houers, waar daar vrees vir beskadiging deur wortels is.

- Voetgangerwandellane (straat gesluit vir verkeer) moet geskep word in die middestad. 'n Gesonde diversiteit is ook van kardinale belang by hierdie wandellane. Die areas voor restaurante, galerye, winkels, ensovoorts, moet deel

uitmaak van die "vermaak- en dienstearena".

- Informele handelaars wat sypaadjies beset, moet na voetgangerwandellane geskuif word. Klein toonbankies met toesluitkassies en helderkleurige dakkies kan deur die plaaslike owerhede, daar gebou word. Dit kan deur informele handelaars by die stadsraad gehuur word vir 'n minimale bedrag. Sulke "dak en toonbank"-fasiliteite kan esteties baie goed vertoon, maar sal nog informeel voorkom, soos 'n mark veronderstel is om te wees.

- Vermaak moet ook 'n besondere groot deel uitmaak van hierdie gebruike- en gebruike diversiteit van voetgangerwandellane. Die stadsraad kan byvoorbeeld permanente musikante, komediantes en ander kunstenaars, op 'n professionele vlak sowel amateursvlak, aanstel om mense op sekere dae en goed geleë plekke, te vermaak.

- Toeganklikheid van hierdie ruimtes is eweneens baie belangrik vir die suksesvolle funksionering en bestaan daarvan. Voetgangers en alle gebruikers van hierdie voetgangerwandellane, moet met gemak en met min moeite, na en vanaf hierdie ruimtes kan beweeg. Daar word aanbeveel dat daar deeglike skakeling tussen wandellane en openbare vervoerstelsels is.

- Goeie ekologiese kwaliteit is hier baie belangrik. Verf ou en onaantreklike geboue, in die area, helder kleure en treffende motiewe kan selfs gebruik word. 'n Goeie idee is om 'n dooie muur wat wel in die wandellaan mag voorkom, te gebruik as "praatmuur". Aankondigings van gebeure kan gereeld op die muur geveer word. Naamborde van winkels, galerye, restaurante, ensovoorts, moet treffend wees en die oog vang. Hierdie advertensie trek gewoonlik mense nader, sodat hulle verder ondersoek wil instel na dit wat binne is. Vergroening van die area speel 'n ontsaglike rol by estetiese waarde en sodoende dra dit ook by tot die ekologiese kwaliteit. By voetgangerwandellane, waar daar baie ruimte is, moet bome in die grond geplant word. Hier is baie bome nodig.

- Die plaveisel van die voetgangerwandellaan is ook baie belangrik. Nie net definieer dit die wandellaanarea nie, maar skep ook 'n gevoel van kontinuïteit van die ruimte waarin die voetganger beweeg. (Lynch, 1981:9).

