



Hersiening, Ontwikkeling en Opdatering van die Landvervoerraamwerk vir Gauteng

Bestuursopsomming vir die Konsep PLVR Verslag

7 November 2022

BESTUURSOPSOMMING

Hoofstuk 1: Inleiding

Die Gauteng-provinsie is die kleinste provinsie in Suid-Afrika en beslaan slegs 1,42% van die totale oppervlakte van die land, maar dit is ook die provinsie met die grootste getal inwoners. Die bevolking van Gauteng is in Julie 2020 op 15,5 miljoen geskat en sou na verwagting in 2021 na 15,8 miljoen toeneem, wat ongeveer 25,3% van die totale Suid-Afrikaanse bevolking uitmaak. Daar is tans 'n jaarlikse migrasie van 200 000 mense na Gauteng. Hierdie groei maak Gauteng een van die grootste stedelike konsentrasies en stadsgebiede in die wêreld.

Gauteng is die ekonomiese dryfkrag van Suider-Afrika, produseer 34% van Suid-Afrika se BBP en is tans die 7de grootste ekonomie op die Afrika-vasteland. Die sektore wat die belangrikste bydraers tot ekonomiese groei is, is sake-, finansiële en eiendomsdienste. Daar word voorspel dat die Gautengse ekonomie in 2021 teen 4,7% sal groei ná 'n inkrimping van 8,2% in 2020. Daar is tans 'n afwyking tussen die groeikoers van die ekonomie en die bevolking. Die stadsgebied, met die Gauteng-provinsie as kern, het met vinnige verstedeliking ontwikkel. Dit sluit die drie metropolitaanse stede Ekurhuleni, Johannesburg en Tshwane, die twee distriksmunisipaliteite van Sedibeng en die Wes-Rand, asook sommige munisipaliteite in aangrensende provinsies in. Vervoer beweeg vrylik oor die munisipale en provinsiale grense en hierdie stedelike agglomerasie funksioneer as 'n enkel-funksionele vervoergebied.

Suid-Afrika en die Gauteng-provinsie het deel van die wêrelddorp geword. Die eksterne omgewing het die afgelope dekade aansienlik verander en verskeie wêreldmagte beïnvloed en vorm die vervoersektor. Ekonomiese groei en vinnige verstedeliking veroorsaak die voortdurend toenemende vraag na die beweging van mense, goedere en dienste. Private voertuie is of bly die gekose modus van vervoer. Dit lei tot toenemende verkeersopeenhoping, besoedeling, padverkeersongelukke en 'n groter afhanklikheid van fossielbrandstowwe.

Klimaatsverandering is een van die beduidendste bedreigings vir die toekoms van die mensdom. Die toenemende vraag na reis het as gevolg van besoedeling en 'n toename in kweekhuysgasvrystellings 'n hoogs beduidende impak op die natuurlike omgewing, en daar word oor die algemeen saamgestem oor die vervoersektor se nadelige bydrae daartoe. Die benadering tot beplanning, en die transformasie en ontwikkeling van die vervoerstelsel moet dit matig. Dit is uiters belangrik om veerkragtigheid en gebeurlikheidsmaatreëls in die stelsel in te bou om ook die nadelige impak van klimaatsgebeure soos oorstromings en uiterste weerstoestande te matig.

Ander eksterne faktore wat by die beplanning en ontwikkeling van die vervoerstelsel in ag geneem moet word, is geleenthede vir doeltreffendheid wat gebied word deur die Vierde Industriële Revolusie (4IR), die uitval van die COVID-19-pandemie, toenemende geopolitieke onstabieliteit, die impak van stygende energiekoste, werkloosheid, lewenskoste en inflasie. Die koste van energie het gelei tot 'n strewe na minder afhanklikheid van olie en gas as primêre energiebronne en 'n bespoediging in die gebruik van ander en meer volhoubare bronne. Dit sal steeds 'n impak op die vervoersektor hê, maar sal ook tot voordeel daarvan wees.

Kragte en verwickelinge binne die vervoersektor verleen ook vorm aan die manier waarop dit funksioneer, en beplan en ontwikkel word. Belangrike beleidsverskuiwings vind plaas. Die Witskrif oor Nasionale Spoorbeleid is aanvaar en bied 'n grondslag vir die transformasie van sowel passasier- as vragspoordienste. Heelwat beduidende veranderinge het ten opsigte van openbare vervoerbedrywighede plaasgevind, met verskuiwings van spoor- na padgebaseerde en minibus-taxidienste, mobiliteit as 'n diens en e-taxidienste wat tot stand gekom het. Stadige ekonomiese groei het ook 'n impak op die regering se vermoë om vervoerkapitaal en bedryfsuitgawes te finansier.

Die Gauteng Provinsiale Regering het *Growing Gauteng Together 2030* goedgekeur, 'n beleid om huidige realiteite aan te spreek en met die doel om armoede en ongelykheid te verlig, om werkskepping en B-BSEB te bevorder, township- ekonomiese groei te ondersteun en vroue- en jeugbemaagtiging te bevorder. In reaksie hierop het die Gauteng Departement van Paaie en Vervoer sy plan, *Growing Gauteng Together through Smart Mobility Plan 2020-2025*, bekendgestel. Hierdie plan beoog om deur sterk instellings te bou, die stedelike vorm te herstruktureer, Gauteng as 'n vrag-logistieke spilpunt te vestig en datasentriese mobiliteit te bevorder. Die *Smart Mobility Plan* word deur die Provinsiale Regering se *Transformation, Modernisation and Re-industrialisation Programme* (TMR) ondersteun. Dit sal plaasvind deur investering in belangrike infrastruktuur binne vyf strategiese korridors, die integrasie van alle modusse van vervoer en werk aan 'n enkele kaartjiesstelsel vir openbare vervoer vir die Provinsie.

Soos voorgeskryf in die Gauteng Wet op die Vervoerowerheid, 2019 (Wet 2 van 2019), is die Vervoerowerheid van Gauteng (TAG) die verantwoordelikheid gegee om 'n Provinsiale Landvervoerraamwerk (PLVR) vir die tydperk 2022 tot 2026 te ontwikkel. Hierdie PLVR is saamgestel ingevolge die Wet op Nasionale Landvervoer, 2009 (Wet 5 van 2009) (NLTA) en ondersteunende Regulasies oor die Minimumvereistes vir die Opstel van Provinsiale Landvervoerraamwerke, 2011. Ingevolge die bepalings van die NLTA moet 'n PLVR ook binne die Nasionale Landvervoer- Strategiese Raamwerk (NLVSR), wat landvervoerbeplanning landwyd rig, ontwikkel word. Die huidige NLVSR is vir die tydperk 2017 tot 2022 en die Nasionale Departement van Vervoer is in die proses om die NLVSR by te werk. Bo en behalwe die minimumvereistes, poog die PLVR om werklikhede eie aan Gauteng aan te spreek, asook eksterne kragte wat 'n impak op vervoer in die provinsie het, om impakte so ver moontlik te matig en om geleenthede wat aangebied word, te benut.

Hoofstuk 2: Proses en konsultasie

Die Wet op Nasionale Landvervoer (NLTA) (Wet 5 van 2009) en die Regulasies oor die Minimumvereistes vir die Opstel van Provinsiale Landvervoerraamwerke, 2011 (GK R825, 2011) beklemtoon die belangrikheid van konsultasie met belanghebbendes tydens die hersiening, ontwikkeling en bywerking van 'n PLVR. Die proses van konsultasie met belanghebbendes is dus gevolg, met die fokus op die uitbreiding en bevestiging van sekondêre data, asook om belanghebbendes se insette by belangrike mylpale te versamel.

Die Vervoerowerheid vir Gauteng (TAG) het belanghebbendes¹ en sleutelrolspelers² ter nakoming van die vereistes van die NLTA geïdentifiseer. Die belanghebbende-databasis het uit altesaam 134 entiteite bestaan wat verskillende sektore van die samelewing verteenwoordig, waarvan 47 entiteite as sleutelrolspelers geïdentifiseer is. Die databasis is volgens die verteenwoordigende sektore van die samelewing gekategoriseer.

As deel van die proses om die Gauteng PLVR te hersien, ontwikkel en by te werk, het die TAG met 'n reeks primêre werkswinkels met sleutelrolspelers en belanghebbendes begin. Die TAG het drie werkswinkels met sleutelrolspelers gehou en een werkswinkel met die breër groep belanghebbendes. Die eerste een het die projek bekendgestel en die sleutelrolspelers se aanvanklike kommentaar en insette oor die voorgestelde konsultasiebenadering ingewin. Die tweede werkswinkel was om die huidige werklikhede en status quo van vervoer te bespreek en sodat sleutelrolspelers uitdagings, leemtes en kritiese kwessies vir oorweging kon identifiseer. Die derde werkswinkel was 'n openbare-

¹ Belanghebbendes beteken openbarevervoeroperateurs en ander geaffekteerde partye, en sluit in georganiseerde liggame van persone, regspersone met 'n belang in vervoerbeplanning en ander regeringsliggame met 'n belang in of wat geraak word deur of wat vervoerbeplanning in die provinsie affekteer.

² Partye wat: (i) die taak opgelê is om vervoerraamwerke te beplan en te implementeer, (ii) verantwoordelik is vir ruimtelike beplanning en grondgebruikbeplanning, (iii) verantwoordelik is vir landvervoerbeplanning, (iv) geraak word deur die Gauteng PLVR se bywerking-, ontwikkeling- en hersieningsproses, en (vi) belangstel in en moontlik deur middel van deelname en besluitneming 'n invloed kan hê op die projek.

konsultasie-werkswinkel met die breër groep belanghebbendes en het ook 'n geleentheid gebied vir belanghebbendes om by te dra, leemtes en kwessies vir oorweging te identifiseer, en om die top tien vervoerprioriteite vir die Gauteng-provinsie te identifiseer. Die vierde werkswinkel was om sleutelrolspelers se insette oor vervoerdoelwitte, voorgestelde oplossings en strategieë te verkry.

Benewens die vier primêre werkswinkels, is verskeie vergaderings met klein groepe of een-op-een-skakeling met onderskeidelik sleutelrolspelers en belanghebbendes gehou, soos die metropolitaanse en distriksmunisipaliteite, entiteite in staatsbesit (bv. Openbare Spooragentskap van Suid-Afrika, Suid-Afrikaanse Vereniging vir Plaaslike Regering, Suid-Afrikaanse Nasionale Padagentskap en Transnet), entiteite in provinsiale besit (bv. Gautreïn Bestuursagentskap en Gauteng Toerisme-owerheid), die Gauteng Taxibedryf (naamlik die Nasionale Taxi-alliansie en die Suid-Afrikaanse Nasionale Taxiraad), die Vragforum en ander nie-regeringsorganisasies, insluitend die Wêreldwye Fonds vir die Natuur en die Suid-Afrikaanse Gestremdheid-alliansie.

