



STRATEGIESE VERVOERPLAN VIR GAUTENG PROVINSIE



BESTUURSOPSOMMING

Inhoud

Bestuursopsomming	- 1 -
<i>Visie en strategiese ambisies</i>	- 10 -
<i>Instaatstellende raamwerk om die SVP te lewer</i>	- 12 -
<i>Befondsing en finansiering</i>	- 14 -
<i>Monitering en evaluering</i>	- 16 -
<i>Slotsom</i>	- 17 -
Akronieme	18

KONSEP - VIR KOMMENTAAR

Bestuursopsomming

Rol en doel van hierdie Strategiese Plan

Vervoer is eerstens hoe mense elke dag toegang kry tot geleenthede, maar dit is ook noodsaaklik vir die volhoubare ekonomiese groei en ontwikkeling van Gauteng. Vervoer koppel elke dag mense aan hul werk, opvoeding, gesondheidsorg en aan mekaar. Hierdie belangrike 'werk wat gedoen moet word' ten opsigte van vervoer of toegang moet verstaan word binne die provinsie se breër sosio-ekonomiese en omgewingslandskap, met bewustheid oor hoe sake van die dag hierdie dinamika in die konteks van die Strategiese Vervoerplan (SVP) beïnvloed.

Die rol en doel van die SVP is om 'n langtermynbeplanningsraamwerk vir die geïntegreerde ontwikkeling van vervoerinfrastruktuur en -dienste in Gauteng te vestig. Die SVP – wat ontwerp is om vervoerstelsel-ontwikkeling oor die volgende vyftien jaar te rig – reageer op sowel huidige as toekomstige behoeftes in die konteks van tersaaklike wetgewing, die geïntegreerde vervoerplanne van provinsiale plaaslike owerhede, inter- en intraprovisiale reisaanvraag, asook demografiese, ekonomiese en maatskaplike tendense.

'n Duidelike visie en sterk leierskap is noodsaaklik om 'n volhoubare provinsie te skep waar openbare vervoer 'n lewenswyse vir almal word, in plaas daarvan dat dit 'n modus is wat op sommige mense afgedwing word. Dit is krities en noodsaaklik om 'n beter lewensgehalte vir alle gemeenskappe en inwoners van Gauteng te verseker. In hierdie voorgenome toekomstige stap, fietsry en openbare vervoer nie alleen maatskaplike samehang bevorder en 'n aktiewe gevoel van gemeenskap kweek nie, maar sal ook die hindernisse wat deur tradisionele vervoerstelsels opgelê is, uit die weg ruim. Inwoners sal 'n naatlose, digitaal gekoppelde openbarevervoerstelsel geniet wat meer veiligheid, toeganklikheid, koste- en tydbesparings, gerief en positiewe omgewingsuitkomst bied.

Nadat die SVP goedgekeur is, sal 'n Geïntegreerde Implementeringsplan (GIP) ontwikkel word wat op die volgende vyf jaar fokus. Die GIP sal uitvoerbare, meetbare teikens uiteensit om die strategiese doelwitte van die SVP te operasionaliseer, met besonderhede van doelwitte en uitsette, integrasie van openbarevervoerinfrastruktuur en verkryging van passasiersvervoerdienste. Hierdie plan sal ook 'n infrastruktuurbeleggingsprogram insluit en noodsaaklike insette verskaf vir die Vervoerowerheid se mediumtermynbegrotingsbeplanning deur die Mediumtermynuitgaweraamwerk (MTUR).

Meer oor die Vervoerowerheid vir Gauteng (TAG)

Die instelling van die Vervoerowerheid vir Gauteng (TAG) is in 2016 deur die Gauteng LUR vir Paaie en Vervoer, dr. Ismail Vadi, geïnisieer met die doel om 'n formele entiteit te vestig om oor geïntegreerde openbarevervoerstelsels in die provinsie toesig te hou. Hierdie proses het gelei tot die uitvaardiging van die Wet op die Gauteng Vervoerowerheid, Wet 2 van 2019 (TAG-wet).

TAG se rol is om aandag te skenk aan die behoefte aan 'n geïntegreerde openbarevervoerstelsel in Gauteng wat die koördinerende en konsoliderende funksies oor en tussen staatsorgane sal verseker. Dit stem ooreen met die Grondwet van Suid-Afrika wat samewerkende regering tussen die drie regeringsvlakke mandateer om wedersydse vertroue, goedertrou en samewerkende pogings in areas van algemene belang te bevorder.