- Water moet ook met goeie oordeel in wandellaanareas gebruik word. Fonteine het die vermoë om 'n kalmerende effek op die mens te hê. Dit is die geluid van spoelende water, wat verantwoordelik is vir die kalmerende effek. Drink-fonteintjies moet ook aangebring word op gereelde, strategiese plekke.
- Straatmeublement is ook elemente wat bydra tot die ekologiese kwaliteit van 'n voetgangeruimte. (Alexander, 1996:150). By voetgangerwandellane moet daar egter 'n verskeidenheid van meublement aangebring word. Sitplek in die vorm van bankies, asook los stoele, moet op strategiese plekke voorsien word in die son en koelte. Sitplek moet ook so geposisioneer word dat dit na gebeure en ander mense kyk. Tafels moet ook by hierdie ruimtes voorsien word. Daar kan byvoorbeeld ook 'n paar tafels met skaakgeriewe (bord op die tafel gedruk), voorsien word.
- Beligting moet ook met deeglike ontwerp en strategiese ligging, aangebring word in voetgangeruimtes. Die idee is tog dat mense hierdie ruimtes in die aand ook besoek. Hierdie ligte moet egter nie te helder of te dof of selfs te hoog wees nie. Interessante neonligte is ook 'n bonus en dra in die aand by tot die estetiese waarde van die omgewing. Beligting van bome, fonteine en mooi historiese geboue is ook aan te beveel.
- Daar word sterk aanbeveel dat strate wat uit vier eenrigtingbane en meer bestaan, en sodoende die verkeer te vinnig laat beweeg, vernou word. Dit kan gedoen word deur addisionele eilandparkerings te voorsien in die middel van hierdie strate. Op hierdie wyse word motoriste gedwing om stadiger in hierdie strate te ry. Sodoende word 'n sterker gevoel van veiligheid ook by voetgangers meegebring.
- In eenrigtingstrate kan daar sirkelvormige boom-eilande aangebring word, om die hoë snelheid van motors te breek. Parkerings kan hier aan weerskante van die pad aangebring word. Verder kan reguit, eenrigtingstrate se verloop gebreek word deur middel van uitbouings van die sypaadjies. Hierdie sypaadjies kan op hul beurt weer deur restaurante of straatkafees beset word.
- Parke moet teenwoordig wees in die middestad. Hul ligging is egter van kardinale belang en moet binne maklike bereik wees van die mense wat

dit die mees waarskynlikste wil gebruik.

- Hierdie parke moet nie so omhein wees dat dit 'n geslote gevoel wek nie. Dit beïnvloed die toeganklikheid daarvan. Voetgangers moet die park byna op enige plek kan binnegaan.
- Parke moet 'n baie goeie estetiese waarde en kwaliteit hê. Dit word aanbeveel dat daar intense aandag aan hierdie detail gegee word. Alleenlik wanneer parke ook esteties prikkelend en interessant is, sal parke gebruik kan word om voetgangers en inwoners terug te trek na die middestad. (Malt, 1970:228).
- Water moet ook hier teenwoordig wees as gevolg van die geweldige, positiewe uitwerking op mense. Vlak damme – ongeveer een meter diep – kan in parke gekonstrueer word.
- Verder moet daar fasiliteite by hierdie waterelemente voorsien word vir mense om te kan sit, kyk en luister. Loopplek rondom die dam wat geplavei is, sal bydra tot die gemak wat voetgangers beleef tydens hul besoek aan parke. 'n Verskeidenheid van dieselfde geriewe moet ook voorkom; byvoorbeeld sitplek in die koelte en in die son.
- Die plantegroei in hierdie parke is ontsaglik belangrik en daarom word dit sterk aanbeveel dat die ontwerp van die tuine, deur iemand professioneel behartig word.
- Daar word aanbeveel dat 'n opsigter en sekuriteitsbeamptes in parke teenwoordig moet wees. Hierdie beamptes moet met mense meng, hulle vermaan wanneer hulle onwelveoglik optree en kan sodoende sorg vir 'n skoon, misdadervrye park.
- Diverse aktiwiteite word laastens aanbeveel en moet teenwoordig wees in hierdie parke. Markte kan byvoorbeeld op Saterdag in parke gehou word. Varsprodukte asook tuisvervaardigde goedere kan daar verkoop word. Informele sportbyeenkomste van kleuters kan daar aangebied word. Waar daar 'n dam is kan daar byvoorbeeld 'n kompetisie gehou word met radiobeheerde bootjies. Skaatsplek kan voorsien word in die park en mense kan met hul "roller blades" en rolskaats daar skaats. Veilige speelplek vir kinders moet ook voorsien word. Klim-en-klouerrame, glyplanke, sandputte ensovoorts, moet op strategiese plekke geplaas word. Daar moet egter ook tafels met sitplek voorsien word, waar ouers kan sit en 'n oog hou oor hul kinders.