Die publiek is van die beskikbaarheid van die eerste konsep-PLVR (hierdie dokument) vir openbare kommentaar in kennis gestel met die plasing van 'n kennisgewing in drie provinsiale koerante, die plasing van terreinkennisgewings, gedrukte afskrifte van die konsep-PLVR en bestuursopsommings van die konsep-PLVR by al die streekkantore van die Gauteng Departement van Paaie en Vervoer in Gauteng, distriks-, plaaslike en metropolitaanse munisipaliteite, en die TAG se kantore, die verspreiding van kennisgewingsbriewe aan al die sleutelrolspelers en belanghebbendes op die TAG se databasis, en die plasing van die dokument op die Departement van Vervoer se webwerf sodat mense toegang daartoe kon verkry en dit kon aflaai. Die media-advertensies en briewe het 'n skakel na die webwerfadres ingesluit met 'n uitnodiging vir mense om die konsep-PLVR af te laai. 'n Afskrif van die Bestuursopsomming van die konsep-PLVR het die briewe vergesel wat per e-pos na sleutelrolspelers en belanghebbendes op die databasis gestuur is. Daarbenewens is die publiek, sleutelrolspelers en belanghebbendes genooi om skriftelike kommentaar oor die konsep-PLVR in te dien deur óf 'n kommentaarvorm in te vul óf 'n e-pos na die PLVR Openbare Konsultasie-kantoor te stuur.

Die eerste konsep-PLVR sal vanaf Vrydag, 18 November 2022 tot Vrydag, 13 Januarie 2023 vir openbare insae en kommentaar beskikbaar wees.

Hoofstuk 3: Vervoervisie, -beleid en -doelwitte

Die huidige NLVSR vir die tydperk 2017 tot 2022 is oorweeg en geïnterpreteer met betrekking tot die strategiese rigting wat vir vervoer voorsien is en om die beleidsrigting wat in die PLVR geneem is, te rig. Die beleidsvoorskrifte, -doelwitte en -strategieë wat in die PLVR voorsien is, stem ooreen met die NLVSR.

Die Witskrif oor Vervoerbeleid vir Gauteng is in 1997 aanvaar. Hoewel die visiestelling wat in die Witskrif vervat is, van toepassing bly, het die vervoerstelsel en -omgewing oor die afgelope 25 jaar nogal aansienlik verander en nuwe beleidsprerogatieme is nou van toepassing, asook wanneer beplanning en ontwikkeling van die vervoerstelsel oorweeg word. Benewens die visie wat in die Witskrif vervat is, is verskeie strategiese dokumente met betrekking tot vervoer daarna ontwikkel. As dit saam gelees word, gee die kombinasie van hierdie dokumente 'n uiteindelijke beeld en algehele visie vir die vervoerstelsel vir Gauteng. Die visie vir vervoer in die Provinsie wat in die 1997 Witskrif verskyn, is:

“n Geïntegreerde vervoerstelsel wat in die behoeftes van die mense voorsien en terselfdertyd maatskaplike en ekonomiese groei ondersteun en fasiliteer, en die lewensgehalte en ontwikkeling van al die mense van Gauteng bevorder.”

Die Gauteng 25-jaar Geïntegreerde Vervoerplan (ITMP25) is in 2013 ontwikkel en goedgekeur.

Die ITMP25 bevat 'n visiestelling wat die stelling vervat in die Witskrif aanvul, naamlik:

“n Geïntegreerde en doeltreffende vervoerstelsel in Gauteng wat volhoubare ekonomiese groei, vaardigheidsontwikkeling en werkskepping aanmoedig, lewensgehalte bevorder, alle gemeenskappe maatskaplik insluit en die omgewing bewaar.”

Die Jaarlikse Prestasieplan 2022/23 van die Gauteng Departement van Paaie en Vervoer bevat ook 'n aanvullende visiestelling, naamlik:

“Om toeganklikheid en die veilige, bekostigbare beweging van mense, goedere en dienste te bevorder en om kliëntgesentreerde en ontwikkelingsdienste in Gauteng te lewer.”

Die Gauteng Regering het meer onlangs *Growing Gauteng Together 2030 (GGT2030)* aanvaar en die visie vir die provinsie is:

“n Naatloos geïntegreerde, maatskaplik samehangende, volhoubare en ekonomiese inklusiewe Gauteng-stadstreek, 'n plek van geleentheid, ondersteun deur 'n groeiende ekonomie, slim, innovasiegedrewe en volhoubare nywerhede, 'n verantwoordbare, responsiewe, deursigtige en skoon regering, en 'n gesonde, aktiewe burgerskap.”

In reaksie op die GGT2030 het die Gauteng Departement van Paaie en Vervoer die plan, *Growing Gauteng through Smart Mobility Plan 2020-2025*, saamgestel. Hierdie plan bevat verskeie strategiese stellings wat oor die kort tot medium termyn op die vervoerstelsel betrekking het, naamlik:

“...om openbare vervoer te integreer, 'n slim vervoerinfrastruktuur te bou wat van beskikbare tegnologie gebruik maak ... spoor as die ruggraat vir die Gauteng-vervoerstelsel prioritiseer ... alle modusse integreer om reis doeltreffend vir pendelaars te maak ... ondersteun deur tegnologie en groen vervoer wat niegemotoriseerde vervoer insluit ... om Gauteng 'n vrag-logistieke spilpunt te maak ... en om instellings te versterk”.

Die Gauteng-kabinet het ook die behoefte geïdentifiseer om meer klem op die ontwikkeling van dorpe (“townships”), informele nedersettings en hostelle (TISH) te plaas. Dit kan 'n fokusverskuiwing na die beskikbaarheid van grond, meer investering in plaaslike paaie, veiligheid, sekuriteit en wetstoepassing vereis, asook die opgradering van plaaslike openbarevervoerfasiliteite.

Met inagneming van al die visiestellings, toepaslike beleide, asook die evaluering van die status quo uiteengesit in Hoofstuk 4 en insette wat tydens die genoemde proses van skakeling met belanghebbendes ontvang is, is die volgende doelwitte geïdentifiseer om die oplossings en strategieë wat in die PLVR aangebied word, te ontwikkel. Die doelwitte is:

1. Om grondgebruik en vervoer doeltreffend te integreer.
2. Om modusse en dienste van openbare vervoer te koördineer en te integreer.
3. Om bekostigbare, volhoubare en doeltreffende openbare vervoer te bevorder.
4. Om openbare vervoer doeltreffend te reguleer en beheer.
5. Om die negatiewe effek van vervoer op die omgewing te minimizeer.
6. Om klimaatsverandering te bestry en volhoubare vervoer in ooreenstemming met internasionale en nasionale beleid en voorskrifte te bevorder.

7. Om vervoeroplossings (infrastruktuur en bedrywighede) te oorweeg wat toeganklik vir almal is en die behoeftes van spesiale kategorieë reisigers (mense met gestremdhede, mobiliteit-belemmerd, bejaardes, kinders) in ag te neem.
8. Om vervoerveiligheidsbestuur te versterk.
9. Om doeltreffende vervoerinfrastruktuur te verskaf, onderhou en bedryf.
10. Om staatsfasiliteite en -dienste doeltreffend te bedryf.
11. Om die verkryging van billike fondse vir vervoer te verseker.
12. Om finansiële hulpbronne te bestuur en administreer, en om onroerende en roerende bates en verkrygingsfunksies, -programme en -stelsels doeltreffend te bestuur.
13. Om geïntegreerde inligtingstelsels doeltreffend te bestuur.
14. Om die toepassing van IVS (Intelligente Vervoer Stelsels) en 4IR-tegnologie te bevorder en implementeer om aandag te skenk aan en te help met die oplossing van vervoerprobleme en -uitdagings.
15. Om die funksies van konsultasie, kommunikasie en openbare betrekkinge doeltreffend te bestuur.
16. Om oorsigbestuur te versterk, die oordrag van vaardighede te bevorder en die nodige kapasiteit te skep om die vervoerstelsel in Gauteng doeltreffend te beplan, ontwikkel en bestuur.

Die breër vervoervisie en -doelwitte is gebruik as 'n grondslag vir die ontwikkeling en aanbidding van die oplossings, strategieë en projekte vervat in Hoofstuk 5 tot 14 van die PLVR wat handel oor die onderskeie komponente van die vervoerstelsel.

Hoofstuk 4: Status quo van vervoer

Die *Gauteng Province Household Travel Survey Report 2019/20* het aangedui dat ongeveer 11 miljoen ritte per dag in die provinsie onderneem word, waarvan 3,4 miljoen gedurende die oggendspitstyd (06:00 tot 09:00) plaasvind. Die meerderheid daaglikse ritte is intramunisipale ritte, waarvan die meeste in die Stad van Johannesburg met meer as drie miljoen ritte per dag is. Die doel van die meeste ritte, 39%, is om na en van die werkplek te reis, gevolg deur 11,3% onderwysverwante ritte. Wat modale verdeling betref, maak loop as 'n primêre modus 27,7% van ritte uit, terwyl die gebruik van private voertuie onderskeidelik 32,3% en minibustaxi's 21,3% is.

Gemiddelde pendeltye het oor die afgelope jare toegeneem. Op 'n tipiese werksdag het reistyd met 17% toegeneem van 46 minute in 2014, tot 57 minute in 2019. Algehele gemiddelde reistyd het oor die afgelope 18 jaar byna verdubbel. Hiermee gepaardgaande verkies baie meer pendelaars om vroeër of later te reis om die spitstyd te vermy.

Toenemend meer huishoudings in die Provinsie het ten minste een lid met 'n rybewys. Huishoudings sonder 'n lisensie het van meer as 50% in 2000 tot net meer as 46% in 2019 afgeneem. Nietemin het die proporsie huishoudings sonder toegang tot 'n private voertuig tot meer as 70% in 2019 toegeneem, van 66% in 2014.

Die Provinsie se voertuigbevolking het van ongeveer 4,3 miljoen in 2011 tot 4,8 miljoen in 2019 gegroei.

Geïntegreerde ontwikkeling

Gauteng is die dig bevolkste provinsie in Suid-Afrika, maar die meerderheid mense in die provinsie is in 'n paar nodusse gekonsentreer. Terwyl sommige van hierdie nodusse naby

kernsakegebiede in Johannesburg, Tshwane en Ekurhuleni geleë is, is baie van die nodusse op die rande van die stedelike gebiede geleë. Die digste 20% van die bevolking woon op ongeveer 1% van die grondoppervlakte van Gauteng, en die minste dig 10% van die bevolking woon op 90% van die provinsie se grondoppervlakte, wat dalk yl bevolk is, maar uit woongebiede en baie ander grondgebruike en aktiwiteite bestaan.

Gegewe die feit dat munisipaliteite beperkte begrotings het en dikwels fisikaal onder druk is, bied die Gauteng Ruimtelike Ontwikkelingsraamwerk (GSFF) leiding vir investering deur vier (4) ruimtelike fokusareas te teiken. Ruimtelike imperatiewe wat in die GSDF 2030 (aanvaar in 2016) geïdentifiseer is, is verder ontwikkel in 16 ondersteunende ruimtelike ontwikkelings-intervensies (SSDI's). Die ruimtelike strategieë, fokusareas en SSDI's stem ooreen met die uiteindelige doelwit om die planne van die drie (3) regeringsfere te koördineer, integreer en bely, asook om mense naby areas van maatskaplike en ekonomiese geleenthede te bring, aangevul deur 'n bekostigbare, betroubare en veilige openbarevervoerstelsel. Hierdie riglyne bied leiding vir drie intervensies: ruimtelike herkonfigurasie, herlewing van die township-ekonomie en investering in infrastruktuur. Die PLVR poog dus om ruimtelike prioriteite met nasionale, provinsiale en plaaslike imperatiewe te bely om volhoubare grondgebruik en vervoerintegrasie te verseker.