TAG se oorkoepelende doelwitte is om:

- 'n Geïntegreerde vervoerstelsel te ontwikkel wat tot omgewingsvolhoubaarheid, maatskaplike samehang en die bevordering van ekonomiese vooruitgang in die provinsie bydra;
- 'n Goedfunksionerende, doeltreffende, moderne, geïntegreerde en veilige openbarevervoerstelsel aan alle gebruikers in die provinsie te verskaf;
- Die ontwikkeling van vervoerinfrastruktuur en -dienste in Gauteng te integreer;
- Toegang tot die vervoerstelsel vir alle persone, insluitend diegene met gestremdhede, te verbeter, insluitend openbare passasiersvervoerdienste;
- Die toenemende gebruik van die openbarevervoerstelsel te bevorder;
- Die toenemende gebruik van fietsry en stap as vervoermiddele te bevorder; en
- Waarde vir geld in inisiatiewe oor openbare vervoer te verseker.

Ter bereiking van hierdie doelwitte is TAG verantwoordelik vir **strategiese vervoer en geïntegreerde beplanning** wat die volgende behels:

- Bevordering van 'n toeganklike openbarevervoernetwerk en regulering van reistariewe;
- Versekering dat geïntegreerde openbarevervoerdienste en die nodige moderne en veilige infrastruktuur verkry word;
- Ontwikkeling van 'n geïntegreerde kaartjiesstelsel en omvattende inligtingstelsel om digitale mobiliteit en geleenthede wat deur 4IR aangebied word, te aanvaar;
- Doeltreffende bestuur van verkeer- en vervoeraanvraag;
- Ontwikkeling en implementering van 'n enkele kenteken vir openbare vervoer;
- Insameling van statistiese data en inligting, en die uitvoer van navorsing in vervoer; en
- Bevordering van samewerking tussen openbarevervoerowerhede, -operateurs en verskeie staatsentiteite.

TAG se hoof funksie is om alle strategiese beplanning ten opsigte van openbare vervoer en vervoerinfrastruktuur in die provinsie in ooreenstemming te bring. Die owerheid is ook verantwoordelik vir die beplanning, koördinerende, optimering, rasionalisering, harmonisering en fasilitering van funksies, owerhede, stelsels en hulpbronne in verband met openbare vervoer in Gauteng. Met die kombinasie van langtermyn- strategiese beplanning en uitvoerbare, gefokusde en meetbare inisiatiewe, het die TAG ten doel om 'n goedfunksionerende, inklusiewe, doeltreffende en effektiewe vervoerstelsel vir Gauteng te bevorder.

Meer oor die Strategiese Vervoerplan

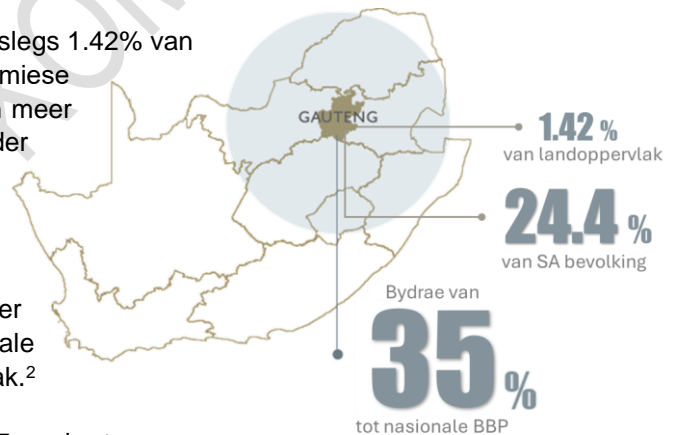
Hierdie verslag bestaan uit 'n Bestuursopsomming van die **Strategiese Vervoerplan (SVP)** wat gevolg sal word deur die **Geïntegreerde Implementeringsplan (GIP)**. Die GIP word deur artikel 8 van die TAG-wet bepaal en behels 'n vyfjaarpadkaart wat die strategiese doelwitte van die SVP in uitvoerbare stappe sal omskep.