- Hierdie ruimtes is baie belangrik in middestede en die verbetering daarvan kan die onvriendelikheid van die middestad ook verander. Die agteruitgang van die middestad in Suid-Afrika kan sodoende vertraag en gestop word mits daar egter ernstig aandag gegee word aan die misdaad in die middestad.

3.3 Voorkoming van misdaad in die middestad.

Gewelddadige misdaad is vandag absoluut aan die orde van die dag in meeste stede in Suid-Afrika en veral die middestede daarvan. Inwoners van stede het algemeen bekend geraak met terme soos: "verbyry skietery", "motorkapings", "verkragtings", "aanrandings" en veral die term "vermoor". Taner Oc en Steven Tiesdell (1997:270) het die volgende stelling gemaak oor misdaad in middestede: "*Perceptions and feelings of personal safety are prerequisites for a vital and viable city centre. If a city centre is not perceived to be safe, those with the luxury of choice will choose not to use it, making it less safe for those with fewer choices.*" Vervolgens word daar aanbevelings gemaak ter beveiliging van publieke ruimtes in die middestad wat mense tans die meeste vermy.

- Parkeergarages en -areas moet helder verlig wees in die aand, sodat iemand 'n ander persoon kan sien op 'n afstand van ten minste 15 meter. Die beligting moet voldoende wees in helderheid asook ook kontinuïteit (van begin tot einde/oral dieselfde) en moet beskerm wees.
- Uitgange van parkeergarages moet helder verlig wees en die mure en dak moet binne, verkieslik wit geverf wees. Nie alleen dra dit by tot die natuurlike verligting van die parkeergarage nie, maar dit vertoon ook skoon en netjies.
- Die ingange na trappe en hysers binne parkeergarages moet oop wees en nie om 'n hoek versteek nie. Trappe kan ook teen 'n buitemuur van die gebou gekonstrueer word, met groot vensters aan die buitekant. Sodoende is daar 'n groot mate van natuurlike toesig.
- Roetes vanaf die binnekant van die garage, na buite, moet so kort moontlik beplan en ontwerp word. Waar hoeke en draaie voorkom, moet groot aluminium spieëls aangebring word, sodat mense duidelik om die hoeke en

draaie kan sien. Deure by die in- en uitgange na trappe, moet groot, deursigtige panele bevat sodat mense na die anderkant kan sien, alvorens hul die in- of uitgang binnegaan. Indien moontlik, moet hysers in parkeergarages ook deursigtig wees. Enige plekke van moontlike verstrikking moet sover moontlik vermy word.

- Sekuriteitsbeamptes moet teenwoordig wees in hierdie garages en moet ook opgelei word in noodhulp-verlening. Sekuriteit moet ook voorsien word van "ligte, oop voertuie" (byvoorbeeld golfkarretjies) wat optrede in gevalle van nood kan versnel. Een so voertuig, per twee of drie verdiepings, behoort genoeg te wees.

- Indien moontlik, moet noodtelefone aangebring word op elke vloer van parkeergarages. Noodknoppies moet ook op elke vloer aangebring word. Hierdie knoppies moet 'n harde alarm aktiveer in die parkeergarage, asook by sekuriteit. Verder is videokameras ook baie doeltreffend, omrede dit eintlik voorkomend van aard is. "*Carparking areas can be especially crime-prone. Potential problems can be avoided by good lighting, by CCTV and staff surveillance, and by limiting the number of access points.*" (Thomas, 1997:140).

- Genoegsame inligtingstekens moet aangebring word om uitgange, hysers, noodroetes, telefone, sowel as noodknoppies aan te dui.

- Parkerings in garages, naby hysers, trappe en veral sekuriteitskantore, kan spesifiek vir vroue gereserveer word. Sekuriteit sowel as ander personeel in die parkeergarage, moet duidelik uitstaan in die gebou, met hul uniforme drag (uniforms wat almal dieselfde lyk).