Openbare vervoer

Volgens die *Household Travel Survey* (HTS) van 2019, word daar in 42% van die ritte van openbare vervoer gebruik gemaak. Pendelaars wat van openbare vervoer gebruik maak, gebruik onderskeidelik 88% minibus-taxi's, 8% gebruik die bus en 4% gebruik spoorvervoer.

Die stedelike struktuur word grotendeels gekenmerk deur lae-digtheid-ontwikkeling en stadspreiding, met baie min ruimtelike transformasie wat oor die afgelope 20 jaar plaasgevind het. In baie gevalle duur dit voort met meer onlangse ontwikkelings en die manier waarop ekonomiese behuisingontwikkeling plaasgevind het, deur sulke ontwikkelings by die stedelike periferie op goedkoper grond te plaas. Die gebrek aan ruimtelike transformasie, verdigting en tussenbou het 'n direkte impak op die doeltreffendheid van openbare vervoer. Passasiers moet in vergelyking met meer kompakte stede lang afstande reis. Daar is lae vlakke van toeganklikheid weens die onvermoë van dienste om woongebiede voldoende te dek en daar word lang afstande geloop om toegang tot dienste te verkry.

Die gehalte van dienste gaan agteruit en toegang- en reistye word al hoe langer as die resultate van die 2014 HTS vergelyk word met die opname wat in 2019 gedoen is. Selfs voor die COVID-pandemie het pendel per trein aanhoudend markaandeel verloor en sukkel dit om ná die pandemie van amper ineerstorting te herstel. Die tempo van uitbreidings van geformaliseerde openbarevervoernetwerke, soos Gautrein en BSV'e, is stadiger as verwagting, hoofsaaklik vanweë die beskikbaarheid van befondsing en befondsingsprioriteite. Dit beteken dat openbare vervoer as 'n keuse van reis ook minder aantreklik word vir gebruikers wat so 'n keuse kan uitoefen. Die toestand van die fasiliteite van openbare vervoer en veral taxistaanplekke het ook met verloop van tyd baie agteruitgegaan weens die gebrek aan investering, behoorlike instandhouding en bestuur.

Die pandemie het ook 'n nadelige uitwerking op alle geformaliseerde openbare vervoer gehad, met aansienlike afnames in reisgeldinkomste en die gevolglike volhoubaarheid van sulke dienste. Die bekostigbaarheid van openbare vervoer vir die gebruiker het afgeneem, met 60% van huishoudings wat in 2019 meer as 10% van besteebare inkomste aan vervoer bestee het, vergeleke met 55% in 2014.

Die roetstrukture van provinsiaal gesubsidieerde busdienste is voor 1994 ingestel en munisipale busdienste weerspieël steeds die oorspronklike roetstrukture en is nie optimaal met ander openbare vervoer geïntegreer nie. Skoolvervoerdienste wat deur die Gauteng Onderwysdepartement gesubsidieer word, funksioneer ook in isolasie van ander dienste. Die meeste dienste is gemik op pendelaars wat tydens spitstye na en van die werk reis, met beperkte dienste buite spitstye wat vir nuwe werkverwante ritte voorsiening maak. Universele

toegang en voorsiening in die behoeftes van mobiliteit-gestremdes verg ook baie aandag om openbare vervoer 'n lewensvatbare opsie vir hulle te maak.

Gekoördineerde beplanning van openbarevervoernetwerke wat die hele Stadstreek dek en vir provinsiewye mobiliteit voorsiening maak, en 'n Geïntegreerde Openbarevervoernetwerk (GOVN) wat oor munisipale en provinsiale grense strek, is minder as optimaal. Beplanning, befondsing en finansiële ondersteuning is oor drie regeringsfere gefragmenteer, met inagneming van trein-, bus- en ander dienste. Meer koördinasie en integrasie word vereis. 'n Eenvormiger benadering tot ondersteuning met befondsing, subsidies aan openbare vervoer en 'n beleid oor reisgeld word vereis.

Die sekuriteit en veiligheid van passasiers bly 'n uitdaging, veral ten opsigte van toegang en die eerste en laaste myl (1LM) van 'n passasier se ritte op openbare vervoer. Dit sluit ook kwessies oor geslagsgebaseerde geweld in. Die algemene gebrek aan of voldoende en gerieflike niegemotoriseerde infrastruktuur dra ook hiertoe by.

Die minibus-taxi-marakaandeel van werkkritte het volgens die onderskeie HTS'e van 71% in 2014 tot 88% in 2021 toegeneem. Die funksionering en doeltreffendheid van die provinsiale regulerende entiteit (PRE) het gelei tot 'n groot agterstand in die verwerking van aansoeke om operateurslisensies. Die proses van die hernuwing van lisensies bly 'n twispunt vir die taxibedryf.

e-Taxidienste het 'n werklikheid geword en speel 'n beduidende rol in nie alleen die vervoer van mense wat werk toe reis nie, maar selfs meer vir sake-, sosiale en toerismedoeleinde. Die feit dat daar geen duidelike regulatoriese regime vir Mobiliteit as 'n Diens (Maas)-bedrywighede en e-taxidienste is nie, dra verder by tot die spanning en konflik in die openbarevervoeromgewing.

Volhoubare vervoer

Suid-Afrika is 'n ondertekenaar van die Volhoubare Ontwikkelingsdoelwitte³ (VOD'e) soos uiteengesit in die 2030 Agenda vir Volhoubare Ontwikkeling wat poog om uiterste armoede uit te skakel en ongelykheid te verminder, terwyl die planeet terselfdertyd beskerm word. Die Nasionale Ontwikkelingsplan (NOP) wat voor die VOD'e dateer, word erken as beduidend in ooreenstemming met die VOD'e. Vervoer het 'n rol om te speel in die verwesenliking van baie van die VOD'e, spesifiek met betrekking tot Doelwit 11 – Volhoubare stede met vervoer – se Teikenaanwyser 11.2 wat daarop gemik is dat alle burgers teen 2030 deur middel van uitgebreide openbare vervoer toegang tot veilige, bekostigbare, toeganklike en volhoubare vervoerstelsels sal hê. Daarbenewens moet spesiale aandag gegee word aan die reisbehoefte van diegene in kwesbare situasies, insluitend vroue, kinders, persone met gestremdhede en ouer persone⁴.

Suid-Afrika is ook 'n ondertekenaar van die Parys-ooreenkoms⁵ wat poog om aardverwarming tot onder 1,5° celsius bo pre-industriële vlakke te beperk, en vereis dat CO₂-vrystellings teen 2030 met 45% en teen 2050 tot Net Zero verminder moet word. Suid-Afrika het as deel van hierdie verbintenis sy nasionaal bepaalde bydrae⁶ (NDC) in 2021 hersien, met die vermindering van boonste-perk-vrystellings wat verhoog is na onderskeidelik 510Mt en 420Mt teen 2025 en 2030. Teen 10,8% nasionaal en tot 40% in stede, vereis vervoer se bydrae tot teikens vir die vermindering van KHG-vrystellings 'n aanpassing om tot die bereiking van hierdie teikens by te dra.

³ <https://sdgs.un.org/goals>

⁴ https://unhabitat.org/sites/default/files/2019/05/sdg_11_synthesis_report_web2_0.pdf

⁵ <https://unfccc.int/process-and-meetings/the-paris-agreement/the-paris-agreement>

⁶ <https://www.gov.za/speeches/statement-virtual-cabinet-meeting-14-september-2021-20-sep-2021-0000>

Die beplanning van volhoubare vervoer het 'n beduidende rol om te speel in die hantering van sleutelkwessies, insluitend:

- Die huidige uitgestrekte stedelike vorm van lae digtheid en lang reisafstande wat aansienlik tot die ondoeltreffendheid en onbekostigbaarheid van vervoer bydra;
- Die beperkte integrasie van vervoer en grondgebruik en stadsbeplanningsprosesse;
- Loop, hoewel dit die primêre modus van reis is, tesame met fietsry en openbare vervoer moet die vertrekpunt vir alle vervoerbeplanning wees, en dit is nie in werklikheid die geval nie, en
- Vervoerinfrastruktuur en -stelsels word nie en is nie voorheen vir die impakte van klimaatsverandering en veerkrachtigheid ontwerp nie, en huidige benaderings sluit waarskynlik die vereiste veranderinge uit.

Volhoubare vervoer verseker dat daar veilig in die basiese toegang- en ontwikkelingsbehoefte van individue, maatskappye en die samelewing voorsien word en op 'n wyse wat konsekwent is met die gesondheid van mense en die ekostelsel, wat billikheid binne en tussen geslagte bevorder, en wat bekostigbaar en doeltreffend is. Dit speel dus 'n sleutelrol om die vereistes vir veerkrachtigheid en aanpassing by klimaatsverandering na te kom en om sosiale geregtigheid te verseker. Dit is ook 'n dwarsnydende dissipline wat alle aspekte van vervoerbeplanning en -lewering ondersteun.

Alhoewel daar uitgebreide wetgewende, beleid- en strategiese dokumente op internasionale, nasionale en provinsiale vlak is wat volhoubare vervoer erken én vereis, was daar tot dusver min impak.

Volhoubare vervoer vereis 'n stelselgebaseerde benadering wat vermyding (vermindering van die behoefte om te reis of goedere te vervoer en sluit die vermindering van stadspreiding in), verskuiwing (verandering van die modus van reis of vervoer) en verbetering (gebruik van tegnologiese verbeterings om energiegebruik en vrystellings te verminder) insluit – waar loop, fietsry en openbare vervoer in enige grondgebruik prioriteit geniet en vervoerbeplanning erken word as die noodsaaklike benadering wat gevolg moet word.

Huidige benaderings tot beplanning is grotendeels op die groen ekonomie-aspekte van volhoubare vervoer gefokus, waar 'n vermindering in KHG-vrystellings deur middel van alternatiewe energiebronne en tegnologiese verbeterings nagestreef word, met 'n beperkte fokus op die vermindering van die behoefte om te reis en die aanmoediging van 'n verskuiwing in modus.

Niegemotoriseerde vervoer

Loop as 'n primêre manier van reis bly steeds een van die oorheersende modusse van vervoer teen 27,7%. Fietsry as 'n pendelmodus groei ook voortdurend, hoewel geen onlangse syfers oor die persentasie modale aandeel beskikbaar is nie.

Die huidige verspreide en lae-digtheid- stedelike ontwikkeling lei tot lang loopafstande en maak dit nie baie bevorderlik vir mense om loop as 'n manier van reis te kies nie, tensy geen ander opsie beskikbaar of bekostigbaar is nie. Die uitdaging is dan hoe om 'n "slim", kompakte en loopbare Stadstreek te skep, wat dikwels as die "15-minute-stad" na verwys word. Sterker integrasie tussen grondgebruik en vervoerbeplanning is nodig om reisafstande te verkort en om nie-gemotoriseerde vervoer (NGV) 'n meer haalbare opsie te maak.

Padreserwes maak nie altyd voldoende voorsiening vir alle gebruike soos NGV en ander dienste en nutsdienste nie. Daar is in baie gevalle sypaadjies langs die paaie, hoewel dit gewoonlik van lae gehalte is, maar daar is baie min beskikbaar wanneer dit by infrastruktuur en fasiliteite vir fietsryers kom. Buiten ontwikkeling rondom BSV-stasies, is baie min investering op nie-gemotoriseerde vervoerinfrastruktuur by openbarevervoernodusse gefokus. Dit kniehalter ook die bevordering van openbare vervoer as 'n modus van keuse.

Die ontwerpstandaarde van padinfrastruktuur, veral langs provinsiale paaie in stedelike gebiede, maak nie voldoende voorsiening vir NGV nie. Daar word grotendeels net vir gemotoriseerde modusse voorsiening gemaak en nie die deursnee as geheel en die volle breedte van die reserwe nie. Die ontwerpstandaarde wat dikwels toegepas is, was geskik vir paaie in landelike gebiede, maar met verstedeliking en ontwikkeling het dit nou verander na paaie binne stedelike omgewings.

Stedelike ontwerpraamwerke maak nie voldoende voorsiening vir veilige en gerieflike NGV-fasiliteite nie. Sypaadjies is nie goed belig nie en daar word oor die algemeen nie behoorlik in mense se behoeftes vir universele toegang voorsien nie.

Ontwikkelaars se grootmaatdiensbydraes vir die opgradering van infrastruktuur is meestal daarop gerig om toeganklikheid vir gemotoriseerde private voertuie te verbeter, met baie min aandag aan NGV-behoeftes.

Vervoerinfrastruktuur

Die Provinsiale padnetwerk is 272 821 km lank, die metro's beloop 66 143 km, munisipaliteite beloop 256 903 km en ongeproklameerde paaie beloop 131 919 km. Gauteng-provinsie het die laagste persentasie van die SANRAL-padnetwerk wat 3,6% (807 km) van die SANRAL-padnetwerk uitmaak.

Volgens die Gauteng-provinsie se Departement van Paaie en Vervoer se Padbatesbestuursplan (RAMP) 2021/22, is die provinsie verantwoordelik vir 'n padnetwerk wat uit ongeveer 5 600 km paaie bestaan (4 328 km geplaveide paaie en 1 271 km grondpaaie). 33% van Gauteng se provinsiale paaie word as verkeersweë geklassifiseer, 27% as verspreiderpaaie, 33% as versamelpaaie en die oorblywende 7% as hoof- en toegangspaaie. Die Gautengse provinsiale padnetwerk sluit 676 brûe en 428 groot duikers in.

Gauteng-provinsie het 'n beplande strategiese padnetwerk wat met verloop van tyd ontwikkel is. Dit bestaan uit 'n netwerk snelweë (PWV-paaie) en hoofspoorweë (K-roetes). Volgens die Gauteng RAMP 2021/22 is 76% van die geplaveide padnetwerk in 'n goeie tot baie goeie toestand en 4% is in 'n swak tot baie swak toestand.

Volgens die Stad van Ekurhuleni se CITP 2014 is die meerderheid van die stad se geplaveide paaie in 'n goeie toestand, terwyl die meeste van die ongeplaveide paaie in 'n swak toestand is. Baie goed en goed beloop 72% van die netwerk terwyl 2,2% as swak tot baie swak geklassifiseer word. Hierdie inligting is gegrond op die Stad van Ekurhuleni se data oor die plaveiselbestuurstelsel wat in 2012 uitgevoer is.

Die Stad Tshwane Metropolitaanse Munisipaliteit bestaan uit 'n padnetwerk wat ongeveer 9 667,6 km paaie beloop. Volgens die Stad van Tshwane se omvattende geïntegreerde vervoerplan (CITP) beloop geplaveide paaie ongeveer 69% en ongeplaveide paaie beloop 31% van die padnetwerk. Die Stad van Tshwane se plaveiselbestuurstelsel van 2017 het aangedui dat 73% van die netwerk as baie goed tot goed geklassifiseer word en dat 9% swak tot baie swak is.

Volgens die Stad van Johannesburg se SITPF 2013 is die stad se padnetwerk 9 324 km lank. Volgens die Stad van Johannesburg se plaveiselbestuurstelsel (opnames wat in 2008 gedoen is), is ongeveer 72% van die padnetwerk in 'n baie goeie tot goeie toestand, en 20% van die netwerk is in 'n swak tot baie swak toestand.

Die Sedibeng Distriksmunisipaliteit (SDM) se padnetwerk beslaan 1 408 km. Midvaal Plaaslike Munisipaliteit beloop 44,9% van die SDM-padnetwerk; Lesedi Plaaslike Munisipaliteit beloop 34,3% en Emfuleni Plaaslike Munisipaliteit beloop 20,8% van die SDM-padnetwerk.

Die Wes-Rand Distriksmunisipaliteit (WRDM) bestaan uit 'n padnetwerk van 2 128 km (1 511 km geplavei en 617 km ongeplavei). Mogale City Plaaslike Munisipaliteit beloop 41%

van die WRDM-padnetwerk; Rand West City Plaaslike Munisipaliteit beloop 39% en Merafong Plaaslike Munisipaliteit beloop 20% van die WRDM-padnetwerk.

Gauteng spog ook met 921 km spoor wat Transnet en PRASA se verantwoordelikheid is.

Vraglogistiek

Vragvervoer word hoofsaaklik per pad in Gauteng gedoen, terwyl spoorvervoer vir grootmaatmateriaal oor lang afstande, soos die ystererts- of steenkoollyne, gebruik word. Lugvrag is by OR Tambo Internasionale Lughawe gekonsentreer, hoewel kleiner volumes by lughawens soos Lanseria en Wonderboom hanteer word.

Imperatiewe vir volhoubaarheid vereis dat meer spoorvriendelike vrag van pad na spoor verskuif moet word, hoewel die betreklik kort afstande in Gauteng dit moeilik kan maak om lewensvatbare spoordienste in Gauteng aan te bied. Meer padvragverkeer op die korridor tussen Gauteng en Durban moet egter na spoor verskuif word. Intermodale housterminale moet dus in Gauteng ontwikkel word, met geskikte toegangspaaie om doeltreffende verbinding met industriële sones te verseker.

Uitdagings met vraglogistiek sluit oorklading asook as padveiligheid en sekuriteit van beide bestuurders en vragte in. Dis belangrik dat veilige staanplekke asook vulstasies en padkafes ontwikkel word om toerusting en bestuurders te beskerm en die negatiewe impak van vragmotors op die padinfrastruktuur te verminder.

Vervoerbestuur

Die status quo van intelligente vervoerstelsels (IVS) in die provinsie van Gauteng word volgende behandel. Dit is op twee maniere gedoen; eerstens 'n oorsig van huidige dokumentasie oor IVS-bepanning en -toepassing binne die provinsie, en 'n oorsig van tans geïmplementeerde IVS en verwante inisiatiewe. Die huidige konteks van verskeie beleide en planne is hersien, naamlik die *Gauteng 5 Year Integrated Transportation Master Plan*, die *Gauteng 5-year Transport Implementation Plan*, en die *Gauteng PLTF of 2010–2014*. Die algehele status van hierdie dokumente is dat tegnologie en IVS-toepassings in al drie genoem word, maar dit vereis 'n bywerking met meer onlangse toepassings wat oor die afgelope paar jaar gebruik word sedert die dokumente opgestel is. Die vyf geïntegreerde vervoerplanne (die stede van Tshwane, Johannesburg en Ekurhuleni, en die distriksmunisipaliteite van Sedibeng en Wes-Rand) is hersien en hoofpunte is verskaf, maar die algehele status is verouderd wat betref die ontwikkeling van verskillende tegnologieë wat in onlangse jare toegepas is. Verder is die *Growing Gauteng Together Through Smart Mobility 2030*-dokument as 'n sleutel-dokument ook hersien, en dit bevat die jongste strategiese visie ten opsigte van slim mobiliteit vir die Gauteng-provinsie.

Met betrekking tot die IVS en tegnologiese inisiatiewe wat tans aktief in die Gauteng-provinsie is, word 'n samevattende oorsig verskaf. Die hoofinisiatiewe wat gelys is, is die bussnelvervoerstelsels, die Gautrein, die *Gauteng Freeway Management System*, verskeie bestuursentrums, inisiatiewe van die Johannesburg-padagentskap, *Gauteng Open Road Tolling* (GORT), inisiatiewe van tolkonsessies vir snelweë, die DoT/SANRAL *Transaction Clearing House* (TCH), inisiatiewe van die provinsiale departement vir slim mobiliteit, Mobiliteit-as-'n-Diens, en e-taxidienste.

Sekere uitdagings en geleenthede is vanuit 'n IVS- en tegnologiese perspektief geïdentifiseer, naamlik provinsiewye koördinasie, uitbreiding van die digitale voetspoor, geleentheid vir 'n gevorderde bestuurstelsel vir openbare vervoer en 'n Mobiliteit-as-'n-Diens-platform, medegebruik van huidige toepassings, opleiding en opvoeding, bewusmaking van 4IR en tegnologiese toepassings, beginsels rakende beplanning en implementering, naatlose vervoer, geïntegreerde korridorbestuur, en beginsels van datadeling. Een van die sleutelprioriteite van die provinsie is om die visie van Een Provinsie Een Kaartjie te verwesenlik, en sekere belangrike vereistes is nog nie ingestel om dit te doen nie en moet aandag geniet.

Oorwegings wat in die toekoms op gelet moet word tydens die ontwikkeling van tegnologiese implementering, sluit die passasier se reis, stadsbeplanning en infrastruktuur, datagedrewe mobiliteit, veiligheid en insluiting, lewering en verspreiding in.

Toerisme

Volgens die Gauteng Toerisme-agentskap (GTA) het Gauteng 4,3 miljoen toerisdagritte en 3,1 miljoen -oornagritte.

Die grootste toegangspunte tot die provinsie word nie goed deur openbare vervoer bedien nie, behalwe Gautrein by ORTIL. Die gebrek aan inligting en aanwysings stel uitdagings aan toeriste om toegang tot algemene openbare vervoer as 'n modus vir toerismereis te verkry. Toeriste maak dus grootliks staat op motorhuurdienste, private operateurs en e-taxidienste om in die provinsie te reis.

71% van toeriste reis na en binne Gauteng om vriende en familie te besoek, 12% vir sakedoeleindes en 9% vir vakansie.

Die agterstand in die verwerking van toerismevervoeroperateurs se aansoeke om operateurs-lisensies en lisensiehernuwings was aan die begin van 2022 amper 2 jaar, en dit stel 'n enorme uitdaging.

Monitering

Die monitering en hersiening van spesifieke sleutelprestasie-aanwysers, soos vereis deur die NLVRR, word tans nie behoorlik uitgevoer nie. Dit is duidelik in alle beplanningsowerhede en in die onaktiwiteit van die Gauteng-vragdatabank. Dit is ook sigbaar in die gebrek aan enige inligting oor vergelykende ontleding van die mate waarin die sleutelprestasie-aanwysers met verloop van tyd verander het.