- Waar plante en bome in parkeerareas (oop) voorkom moet dit nie wegkruipplekke of plekke van verstrikking vorm nie. Beligting (hoë sowel as lae ligte) in parkeerareas moet ook doeltreffend geïnstalleer word.

- "Oë op straat" verseker reeds 'n mate van veiligheid aan voetgangers. (Jacobs, 1961). Wanneer daar baie mense op straat is, as gevolg van 'n verskeidenheid van dienste en gebruike, is mense veilig omrede hulle 'n oog oor mekaar hou.

- Streng beheerde, informele handel moet aangemoedig word op straat, maar gekontroleerde en esteties aanvaarbare fasiliteite moet daarvoor geskep word. Hierdie handel moet dag

en nag kan geskied en daarom moet daar ligte voorsien word by "dak en toonbank" fasiliteite.

- Straatkafees moet op strategiese plekke geplaas word (en persele daarvoor beskikbaar gestel word) sodat gebruikers/besoekers daarvan, 'n oog kan hou op die strate rondom die kafee.

- Kunstenaars (soos vroeër genoem) moet by hierdie kafees optree en tussen naby geleë kafees rondbeweeg – veral in die aand. Hierdie vermaaklikheidskunstenaars trek mense en daar kan sodoende selfs in die aand, "oë op straat" wees.

- Verder kan kitskos uit stalletjies op straat verkoop word. Sitplek, met goeie beligting, moet ook by stalletjies voorsien word. Sodoende sal mense ook in die aand by hierdie punte vergader om vinnig iets te eet en kan hul daar, onder beligting, 'n oog oor mekaar hou.

- Verkeer moet in die omgewing van besige voetgangerroetes verminder word en die spoed waarmee motors beweeg, moet ook doeltreffend verlaag word (soos ook reeds vroeër genoem). Sodoende hou motoriste 'n oog oor voetgangers en kan hul dadelik hulp verleen of skakel vir hulp, indien dit benodig sou word.

- Die ligging van publieke toilette moet duidelik aangedui, en naby aan die straat geleë wees. Toilette moet op plekke en roetes geplaas word, wat dag en nag baie voetgangerverkeer dra. Die ingange na toilette moet ook nie versteek of om hoeke en draaie wees nie. Dit moet duidelik aangedui en verkieslik naby aan die straat wees. Chemiese toilette, wat werk met 'n "geld in slot" stelsel, kan op die sypaadjies geplaas word. 'n Paar vir mans en 'n paar vir dames, kan op strategiese plekke op straat, voorsien word.

- Publieke telefone, moet sover moontlik, by publieke toilette geplaas word – dit vermeerder die aantal "oë op straat".

- Autobanke is ook baie maal plekke van vrees en omdat dit iets is wat soms noodgedwonge gebruik móét word, word baie gevalle van aanranding en roof hier aangetref. Autobanke moet daarom ingebou wees, in die vorm van 'n instap fasiliteit met 'n deur, en 'n sekuriteit teenwoordig.

- Graffiti wek gevoelens van ongemak en vrees by die mens en moet daarom dadelik van die straat of geboue waarop dit gevef is, verwyder word.

"*It is clearly a majority view. They*

would use graffiti to judge environmental quality and hence desirability of areas, crime levels, and hence safety, the nature of resident groups, and so on. A very high correlation can be predicted between graffiti and negative judgements about a large set of urban characteristics." (Rapoport, 1982:152).

- Die vergroening van sypaadjies moet aangemoedig word. "Planting trees in a slum area of Minneapolis reduced crime by 70 percent." "Trees have always sheltered us, and so even now they give us a feeling of security and make us feel at home." (Michelle Nel, 'Trees fight crime. Focus on trees for Africa', 1998:bladsy nommer was nie beskikbaar nie). Vervolgens word daar gekyk na die beveiliging van publieke parke.