Probleme, kwessies en leemtes

'n Ontleding van die status quo van vervoer in Gauteng, gesprekvoering en insette wat by die verskillende werkswinkels met belanghebbendes en sleutelrolspelers ontvang is, asook verdere een-op-een sessies het die identifisering van probleme, kwessies en leemtes moontlik gemaak. Die volgende is die top 10 kwessies wat deur belanghebbendes geïdentifiseer is en as deel van die PLVR aandag moet geniet (in geen spesifieke volgorde van belangrikheid nie):

1. Toenemende verkeersopeenhopings, besoedeling en die omgewingsimpak van vervoer;
2. Integrasie van ekonomiese, grondgebruik- en vervoerbeplanning en om dit optimaal oor sektore, verskillende sfere van regering en munisipale grense te koördineer ("dit moet onder een dak gedoen word");
3. Bekostigbaarheid en toeganklikheid van openbare vervoer vir gebruikers in die algemeen en die aantreklikheid van sulke dienste vir keuse-gebruikers;
4. Agteruitgang in openbarevervoerdienste en -fasiliteite, modale optimalisering en integrasie;
5. Hindernisse tot toegang vir nuwe toetreders in die verskaffing van geformaliseerde en gesubsidieerde openbarevervoerdienste;
6. Veiligheid en sekuriteit en die beskerming van reisigers en vervoerinfrastruktuur;
7. Gebrek aan voldoende niegemotoriseerde vervoerinfrastruktuur en -fasiliteite en universele toegang vir mense met gestremdhede en mobiliteit-gestremdes;
8. Beweging van padvrag, die impak van die strategiese padnetwerk as gevolg van oorlading op bedrywighede in die middestede as gevolg van geparkeerde vragmotors

en die koste van die “laaste myl” (punt van openbare/vragvervoer tot by die private woning/besigheid);

9. Versterking van regulatoriese toesig, en

10. Bykomende en nuwe befondsingsbronne, sowel as die gebrek aan ’n “platform” wat bevorderlik is vir vennootskap en die benutting van private befondsing.

Ander belangrike kwessies wat tydens die skakeling met belanghebbendes bespreek is en aandag geniet het, was hoe om ten beste in die behoeftes van niegemotoriseerde vervoer te voorsien, hoe om ’n slim en loopbare Suid-Afrikaanse stad te skep, en hoe dit binne die raamwerk van bestaande regulasies op alle regeringsfere toegepas kan word. Die bestuur van beskikbare vervoerdata en die benutting van inligting vir die beplanning, ontwikkeling en bestuur van die vervoerstelsel het ook aandag geniet. ’n Ander kritieke kwessie wat oorweeg moet word, is hoe die PLVR afgedwing sal word.

Na aanleiding van die een-tot-een skakelingsproses met die Gauteng-taxibedryf, ’n belangrike speler in die verskaffing van openbarevervoerdienste wat dus oor beplanning geraadpleeg moet word, is die volgende aspekte beklemtoon:

- Regulering van die bedryf moet pragmaties en nie tot nadeel van die ekonomies aktiewe werksmag wees nie, asook die kwessie oor die agterstand in die afhandeling van aansoeke om bedryfslisensies;
- Bekostigbaarheid van dienste vir gebruikers, die volhoubaarheid van bedrywighede en die gebrek aan voldoende finansiële ondersteuning aan die bedryf;
- Oorweging van afsonderlike of hoë-gebruik-voertuigbane wat vir gebruik deur minibustaxi’s in verkeersdigte areas beskikbaar moet wees;
- Die toestand van taxistaanplekke gaan oor die algemeen agteruit tot onaanvaarbare vlakke;
- ’n Doelgemaakte benadering wanneer dit kom by die oorgang na e-voertuie en volhoubare vervoer, en
- Uitkomst van die taxi-beraad wat aan die einde van 2019 gehou is en die aanbevelings wat deur die onderskeie taakspanne gemaak is, moet erkenning geniet en by die PLVR ingesluit word.

Hoofstuk 5: Geïntegreerde vervoerplanne

Ingevolge die NLTA, Hoofstuk 2, artikel 11, is munisipaliteite verantwoordelik vir die verbetering van die vervoerstelsel binne hul regsgebied en om geïntegreerde vervoerplanne op te stel. ’n Geïntegreerde Vervoerplan (GVP) is ’n komponent van die Geïntegreerde Ontwikkelingsplan (GOP) van ’n munisipaliteit. Dit word opgestel volgens die riglyne wat verskaf word in die PLVR, wat die oorkoepelende raamwerk vir die ontwikkeling en/of bywerking van GVP’e verskaf. Hierdie planne moet ontwikkel en bygewerk word ingevolge die Minimumvereistes vir die Opstel van Geïntegreerde Vervoerplanne, 2016. Hierdie regulasies is ingevolge artikel 36(1) en (2) van die NLTA in die staatskoerant gepubliseer en vereis dat munisipaliteite hul GVP’e bywerk.

In die minimumvereistes word daar ook onderskei tussen verskillende tipes munisipaliteite en die aspekte wat na gelang van die tipe in hul onderskeie planne behandel moet word.

TIPE 1-beplanningsowerhede wat vereis word om omvattende geïntegreerde vervoerplanne (OGVP’e) op te stel en die Stad van Ekurhuleni (SvE), Stad van Johannesburg (SvJ) en Stad van Tshwane (SvT) word as Tipe 1-beplanningsowerhede geklassifiseer.

TIPE 2-beplanningsowerhede is distriksmunisipaliteite wat distrik- geïntegreerde vervoerplanne (DGVP'e) moet opstel. DGVP'e wat in Gauteng opgestel moet word, is vir die twee (2) tipe 2-beplanningsowerhede, naamlik Sedibeng Distriksmunisipaliteit (SDM) en Wes-Rand Distriksmunisipaliteit (WRDM).

TIPE 3-beplanningsowerhede is plaaslike munisipaliteite wat plaaslike geïntegreerde vervoerplanne (PGVP'e) moet voorberei. Die plaaslike munisipaliteite in Gauteng is Emfuleni Plaaslike Munisipaliteit, Lesedi Plaaslike Munisipaliteit, en Midvaal Plaaslike Munisipaliteit in die Sedibeng Distriksmunisipaliteit, en Mogale City Plaaslike Munisipaliteit, Merafong City Plaaslike Munisipaliteit, en Rand West City Plaaslike Munisipaliteit in die Wes-Rand Distriksmunisipaliteit. Plaaslike geïntegreerde vervoerplanne (PGVP'e) moet in DGVP'e geïntegreer word.

GVP'e word vir 'n tydperk van vyf jaar opgestel. 'n Nuwe GVP moet elke vyf jaar opgestel word (bywerking van die plan). Sekere aspekte moet jaarliks bygewerk word (jaarlikse opdatering). Hierdie bywerkings sluit onder meer opgedateerde projeklyste en begrotings in, wat dan die vervoerkomponente van die jaarliks bygewerkte munisipale geïntegreerde ontwikkelingsplanne (GOP'e) uitmaak.

Die jongste OGVP vir die Stad van Ekurhuleni (SvE) is vir die tydperk 2013 tot 2017. Dit is 'n omvattende dokument wat aan alle vereistes voldoen. Die visie, mikpunte en doelwitte is in ooreenstemming met die nasionale en provinsiale agendas. Sedert die voltooiing van hierdie OGVP in 2017, het SvE ook in 2018 'n meesterplan vir paaie, planne vir 'n geïntegreerde openbarevervoernetwerk en in 2021 operasionele planne vir korridors opgestel.

Die Stad Johannesburg (SvJ) het in 2012 met hul GVP vir die tydperk 2013 tot 2018 begin, waar hulle 'n effens ander benadering gevolg het. In plaas van 'n enkele dokument, is dit in 'n paar dokumente saamgestel. Die eerste was die Strategiese Geïntegreerde Vervoerplan- raamwerk (SGVPR). Dit is 'n baie deeglike en omvattende plan (padkaart) met progressiewe beleide en strategieë. Dit bevat 'n langtermynsiening oor vervoer. SvJ het sedertdien verskeie ander beplanningstudies, area-/gebiedswye GVP'e, operasionele planne en korridorstudies ter ondersteuning van die SGVPR uitgevoer.

Die jongste Stad van Tshwane (SvT) OGVP het die tydperk 2015 tot 2020 gedek. Die OGVP is 'n omvattende plan en dit voldoen aan die minimumvereistes. SvT het in Desember 2021 begin met die bywerking van hul OGVP en die projek sal oor drie jaar loop. SvT is besig met die bywerking van die vervoerregister, die ruimtelike ontwikkelingsraamwerk, openbarevervoerplan en hulle strategie vir vervoerinfrastruktuur. Hulle gaan ook voort met hulle strategie vir vrag en logistiek, strategie vir befondsing en implementeringsplan.

Die DGVP'e vir Sedibeng Distriksmunisipaliteit en Wes-Rand Distriksmunisipaliteit is in 2019 voltooi en dek die tydperk 2019 tot 2024, met bystand van die Gauteng Departement van Paaie en Vervoer. Albei planne is omvattende dokumente en voldoen aan alle vereistes. Visie, mikpunte en doelwitte is in ooreenstemming met nasionale en provinsiale strategieë en prerogatiwe. Projekte word geïdentifiseer wat sal help met die ekonomiese groei van die onderskeie distrikte, maar geen begrotings of tydraamwerke word aangedui nie. Sekere grondslagdata is ook verouderd. Die PGVP'e van die plaaslike munisipaliteite is ook geïntegreer in die DGVP'e van die twee distrikte.

Hoofstuk 6: Geïntegreerde ontwikkelingsraamwerk

Gegewe die feit dat munisipaliteite beperkte begrotings het en dikwels fisikaal beperk is, bied die GSDF leiding vir investering deur vier ruimtelike fokusareas te teken. Ruimtelike imperatiewe wat in die GSDF 2030 (2016) geïdentifiseer is, is verder ontwikkel in 16 ondersteunende ruimtelike ontwikkelingsintervensies (SSDI's). Die ruimtelike strategieë, fokusareas en SSDI's stem ooreen met die uiteindelijke doelwit om die planne van die drie regeringsfere te koördineer, integreer en belyn, asook om mense naby areas van

maatskaplike en ekonomiese geleenthede te bring, aangevul deur 'n bekostigbare, betroubare en veilige openbarevervoerstelsel. Die geïntegreerde ontwikkelingsstrategieë poog dus om ruimtelike prioriteite met nasionale, provinsiale en plaaslike imperatiewe te belyn om volhoubare grondgebruik en vervoerintegrasie te verseker.

'n Begrip van die onderlinge verwantskap tussen grondgebruik en vervoer het 'n invloed op die ontwikkeling van 'n visie, doelwitte, fokusareas en strategieë vir die suksesvolle en volhoubare integrasie van grondgebruik en vervoer wat die PLTF poog om te ondersteun en bevorder. Deur hierdie fokusareas word daar gepoog om verder te reageer op en ondersteuning te bied vir die jongste provinsiale prioriteite, soos deur die kabinet aangedui. Om dit te bereik, moet die provinsie 'n benadering van BEPLAN, SKEP en IMPLEMENTEER volg wat ontwikkeling en sy gesprek met verskillende regeringsfere rig. "BEPLAN" fokus op elemente wat oorweeg en voor beplan moet word om instaatstellende omgewings te skep. "SKEP" behels die ontwikkeling van spesifieke meganismes of instrumente en "IMPLEMENTERING" behels handeling wat uitgevoer moet word. Op grond van die bogenoemde benadering word die volgende fokusareas en strategieë vir die integrasie van grondgebruik en vervoer binne die PLVR voorgestel.

Om volhoubare grondgebruik en vervoerintegrasie in die provinsie moontlik te maak, stel die PLVR die volgende fokusareas voor:

- Samehangende en volhoubare stedelike ontwikkeling – wat die gefragmenteerde stedelike struktuur en verspreide druk op dienslewering en vervoerstelsels aanspreek;
- Toeganklikheid, konnektiwiteit en mobiliteit – wat die onvermoë van baie mense om toegang tot ekonomiese en maatskaplike geleenthede te verkry, aanspreek;
- Veerkragtigheid, wat handel oor die inkorporering van aanpasbaarheid by grondgebruik en vervoerbeplanning, en
- Goeie oorsigbestuur, wat institusionele reëlings en prosesse wat grond- en vervoerintegrasie sal versterk, aanspreek.

Hoofstuk 7: Openbare vervoer

Hierdie hoofstuk bied inligting oor die strategieë en inisiatiewe in openbare vervoer wat van provinsiale belang is en wat voortspruit uit die onderskeie OGVP'e wat daarop gemik is om openbare vervoer te bevorder en te verbeter.

Gegrand op die status quo van openbare vervoer en die probleme, kwessies en leemtes wat in 'n vorige hoofstuk beskryf is, is die volgende fokusareas geïdentifiseer om deur middel van strategieë vir openbare vervoer aangespreek te word:

- Integrasie van openbare vervoer en grondgebruik;
- Provinsiewye strategiese, geïntegreerde openbarevervoernetwerk (GOVN), wat ook oorweging skenk aan netwerkkontinuiteit oor munisipale/provinsiale grense, integrasie tussen openbarevervoermodusse en die rol van modusse;
- Gehalte van openbare vervoer wat aspekte soos toeganklikheid, betroubaarheid, gehalte van dienste, gehalte van fasiliteite en universele toegang van fasiliteite en voertuie dek;
- Die afwenteling van die spoorfunksie;
- Passasiers se veiligheid en sekuriteit;
- Regulering van padgebaseerde modusse en dienste, en

- Bekostigbaarheid (vir gebruikers, die regering en operateurs), befondsing en subsidies.

Openbare vervoer se koppeling aan nuwe ontwikkelings en bestaande en hoëdigtheid- en belangrike nodale ontwikkelings, met invulling langs GOVN-korridors en Vervoer Georiënteerde-ontwikkeling moet geaktiveer, nagestreef en bevorder word. Die Provinsiewye GOVN moet bevestig word, insluitend belangrike oorgrenskorridors as deel van die GTIMP25-bywerking. Nodusse van provinsiale belang moet geïdentifiseer word en Vervoergeoriënteerde ontwikkeling-strategieë moet vir elk hiervan ontwikkel word. 'n Modale Integrasie-werkgroep of soortgelyke struktuur moet ingestel word om dit te bevorder.

Die bepalings van die Nasionale Witskrif oor Spoorbeleid moet geïmplementeer word, wat as uitgangspunt 'n omsigtigheidstudie en konsultasie en ooreenkoms oor die bepalings en voorwaardes van sodanige devolusie sal insluit. Die spoorkorridors vir pendelaars moet hernu word deur samesprekings en koördinerings met PRASA, insluitend die hernuwing van gebiede van impak rondom belangrike stasies, in samewerking met munisipaliteite. Goedkeurings en befondsing vir die uitbreidings en eerste fase van die uitbreidings van die Gautrein-snelspoor moet ontsluit word.

Daar moet deur middel van samewerking met alle regeringsfere ooreenkoms wees oor konsolidasie van operasionele subsidies, bepaling van begunstigdes en geskikte meganismes vir subsidietoekenings. Dit moet lei tot in 'n geïntegreerde strategie vir die subsidiëring en verskaffing van finansiële ondersteuning aan openbare vervoer met die doel om bekostigbaarheid te verbeter en die volhoubaarheid van openbarevervoerdienste te versterk. Die integrasie van kaartjie- en betaalstelsels vir openbare vervoer moet deur die "Een-kaartjie-een-provinsie"-inisiatief geformaliseer word.

Die gehalte van geformaliseerde openbare vervoer sal verbeter word deur 'n ooreenkoms te bereik oor toepaslike diensnorme en -standaarde en deur konsessies/kontrakte wat prestasiestelsels insluit. Die herstrukturering, rasionalisering en integrering van die PTOG-busdienste by die GOVN('e) moet in konsultasie met die betrokke metropolitaanse munisipaliteite asook met inagneming van reis oor grense afgehandel word.

Die toestand van padgebaseerde openbarevervoerfasiliteite en veral taxistaanplekke is dikwels onaanvaarbaar en gaan oor die algemeen agteruit. Die provinsie sal, deur middel van skakeling met munisipaliteite, poog om 'n ooreenkoms te bereik oor algemene minimum standaarde vir openbarevervoerfasiliteite en verwante geriewe, asook die bestuur en instandhouding van sulke fasiliteite. Die provinsie sal saam met die munisipaliteite werk aan 'n raamwerk vir die befondsing van die nodige opgradering en instandhouding.

'n Strategie oor die veiligheid en sekuriteit van openbare vervoer sal ontwikkel word deur skakeling en koördinerings met alle belanghebbendes, insluitend die sekuriteitsektor en munisipaliteite.

Die GDRT sal 'n strategie ontwikkel om die funksionering van die provinsiale regulerende entiteit (PRE) te verbeter, en om die agterstand in die afhandeling van operateurslisensie-aansoeke en -hernuwings in te haal. Dit sal ook die GTI verder bystaan met die implementering van die aanbevelings van die Gauteng taxi-beraad en sy taakspanne.

Hoofstuk 8: Niegemotoriseerde en volhoubare vervoer

Volhoubare vervoer is die beplanning en verskaffing van vervoerstelsels en -infrastruktuur wat op 'n veilige en bekostigbare wyse as katalisator en ondersteuner dien vir volhoubare ruimtelike, maatskaplike en ekonomiese ontwikkeling, en terselfdertyd ongelykheid verminder, omgewingsimpak minimeer en intergenerasie-gelykheid verseker.

Sleutelkwessies wat die behoefte aan volhoubare vervoer aandryf, is uitgestrekte nedersettings-patrone, die huidige fokus op motorsentriese beplanning, die bekostigbaarheid en veiligheid van reis, en klimaatsverandering.

Die ontwikkeling van 'n volhoubare benadering tot vervoerstelsels is gegrond op die “VVV” - benadering van:

- “VERMY” – verminder die noodsaaklikheid van reis of die vervoer van goedere deur middel van 'n veranderende stedelike vorm en geïntegreerde beplanning vir gemengde gebruik;
- “VERSKUIF” – verander die modus van reis deur NGV aan te moedig, openbare en gedeelde vervoer moontlik te maak, en vrag van die pad na spoor en pyplyn te verskuif, en
- “VERBETER” – tegnologiese verbeterings wat beide energieverbruik verminder en die verskuiwing na groen/hernubare energie vir aandrywing ondersteun.

Met horisonne wat oor die langtermyn strek, oorvleuel volhoubare vervoer alle sektore van vervoer en stedelike en grondgebruikbeplanning en dit vereis opname in alle GVP'e, programme en projekte om te verseker dat langtermynvereistes nie uitgesluit word nie. Beduidende verbintenis en pogings is dus nodig om die volgende te verseker:

- Sterker integrasie tussen grondgebruik en vervoerbeplanning ten einde stadspreading aan te spreek;
- Dat die ontwerpe van alle vervoerstelsels die risiko's van klimaatsverandering in ag neem en beginsels van volhoubare vervoer insluit, en
- Kostevoordeel-ontledings van lewensiklus wat maatskaplike en omgewingskoste insluit, word vir alle projekte vereis.

Aangesien om te loop die primêre modus van reis vir die meerderheid inwoners is en aangesien dit fundamenteel vir volhoubare vervoerbeplanning is, moet loop en fietsry tesame met openbare vervoer die grondslag vorm vir alle vervoer- en stads- en grondgebruikbeplanning.

Vir die toepassing van veiligheid en sekuriteit en die beginsels van universele toegang op grond van die volledige-strate-benadering, moet 'n NGV-beleid en -strategie vir Gauteng ontwikkel word en GVP'e moet NGV-strategieë ontwikkel.

'n Sleutelaspek is 'n kommunikasieveldtog om bewustheid te skep van die behoefte aan volhoubare vervoer en die rol daarvan om klimaatsverandering en maatskaplike geregtigheid aan te spreek.

Hoofstuk 9: Vervoer-infrastruktuur

Suid-Afrika, en die Gauteng-provinsie, kom voor baie hindernisse tot ontwikkeling te staan, insluitend knelpunte in infrastruktuur, en ekonomiese en maatskaplike uitdagings soos werkloosheid, armoede en ongelykheid. Ekonomiese infrastruktuur, insluitend die padnetwerk, is een van die belangrike hefbome vir ekonomiese groei. Padinfrastruktuur het die potensiaal om 'n hoër ekonomiese opbrengs op belegging as enige ander enkele tipe infrastruktuur te lewer. Padvervoer is 'n belangrike bedryf in die ekonomie, maar verskeie uitdagings belemmer die sektor se bydrae tot Suid-Afrika se ekonomiese en maatskaplike ontwikkelingsdoelwitte. Een van hierdie uitdagings is die implementering van padinfrastruktuurprojekte, waar toenemende padgebruik, lae investering en swak instandhouding tot hoër vervoerkoste en vervoerknelpunte aanleiding gee.

Die doeltreffende ontwerp, konstruksie en instandhouding van paaie is van kardinale belang vir 'n goed funksionerende en vooruitstrewende moderne ekonomie. Paaie speel ook 'n rol daarin om in die samelewing se behoeftes vir konneksie en mobiliteit in immer groeiende

menslike nedersettings te voorsien, en die konstruksie en deurlopende instandhouding daarvan bied geleenthede om maatskaplike uitdagings soos werkloosheid aan te spreek. Met toenemende kommer oor klimaatsverandering en lugbesoedeling, moet die rol van paaie wegskuif van die bediening van hoofsaaklik private voertuie en padgebaseerde vrag, na die ondersteuning van meer geïntegreerde mobiliteitstelsels wat op loop, fietsry en openbare vervoer gefokus is.

Om die ekonomiese groei van Gauteng te verwesenlik en te onderhou, stel die PLVR die volgende strategieë vir padinfrastruktuur voor op grond van vyf (5) fokusareas:

Vervoerbeplanning

- Beskerming en ontwikkeling van Gauteng se (provinsiale) strategiese padnetwerk;
- Beskerming en behoud van mobiliteit, inagneming van toeganklikheid;
- Fasiliteer die kontinuïteit van mobiliteit oor munisipale en provinsiale grense, en
- Modelling van die vraag na vervoer deur van Big Data (Floating Car Data) gebruik te maak.

Infrastruktuurontwerp

- Handhaaf en verbeter die standaard van padontwerp;
- Hersien die dwarsnee in ontwerp om voorsiening te maak vir alle modusse van vervoer en nutsruimtes in die pad-reserwes (bevorder die volledige-straat-beginsel, veral ten opsigte van voldoende voorsiening vir voetgangers), en
- Versekering en toepassing van die ontwerpbeginsels van universele toegang.