- Net soos in strate moet voldoende beligting ook in parke aangebring word. Dit is hier ook nodig dat 'n voetganger iemand op 'n 15m afstand kan sien. Die landskap moet ook nie die beligting verhinder nie. Daar moet hier ook gebruik gemaak word van hoë ligte en lae ligte sowel as skerp en flouer ligte. Hierdie ligte dra ook by tot die estetiese voorkoms en atmosfeer van die park, veral in die aand.

- Formele aktiwiteite moet ook saans in parke gereël word. Geleenthede waartydens daar na die sterre gekyk en dit bestudeer kan word, met iemand wat lesings daarvoor gee. Dit kan tot gevolg hê dat daar 'n byeenkoms van mense in die aand, in 'n park is en sodoende is daar weereens "oë op mense" en sal mense 'n gevoel van veiligheid, in die aand in hierdie plekke beleef.

- Daar kan selfs "instap-fliëks" gewys word in parke. Dit kan op dieselfde prinsiep werk as inryteaters. Mense kom na die park waar die fliëk op 'n groot skerm gewys word, koop kaartjies en sit op die gras en kyk. Sekuriteitsbeamptes moet egter teenwoordig wees by hierdie aktiwiteite.

- Mense gebruik parke vandag baie vir oefen en daarom moet drafklubs gestig word. Mense ontmoet op sekere tye, byvoorbeeld elke uur en draf dan in groepe. Telefone moet op drafroetes voorsien word en nooddienste moet beskikbaar wees in groot parke.

- Toilette, in parke moet by, of baie naby ander aktiwiteite geplaas word soos kiosks, restaurante of die ingange/uitgange na/uit die park. Sodoende is daar baie

voetgangerverkeer en “oë op mense” by toilette. Skoonmakers kan in skofte aangestel word en moet altyd teenwoordig wees.

- Publieke telefone moet ook in parke, by toilette geplaas word.
- Speelplek vir kinders en rus- en toesigplekke moet ook naby die toilette voorsien word. Op hierdie wyse word optimale “oë op mense” verseker.
- Dit is baie belangrik dat besoekers hul kan orden en oriënteer in ‘n park en dit is daarom nodig dat inligtingsborde (noem dit somer “orde borde”) by die ingange van parke aangebring word. Hierdie borde moet die volgende bevat: ligging van die park in verhouding met die res van die park, ‘n duidelike plan van die park, aanduidings van waar die toilette is, aanduidings van waar sekuriteit is, aanduiding waar verskillende aktiwiteite plaasvind, aanduiding waar damme en/of fonteine is, tyd wat die park sluit (indien wel), tyd wat ligte aangaan en afgaan en waar telefone is en wat noodnommers is.
- Belangrik is dat hierdie “orde borde” op strategiese plekke in die park herhaal word. Die onderhoud en instandhouding van alle toerusting in die park moet gereeld en deeglik gedoen word.
- Een van die mees belangrike tekorte in die Suid-Afrikaanse middestad, is ‘n veilige en voldoende residensiële komponent daarbinne. Dit is belangrik dat mense weer in die middestad woon. Sodoende word verseker dat daar altyd mense in die middestad is – dag en nag.
- Behuising moet egter nie slegs voorsiening maak vir die laer inkomste groepe nie, maar eerder die middel-hoog én hoog. Lae inkomste groepe is meestal geneig om by te dra tot vervalting en ander ongerymdhede in die middestad, en dit moet eerder vermy word. Kyk maar byvoorbeeld na Hillbrow in Johannesburg.
- Vermaaklikheid (kuns, kultuur, sport ens.) moet in die middestad voorsien word en alle aspekte daaromtrent moet aangespreek word, soos parkering, veiligheid ensovoorts. Dit verseker dat daar “oë op straat” en op mense is en dra dus ook by tot die gevoel van veiligheid in die middestad.
- Omrede daar aanvaar kan word dat alkohol ‘n belangrike rol speel in Suid-Afrika as dit kom by misdaad en misdaadverwante aktiwiteite, moet daar streng opgetree word in gebiede waar kroë is en ander plekke waar geredelike alkoholverbruik is.