Konstruksie en implementering

- Gaan voort met die veeljarige program vir die konstruksie van nuwe paaie en opgradering van bestaande paaie, gerig deur 'n hersiening van die bestaande en beplande padnetwerk;
- Bou vennootskappe met munisipaliteite oor die konstruksie en implementering van belangrike verkeersweë en ander beplande paaie, veral in benadeelde gebiede;
- Handhaaf praktyke van sterk gehaltebeheer tydens konstruksie, en
- Ondersteun programme vir die ontwikkeling van kontrakteurs.

Instandhouding van infrastruktuur

- Hou provinsiale padinfrastruktuur in stand volgens die hoogste standaard, soos vereis deur die *Road Infrastructure Strategic Framework for South Africa (RISFSA)*;
- Bou vennootskappe met munisipaliteite oor die instandhouding van belangrike verkeersweë en ander paaie, veral in benadeelde gebiede, en
- Ondersteun programme vir die ontwikkeling van kontrakteurs.

Bedrywighe/de/stelsels/instrumente en dwarsnydende elemente

- Opdatering en instandhouding van plaveiselbestuurstelsels om doeltreffende instandhouding volgens RISFSA te verseker;
- Aktiewe fisiese beskerming van padreserwes teen onwettige besetting;
- Hersiening en opdatering van die strategie oor reisvraagbestuur;

- Aktivering/instelling van interregering-koördinasiestrukture wat vervoerbepanning en -implementering hanteer
- Geïntegreerde databewaarplek om die uitruil en deel van inligting en dokumentasie te verseker, en
- Verkeersveiligheid; ondersteun die RMTC om 'n vermindering in sterftes en ongelukke te verseker en neem deel aan die koördinering en implementering van inisiatiewe en programme oor verkeersveiligheid.

Hoofstuk 10: Vraglogistiek

Die ekonomiese en maatskaplike ontwikkeling van Suid-Afrika hang in 'n groot mate af van die vlak en koste van mobiliteit binne die voorsieningsketting om te verseker dat grondstowwe, goedere-in-bewerking en klaarprodukte betyds en teen redelike koste gelewer word. Vervoer is een van die belangrikste en duurste logistieke funksies wat in die voorsieningsketting van vrag uitgevoer word, aan die inkomende én uitgaande kant. Die tradisionele siening van vervoer is dat dit 'n afgeleide vraag is, gegrond op een of ander vorm van grondgebruik-ontwikkeling of ekonomiese aktiwiteit wat passasiers of vrag genereer of lok. Dit is egter ook 'n feit dat vragvervoer ontwikkeling aanspoor, waar bestaande vervoerinfrastruktuur soos paaie, spoorweë, hawens en intermodale terminale potensiele ontwikkelaars lok.

Hierdie verslag dek die doelwitte en stelselkenmerke van vragvervoer, en die status quo van vraglogistiek met spesifieke verwysing na padvrag, spoorvrag, lugvrag en pyplyne. Dit sluit verwysing in na Gauteng- logistieke spilpunte en vordering van GDRT met die implementering van hul vragplanne. Dit dek ook gebruikers se ervaring en 'n opsomming van probleme en kwessies in die sektor van vraglogistiek. 'n Opsomming op hoë vlak word gegee van die status van vraglogistiek volgens die geïntegreerde vervoerplanne van die onderskeie beplanningsowerhede.

'n Strategie vir vraglogistiek word in 'n afsonderlike hoofstuk gedek en behandel strategiese doelwitte op die fokusgebiede van vraglogistieke aanvraag, netwerk, infrastruktuur, bedrywighede, wetgewing en implementering. Verskeie vraglogistieke kwessies wat aandag moet geniet, word onder hierdie strategiese doelwitte gelys.

Ten slotte stel die verslag voor dat die fokus van die Gauteng-provinsie op die bestuur van oorladingbeheer, vraglogistieke spilpunte en vulstasies en padkafees moet wees, asook vragroetes vir abnormale vragte en gevaarlike goedere.

Hoofstuk 11: Vervoerbestuur

Die hoofstuk oor 'n strategie vir vervoerbestuur handel oor hoëvlak-, strategiese maatreëls vir padvervoer om die optimale en veilige beweging van mense en goedere te verseker. Van die tekortkominge wat in die bestuur van die vervoerstelsel geïdentifiseer is, is dat daar leemtes is met betrekking tot die dekking van die digitale voetspoor van openbare vervoer, die onbesikbaarheid van vervoerdata op 'n enkele platform, die duur en veeleisende aard van die tipiese vier-stap-proses van vervoermodelle, die leemte in die integrasie van reisgeld-bestuur, en die leemte wat geskep word deur die gebrek aan integrasie tussen verskeie mobiliteitsvennote. Die fokus is dus op drie gebiede geplaas, naamlik dat 'n datasentriese benadering vir mobiliteit aanvaar moet word, dat 'n slim benadering tot openbare vervoer aanvaar moet word wat die voorsiening van infrastruktuur en tegnologie behels, en 'n slim benadering tot die padstelsel deur die gehalte van mobiliteit vir gebruikers te verbeter. Hierdie drie gebiede en die oplossings vir elkeen volg die riglyne soos uiteengesit in die *Growing Gauteng Together Through Smart Mobility 2030*-dokument, wat die weg baan vir die Provinsie se visie oor slim mobiliteit.

Altesaam sewe strategieë is vanuit 'n datasentriese mobiliteit-perspektief beskou. Dit behels onder meer die uitbreiding van vervoerdata-digitalisering, die vestiging van die vereiste digitale infrastruktuur, sekere maatreëls vir die outomatisering van infrastruktuur, en

gereedheid vir voertuigoutomatiserings wat gekoppelde en outonome voertuie insluit. Verder behels 'n ander strategie onder meer die benutting van die uitgebreide mobiliteitsdata wat beskikbaar is, wat kan lei tot datadienste soos intydse monitoring en bestuur van die vervoernetwerk en die daarstelling van 'n Mobiliteit-as-'n-Diens-platform. Die laaste twee datasentriese mobiliteitstrategieë behels onder meer die beplanning en toerusting van 'n vervoerdatasentrum vir die bestuur van vervoerdata en die werksaamhede van die sentrum, asook 'n aanpassing van die manier waarop modelle oor vervoeraanvraag opgestel word deur meer klem te plaas op die insluiting van mobiliteitsdata (groot data) by die modelle. Oop data word 'n waardevolle hulpbron regoor die wêreld, en as geleentheid hieroor in die vervoer-omgewing geskep word, kan dit groot voordele vir beide operateurs en passasiers inhou. Dit is egter belangrik dat die toepaslike regulasies hiervoor in plek gestel word.

Vier strategieë word vanuit die perspektief van slim openbare vervoer uiteengesit. Die eerste is die nastrewing van die visie van “Een kaartjie, een provinsie” deur die integrasie van reisgeldmedia, vervoerdata en reisgeldinsameling vir openbarevervoerdienste in 'n sentrale reisgeldbestuurstelsel te verseker. Die omgewing van slim openbare vervoer vereis die uitbreiding van die digitale voetspoor wat sal lei tot die instaatstelling van 'n geïntegreerde reisgeldbestuurstelsel, asook gevorderde bestuurstelsels vir openbare vervoer. Laasgenoemde is die derde strategie wat die gebrek aan integrasie van openbare vervoer sal aanspreek. Die laaste strategie behels die verbetering van reisigerinligting en om dit op 'n gevorderde reisigerinligtingstelsel op maklik toeganklike toepassings beskikbaar te stel.

Vanuit die perspektief van slim paaie, is ses strategieë geïdentifiseer. Dit behels onder meer die toenemende gebruik van die snelwegbestuurstelsel, verbeterde arteriële bestuur deur medegebruik van die snelwegbestuurstelsel, virtuele weegstasies om oorlading te bekamp, inisiatiewe vir geïntegreerde korridorbestuur, die verbetering van veiligheid deur bestuurde bane op die snelweg en die monitoring van gemiddelde spoed oor afstand, en die doeltreffende gebruik van bestuurstelsels oor verkeersinsidente.

Wat hierdie strategieë aanbetref, is daar 'n paar dwarsnydende faktore wat deurgaans in ag geneem moet word, naamlik veiligheid en sekuriteit, veral kuberveiligheid, sekere organisatoriese en koördineringsfaktore, asook opleiding en onderwys.

In ooreenstemming met die genoemde strategieë is verskeie projekte geïdentifiseer wat die Gauteng-provinsie vanuit die perspektief van vervoerbestuur sal bevorder. Dit is die vestiging van 'n multifunksionele datasentrum, toenemende uitbreiding van digitalisering deur die opstel van 'n strategie vir digitalisering, die identifisering en implementering van 'n geïntegreerde loodsprojek vir korridorbestuur, en die beplanning en implementering van 'n bestuurstelsel vir openbare vervoer.

Hoofstuk 12: Toerismevervoer

Dit is noodsaaklik dat voldoende vervoer vir die groei en ontwikkeling van toerisme voorsien word. Daar is egter 'n paar uitdagings wat aandag moet geniet sodat hierdie groei kan plaasvind. Van die uitdagings met toerisme wat geïdentifiseer is, is die agterstand in die uitreiking van operateurslisensies aan toerisme-operateurs, die onvoldoende voorsiening van vervoerverbindings na die twee internasionale lughawens wat in Gauteng geleë is, die gebrek aan toegang tot intraprovisiale openbare vervoer, kwessies oor veiligheid en sekuriteite, en belyning van die verskeie belanghebbendes in toerisme. Van die sleutelfokusareas vir toeristevervoer wat geïdentifiseer is, is belyning van die bedryf, infrastruktuurontwikkeling, operasionele verbetering en die deel van inligting.

Ses strategieë vir toerisme is geïdentifiseer wat sal help om die voorgenoemde uitdagings aan te pak. Die eerste is die koördinerings van die vervoerfunksie binne toerisme tussen die Gauteng Departement van Paaie en Vervoer en die Gauteng Toerisme-owerheid. Opnames word vereis vir die normering van toeristebehoefte wat by die groot lughawens aankom sodat die nodige verbinding gevestig kan word, en die agterstand met operateurslisensies moet aangespreek word. Die vierde strategie is om seker te maak dat toepaslike betaalmetodes en -produkte vir toeriste beskikbaar is, en die vyfde handel oor die

ontwikkeling van 'n slim toeristeplatform wat begin met 'n operasionele konsep. Laastens sal die inkorporering van toerismevervoer in provinsiale en plaaslike beplanning help om die gebrek aan institusionele belyning aan te spreek.

Hoofstuk 13: Befondsingstrategie en implementeringsprogram

Die standpunt wat in die ITMP25 ingeneem word, word ondersteun deurdat voldoende fondse aan vervoerinfrastruktuur en -werkzaamhede toegeken moet word, veral om bates te bewaar. Stabiele bronne van befondsing is nodig, en vervoerbegrotings moet **oor die kort termyn verdubbel** en oor die volgende **25 jaar tot vier keer** die huidige vlakke van befondsing verhoog word.

Opsommings van beide die provinsiale prioriteitsbeplanning en implementeringsprojekte en -begrotings, asook munisipale vervoerprojekte van provinsiale belang wat uit GVP'e geneem is, word in hierdie hoofstuk verskaf (sover toegang tot sodanige inligting verkry kon word).