- Kameras in die middestad, word vandag oor die wêreld heen gebruik en daar is reeds groot sukses daarmee behaal. Dit word dus weereens aanbeveel en die belangrikheid en doeltreffendheid daarvan beklemtoon.

Alle aanbevelings dui indirek daarop dat misdaad ‘n ernstige rol speel in die agteruitgang van die middestad en dat daar daadwerklike veranderinge aangebring moet word veral aan publieke ruimtes. Hierdie is egter nie ‘n eenvoudige taak om aan te pak nie en daarom word die volgende proses voorgestel wat gevolg kan word tydens die aanpak van projekte vir stedelike beveiliging. Die diagramatiese voorstelling gee ‘n uiteensetting van die verloop van die proses en die volgende beskrywing dien as die riglyne vir die volg van die proses.

Wanneer ‘n stedelike (plaaslike) owerheid besef dat daar daadwerklik iets gedoen moet word aan die beveiliging van hul middestad, is die eerste vrae wat gewoonlik ontstaan, hóé (met watter fondse ensovoorts) en wáár word daar begin? Die aanbeveling word gemaak dat daar na die gemeenskap gegaan word vir riglyne. Plaaslike gemeenskappe is gewoonlik in staat om detailverslae te lewer in verband met omstandighede rakende misdaad in hul direkte omgewing. Daar kan, in samewerking met hierdie gemeenskappe, besluit word op projekte, asook die orde van implementering daarvan. Projekte moet georden word van belangrikste na minder belangrik en daarvolgens moet implementering geskied. “*How the development relates in turn to its urban context is a matter of equal importance for the achievement of urban quality.*” (Parfect & Power, 1997:147).

Wanneer daar ooreengekom is oor die belangrikste projek waarmee die middestad beveilig sal word, is dit nodig om ‘n detailplan of riglyne te hê vir die implementering daarvan. Die volgende vier stappe word voorgestel en kan vir hierdie doel gebruik word.

4. IMPLIMENTERING

4.1. Stap 1: Waar, waarom, wie, wat en wanneer

Stap 1 word gebruik om alle inligting rakende die waar, waarom, wie, wat en wanneer, van die betrokke projek te verskaf. Dit is baie belangrik dat daar

duidelikheid verkry word oor waar die betrokke projek voorgestel is. Onverbloemde duidelikheid moet verkry word oor die redes vir die voorstel van hierdie projek. Dit is belangrik om te weet wie stel die projek voor – inwoners of ontwikkelaars. Daar moet ook bepaal word wie deur die projek geraak gaan word – ‘n hele woonbuurt of een blok daarvan, of slegs ‘n klein groepie mense. Om optimale resultate te verseker, is dit van kardinale belang om te bepaal wie betrokke gaan wees. Dit sal goed wees as die volgende persone en partye van die begin betrokke is: stadsbeplanners en ontwikkelaars, argitekte, gemeenskapsgroepe (vroue, jeug en bejaardes ingesluit), eienaars van eiendom in die omgewing, (behuising en besigheid), huurders van eiendom in die omgewing, (behuising en besigheid) en die polisie. Verder is dit ook belangrik om ‘n inventaris te maak van alle inligting benodig, alle groepe wat teenwoordig en betrokke moet wees asook die fondse wat reeds beskikbaar is, sowel as dit wat beskikbaar gaan wees, vir die implementering van die projek. Vir die doeltreffende verloop van die projek, is dit belangrik dat alle betrokke partye weet wanneer die projek gaan begin en ook vir hoe lank hul tyd en betrokkenheid verlang gaan word.