Verder bevat hierdie hoofstuk ook verskeie befondsingsbeginsels wat verband hou met die basis vir befondsing oor die projek se lewensiklus, die prioritering van projekte vir befondsing, die gebruiker-betaal-beginsel, bekostigbaarheid en volhoubaarheid van openbarevervoerdienste en doeltreffendheid, gehalte en veiligheid.

Tydens begroting en die prioritering van projekte vir befondsing moet die finansiële lewensvatbaarheid en ekonomiese haalbaarheid nie die enigste oorweging wees nie, maar ook die sosio-ekonomiese impak daarvan. Kostevoordeel-analise (KVA) is noodsaaklik vir projekte met 'n kapitale bestedingswaarde > R1 miljard en KVA moet ten minste 'n verhouding > 1 bereik om vir befondsing oorweeg te word en om voort te gaan. Die KVA moet verkieslik die kosteberekening van die volle lewensiklus insluit en dus die 'beleggingstermyn' pas by die tydperk van ekonomiese voordele wat uit 'n projek vloei. Voordele en koste wat gebruikers, befonders, operateurs en die algemene samelewing toeval, moet oorweeg word. "Gaan groen" en die versterking van volhoubaarheid is 'n belangrike oorweging. Die bevordering van die herstrukturering van grondgebruik en investering in intermodale fasiliteite moet prioriteit geniet. Instandhoudingsvereistes van openbare paaie moet geprioritiseer word in ooreenstemming met die maksimum persentasie netwerk wat in 'n swak en baie swak toestand is.

Daar is bevestiging dat die regering die gebruiker-betaal-beginsel aanvaar vir toepassing in die opgradering van infrastruktuur, uitbreidings, verlengings en instandhouding van die padnetwerk, en dit word ook algemeen toegepas op geformaliseerde openbare vervoer, maar die omvang van gebruiker-betaal-bydraes moet aan die bekostigbaarheid van reisgeld gekoppel word.

Verskeie strategieë vir befondsing word ook voorgestel. Met betrekking tot die aansporing van geskikte ontwikkeling wat ten opsigte van belangrike korridors en nodusse in openbare vervoer plaasvind, moet provinsiale befondsing beskikbaar gestel word om plaaslike owerhede te help om grootmaat-infrastruktuur langs GOVN-korridors en -nodusse te voorsien en op te gradeer. Die opstel van regulasies word voorgestel om private ontwikkelaars aan te spoor om in die regte gebiede te ontwikkel, met inagneming van NGV-verbindinge aan GOVN en binne die spesiale ekonomiese sones, byvoorbeeld deur middel van laer parkeervereistes vir TOD en 'n korting op belasting vir ontwikkelings wat naby openbarevervoerkorridors en -nodusse geleë is. Die doel sal ook wees om openbare ontwikkelaars te oorreed om spesifiek die toeganklikheid van openbare vervoer aan te spreek.

In ooreenstemming met die strategie oor finansiële ondersteuning aan openbare vervoer wat voorheen bespreek is, is 'n strategie nodig om finansiële ondersteuning aan openbare vervoer te bied en om die bestaande meganismes vir die toekenning van subsidies te versterk deur aansporings aan operateurs te bied.

Die norme en standaarde wat aan minimum gebruikersbehoefte/-vereistes voldoen, moet bevestig word met die oog op bekostigbaarheid en die vermoë van die regering om die volgende te befonds:

- Ontwikkeling en instandhouding van openbare paaie, en
- Die gehalte, bekostigbaarheid en veiligheid van openbare vervoer (d.w.s. BSV-infrastruktuur en fasiliteite).

Eweneens moet oorweging geskenk word aan die ontwikkeling van 'n strategie oor die billike toepassing van die gebruiker-betaal-beginsel vir die voorsiening, opgradering en instandhouding van vervoerinfrastruktuur en -fasiliteite, met inagneming van die lesse wat uit e-tol geleer is.

Die haalbaarheid van bykomende en nuwe bronne van befondsing moet bestudeer word, met inagneming van die volgende potensiële nuwe bronne:

- Vennootskappe vir interregeringsamewerking en met die privaat sektor se samewerking;
- Geleentheid wat deur internasionale befondsingsagentskappe gebied word en projekvoorleggings ten opsigte van gepubliseerde kriteria, met spesifieke verwysing na "groen" befondsing;
- Voorwaardelike toelaes;
- Uitbreiding van die privaat sektor se betrokkenheid deur ander kredietinstrumente;
- Uitbreiding van ontwikkelingsheffings;
- Verbreding van die gebruiker-betaal-beginsel;
- Infrastruktuurbefondsing deur die Kantoor van die President;
- Lisensies, heffings en belastings;
- Waardevaslegging by openbarevervoerfasiliteite;
- Advertensieregte en -inkomste wat verband hou met OV-fasiliteite en gekontrakteerde OV-dienstevoertuie; en
- Munisipaliteite moet aangemoedig en bygestaan word om van befondsing gebruik te maak wat vir plaaslike projekte beskikbaar is.

Bilaterale ooreenkomste moet aangegaan word tussen grondeienaars in die openbare sektor en potensiële grondgebruikers in die openbare sektor vir die ontwikkeling van stasies, fasiliteite en gepaardgaande geriewe, en die ontwikkeling van 'n raamwerk vir die hantering van befondsing van TOD's.

Die fokus en benutting van grootmaatdienstebydraes vir vervoerinfrastruktuur deur private ontwikkelaars moet plaasvind om vervoer as 'n geheel aan te spreek, insluitend openbare en niegemotoriseerde vervoer, en nie net die byvoeging van padbane en opgradering van kruisings vir private voertuie nie.

Hoofstuk 14: Monitering

Die NLVSR stel 'n praktiese benadering voor om vordering met die implementering van die PLVR te meet, wat behoorlike monitering en hersiening van spesifieke sleutelprestasie-aanwysers (SPA's) insluit. Die doel van die vervoeraanwysers is om 'n gebalanseerde siening op nasionale, streeks- en plaaslike vlak te verseker van die kritieke rol van vervoerdienste in die vermindering van armoede, fasilitering van groei en bydrae tot die bereiking van belangrike ontwikkelingsdoelwitte en volhoubaarheid.

Hierdie verslag dek hierdie kwessies in 'n afsonderlike hoofstuk oor monitering en sluit 'n lys sleutelprestasie-aanwysers in wat met nasionale sleutelprestasie-aanwysers ooreenstem, soos uiteengesit in die NLVSR, 'n verslag oor hoe en in watter mate die sleutelprestasie-aanwysers vir die provinsie in die NLVSR nagekom is, en 'n verslag oor hoe en in watter mate daar aan die sleutelprestasie-aanwysers wat in die vorige jare se PLVR gestel is, voldoen is.

Daar is besluit om die ontwikkeling van 'n paneelbord vir die aanbieding van hierdie SPA's voor te stel, waarin die vordering en/of uitdagings met die onderskeie opgesomde SPA's besigtig kan word. So 'n paneelbord moet bestaan uit toepaslike SPA's en sekere kategorieë is voorgestel waarin die aanwysers gemeet moet word, insluitend die vervoernetwerk, vraglogistiek, openbare vervoer, padveiligheid, volhoubare vervoer, toepassing van tegnologie, wetstoepassing, finansiële stabiliteit en vervoerbeleid. Potensiële SPA's is onder elk van daardie kategorieë ingesluit.

Hoofstuk 15: Koördineringsstrukture en -maatreëls, skakeling en geskilbeslegting

Hoofstuk 3 van die Grondwet (artikel 40 en 41) maak voorsiening vir en bevorder samewerkende regering. Die verantwoordelikhede van die drie regeringsfere word in die Grondwet uiteengesit, hoofsaaklik in Bylae 4 en 5, en in artikel 11 van die NLTA.

Op nasionale vlak is daar MINMEC, 'n Ministeriële Komitee tussen die Minister en provinsiale LUR'e verantwoordelik vir vervoeraangeleenthede, asook die Komitee van Landvervoer-beamptes (COLTO) as 'n koördinerende struktuur tussen die Direkteur-Generaal van die NDoT en die provinsiale departementshoofde. Die Provinsie sal aktief aan hierdie strukture en ander koördinerende strukture op nasionale vlak deelneem.

In die Provinsie is daar 'n provinsiale koördineringskomitee tussen die LUR en lede van Burgemeesterskomitees van die munisipaliteite wat as die LUR/LBK's Vervoerforum bekend staan. Die Vervoer Tegniese Werkkomitee (TTWC) is 'n struktuur vir tegniese koördinasie tussen provinsiale en munisipale amptenare wat vir vervoer verantwoordelik is. Die TTWC het subkomitees wat spoor, vrag, openbare vervoer en bestuurslisensies hanteer.

Die Vervoer Owerheid van Gauteng (TAG) is deur die Gauteng Wet op Vervoerowerheid, Wet 2 van 2019, en ingevolge artikel 12 van die NLTA as 'n koördinerende asook 'n uitvoerende struktuur ingestel. TAG moet onder meer samewerking en koördinerings tussende openbare-vervoerowerhede en -operateurs in die Provinsie bevorder en moet 'n geïntegreerde vervoerstelsel ontwikkel.

TAG sal 'n aktiewe rol in die daarstelling van toepaslike koördineringsmeganismes in die Provinsie speel en sal dit oorweeg om formele koördinerende strukture in te stel. Die LUR/GDRT en TAG sal in samewerking met die munisipaliteite onderhandel en besluit oor meer spesifieke funksies wat aan TAG toegeken/gedelegeer moet word.

Die Wet op die Gautrein Bestuursagentskap, Wet 5 van 2006, bepaal dat die GMA met betrekking tot die Gautrein-projek moet skakel met en samewerking moet bevorder tussen regeringstrukture in al drie regeringsfere.

Op munisipale vlak moet die drie metro's elk 'n Intermodale Beplanningskomitee (IPC) instel. Munisipaliteite kan landvervoeradviesrade (LTAB's) instel (artikel 15 en 16 van die NLTA). Die GDRT en/of TAG sal aktief betrokke raak by munisipaliteite en met IPC's en LTAB's en soortgelyke strukture skakel om doeltreffende koördinerings en samewerking te verseker, soos vereis deur wetgewing, beleid en riglyne.

Wat buskontrakte betref, het die GDRT 'n Interregering-Magtigingsooreenkoms (IGAA) met alle munisipaliteite as kontrakterende owerhede onderteken wat onder meer bepaal dat die GDRT bereid is om gesubsidieerde busdienskontrakte per tender ingevolge artikel 42 van die NLTA aan te gaan. Hierdie kontrakte sal later deur die munisipaliteite oorgeneem word. Die Provinsie het ook onlangs die Openbare Vervoer-integrasiekomitee ingestel as 'n

subkomitee van die bogenoemde TTWC vir koördinerende oorsake tussen die Provinsie en munisipaliteite.

Die LUR sal dit oorweeg om regulasies ingevolge artikel 10 van die NLTA oor koördinerende strukture en prosedures op te stel.

Soos vereis deur die NLTA, sal die Provinsie en/of TAG hulself beskikbaar stel om munisipaliteite by te staan en te bemagtig binne die perke van beskikbare hulpbronne en in ooreenstemming met heersende wetgewing.

Geskille wat tussen die betrokke staatsorgane mag ontstaan, sal ingevolge die Wet op die Raamwerk vir Interregeringsverhoudinge, Wet 13 van 2005 hanteer word volgens die doelstelling wat in artikel 41 van die Grondwet beoog word.