4.2. Stap 2: Inligting en opsies

Alvorens daar op ‘n plan van aksie vir die projek besluit kan word, moet die volgende inligting verkry word wat verband hou met die betrokke plek. Alle data oor die probleem moet ingesamel word. Data moet vanaf instansies soos die polisie, stedelike owerheidsdepartemente en ander privaatinstanties verkry word. Dit is belangrik om vas te stel of daar al ander programme of projekte in die betrokke plek geïmplementeer was. Verder is dit ook belangrik om te bepaal of dit sukcesvol was of nie. Detail omtrent vorige projekte moet bekom word en dit moet geëvalueer word om vas te stel waarom die projekte misluk het of suksesvol was. Navorsing moet ook gedoen word om vas te stel waar in die wêreld, soortgelyke projekte geïmplementeer is. Dan moet daar gekyk word na die formaat van hierdie betrokke projek (elders geïmplementeer) en of dit suksesvol was of nie. Daar moet duidelik uiteengestip word wie vir hierdie projek gekonsulteer gaan word en vir

watter kundigheid hulle bekend is. Dit is nodig en belangrik dat konsensus bereik moet word oor die metode wat gevolg gaan word vir die evaluering van die projek. Daar moet ook besluit word wanneer die projek geëvalueer gaan word om te bepaal of dit 'n sukses of mislukking was. Op hierdie punt behoort alle nodige inligting ingesamel en verwerk te wees en kan daar nou oorgegaan word tot die kies en uitvoer van 'n plan van aksie.

4.3 Stap 3: Die kies en uitvoer van 'n plan

Dit is baie belangrik om op 'n plan van aksie te besluit. Die volgende paar punte dien as riglyne hiervoor. Daar moet besluit word of die groep aan die stuur van die projek, finale besluite gaan neem, of is gemeenskapsbyeenkomste hiervoor nodig. Dit is ook belangrik om te bepaal of die finale besluit by die plaaslike owerheid, die ontwikkelaar, of plaaslike gemeenskap moet lê. Waar daar veranderinge aan bestaande strukture en die omgewing aangebring gaan word, moet hierdie veranderings gepubliseer word. Mense moet volledig ingelig word van wat verander gaan word, asook wanneer. Dit is baie belangrik dat daar voortdurend gesorg word dat die terreine van konstruksie veilig is vir verbygangers. Indien die projekkomitee nie self daarvoor

verantwoordelik is nie, moet die onderwerp deeglik met die konstruksie maatskappye bespreek word. Die projek moet verder konstant gekontroleer word om te verseker dat alles geskied, soos beplan en besluit is. Dit is ook baie belangrik dat die kontrole (vordering) oor die projek, twee of drie maal gepubliseer word, afhangende van die tydsduur wat die projek loop. Die laaste kontrole moet op die punt van afsluiting van die projek geskied en dan moet die laaste publikasie ook verskyn. Met alle konstruksie en veranderings afgehandel en alle betrokke groepe en partye ontbind, bly daar nog een laaste stap oor wat uitgevoer moet word.

4.4. Stap 4: Evaluering van die projek

Hierdie stap kan uit die aard van die saak eers uitgevoer word wanneer die projek reeds vir 'n tyd lank voltooi is. Die volgende riglyne is van groot waarde op hierdie punt. Die evalueringproses moet deur 'n onpartydige groep persone of instansie gedoen word. Alleen dan kan daar 'n optimaal, korrekte weerspieëling van die sukses van die projek verkry word. Wanneer die evaluasie afgehandel is, moet die resultate hersien word sodat daar besluit kan word of veranderings of verbeterings aangebring kan word. Indien dit wel die geval sou wees, moet

hierdie verbeterings of veranderings so gou moontlik aangebring en voltooi word. Dit is baie belangrik dat alle dokumentasie soos planne, voorstelle, notules van vergaderings, goedkeurings, afkeurings en alle dokumentasie wat te make het met die fondse van die projek, op lêer geplaas word en veilig bewaar word. Die publiek moet insae hê in alle rekords, sou hul die behoefte hê. Wanneer daardie punt bereik is, behoort die projek dan afgehandel te wees en behoort daar 'n proses van stedelike beveiliging aan die gang te wees, waar die projek ook al geïmplementeer is.

5. SLOT

Hierdie voorgestelde proses bied nie die oplossings vir die voorkoming van stedelike agteruitgang nie. Dit dien bloot as 'n riglyn proses wat gevolg moet word tydens die implementering van sommige van die voorstelle of aanbevelings wat vroeër in die artikel gemaak is. Elke middestad is egter uniek en 'n deeglike ondersoek na alle fasette daarvan is dus nodig, alvorens enige aanbevelings gemaak kan word en projekte geïdentifiseer word, vir die implementering van hierdie aanbevelings. Hierdie proses kan heel moontlik beter resultate tot gevolg hê, indien dit reg gevolg word, in 'n poging om 'n middestad te red.

BRONNELYS

Alexander, C. 1996. A City is not a Tree. In: City Reader. London: Routledge. P118-131.

American Bar Association Journal 77, 1991. Res van die inligting onbekend.

Black, A. 1995. Urban Mass Transportation Planning. Singapore. McGraw-Hill Book Co.

Bryfogle, R. C. & Krueger, R.R. 1975. Urban Problems. Toronto. Holt, Rinehart and Winston.

Carr, S; Francis, M; Rivlin, L. G. & Stone, A. M. 1992. Public Space. USA. Cambridge University Press.

Davies, R. L. & Champion, A. G. 1983. The future for the city centre. London. Academic Press Inc. (London) Ltd.

Hall, P. 1995. Taming the Monster we love. T&CP, Vol. 64, No. 11, November, 1995.

Jacobs, J. 1961. The Death and Life of Great American Cities. New York. Vintage.

Jenks, M; Burton, E. & Williams, K. 1996. The Compact City. Great Britain. Alden Press – Oxford.

Lynch, K. 1981. A Theory of Good City Form. Cambridge, Mass: MIT Press.

Malt, H. L. 1970. Furnishing the City. USA. McGraw-Hill Inc.

Medhurst, D. F. & Lewis, J. P. 1969. Urban Decay; an analysis and policy. London. MacMillan and Co. Ltd.

Moudon, A. V. 1987. Public Streets for Public use. USA. Van Nostrand Reinhold Company Inc.

Nel, M. 1998. Trees fight Crime. Tydskrif onbekend.

Nijkamp, P; Ouwensloot, H. & Rienstra, S. A. 1997. Sustainable Urban Transport Systems: An Expert-based Strategic Scenario Approach. Urban Studies, Vol. 34, No. 4:693-712.

Oc, T. & Tiesdell, S. 1997. Managing the public realm - Coventry's safer city centre. T&CP, October, 1997.

Parfect, M. & Power, G. 1997. Planning for Urban Quality: Urban Design in Towns and Cities. London. Routledge.

Pharao, T. 1995. Transport Concepts in Europe Cities. Great Britain. Ipswich Book Co. Ltd.

Rapaport, A. 1982. The Meaning of the Built Environment. USA. SAGE Publications, Inc.

Richards, B. 1990. Transport in Cities. Great Britain. The Bath Press.

Rolle, C. 2000. Road Pricing: the case for and against. <http://www.maths.tcdi.ie/pub/econrev/ser/html/rolad.html>.

TDM. 2000. Road Pricing: Congestion Pricing, Toll Roads. Victoria Transport Policy Institute.

Thomas, K. 1997. Development Control: Principles and Practices. London. UCL Press.

Uhlig, K. 1979. Pedestrian areas. USA. Architectural Book Publishing Co. Inc.

Whyte, W. H. 1980. The social life of small urban spaces. Washington, DC: Conservation Foundation.

Whyte, W. H. 1988. City: rediscovering the centre. USA. Doubleda