Die **SVP** is 'n fundamentele pilaar van TAG se mandaat wat die geïntegreerde en volhoubare ontwikkeling van Gauteng se vervoerinfrastruktuur en -dienste rig. Ten einde voldoende aandag aan Gauteng se vervoerbehoefte vir die volgende 15 jaar te skenk, belyn die SVP met die visie en prioriteite wat in die PRL uiteengesit word, die belangrikste uitsette in die Gauteng 25 Jaar-Geïntegreerde Vervoermeesterplan (ITMP25) en geassosieerde modellering wat die Geïntegreerde Openbarevervoer-netwerk in die ITMP25 ingelig het. Die ITMP25 rig belegging in Gauteng en lei die ontwikkeling van infrastruktuur en dienste, asook GDPV se toewysing van begrotings en hulpbronne. Die SVP bou voort op hierdie grondslag en **verskaf die oorkoepelende visie en strategiese beplanningsrigting vir die geïntegreerde ontwikkeling van vervoerinfrastruktuur en -dienste aan alle beplanningsowerhede**, naamlik munisipaliteite, SANRAL, PRASA, GBA, ACSA en GDPV. Munisipale GVP'e belyn met die ITMP25, reageer op plaaslike vervoerprioriteite, rig munisipale beleggings en verseker die integrasie van verskeie vervoermodusse binne elke munisipaliteit.

TAG sal in samewerking met die **Gauteng Departement van Paaië en Vervoer (GDPV)** en ander belanghebbendes die suksesvolle implementering van sowel die SVP en GIP bevorder om 'n moderne, inklusiewe, volhoubare, doeltreffende en effektiewe vervoerstelsel vir die provinsie te bewerkstellig.

Die Gauteng Provinsie in konteks

Gauteng is die kleinste provinsie in Suid-Afrika wat slegs 1.42% van die totale landoppervlak beslaan, maar is 'n ekonomiese dryfkrag. Met 'n BBP van meer as R1.47 triljoen en meer as 4 miljoen werkgeleenthede, oortref Gauteng ander provinsies met 'n beduidende marge en is aanspreeklik vir ongeveer 35% van Suid-Afrika se totale ekonomiese uitset.¹



Gauteng se bevolking was in 2022 ongeveer 15.1 miljoen wat omtrent 24.4% van die land se totale bevolking van min of meer 62 miljoen mense uitmaak.²

Die Gauteng-bevolking sal na verwagting teen 2037 verder toeneem na 19.8 miljoen, met 'n geskatte netto migrasie van 200,000 mense per jaar uit buurlande en -provinsies wat aansienlik tot hierdie groei sal bydra.

Gauteng se totale geskatte jaarlikse KG-CO₂eq-vrystellings het tussen 2021 en 2022 met 4.6% gestyg, van 41,332 Mt tot 43,347 Mt. Vervoer is die grootste bydraer tot KG-vrystellings (39.7% in 2021 tot 42.1% in 2022).³

¹ <https://www.gauteng.gov.za/News/NewsDetails/%7B99d3f058-b884-4eb5-a5c1-72f34ba282f1%7D>, 2024; <https://www.statssa.gov.za/?p=16650>, 2022

² <https://www.statssa.gov.za/?p=16716>, Oktober 2023

³ Gauteng Kweekhuysgasinventaris en -meting, Verslagdoening- en Verifikasieselsel: Konsepinventarisverslag, 12 Julie 2024

Ontluikende uitdagings

'n Beplanning- en implementeringsbenadering van “sake soos gewoonlik” sal nie meer genoeg wees om aan die eise van 'n wisselvallige, onsekere, kompleks en dikwels onduidelike wêreld te voldoen nie. Die rolspelers verantwoordelik vir die implementering van die SVP sal voortdurend die veranderende landskap moet interpreteer en op 'n responsiewe en buigsame wyse moet aanpas en van rigting verander. Hierdie aanhoudende navigasie van die algehele implementeringsproses vereis 'n empiriese, iteratiewe, betrokke benadering om doeltreffend op ontluikende uitdagings te reageer.

Eksterne eise behels onder meer omgewingsimpakte, veral klimaatsverandering en die vereiste om KG-vrystellings dringend te verminder, energietekorte en trae ekonomiese groei. Snelle verstedeliking plaas verdere druk op bestaande infrastruktuur, terwyl ruimtelike ongelykhede en ekonomiese marginalisering die lewensvatbaarheid van openbare vervoer ondermyn en bydra tot die groei van informele besighede en die minibustaxibedryf. Alhoewel beduidende netto migrasie die uitdaging van verstedeliking vererger, was daar 'n toename in die getal mense wat Gauteng verlaat, veral uit die hoë-inkomstegroep, terwyl immigrante grotendeels in die laer-inkomstegroep is wat dikwels op informele werk staatmaak. Misdaad, armoede en hoë lewenskoste kompliseer ook pogings om volhoubare, billike en doeltreffende vervoeroplossings te verskaf. Verder word beplanning en implementering gekniehalter deur ondoeltreffende regeringsbestuur, korrupsie en die gebrek aan betrokkenheid en samewerking op alle regeringsvlakke.

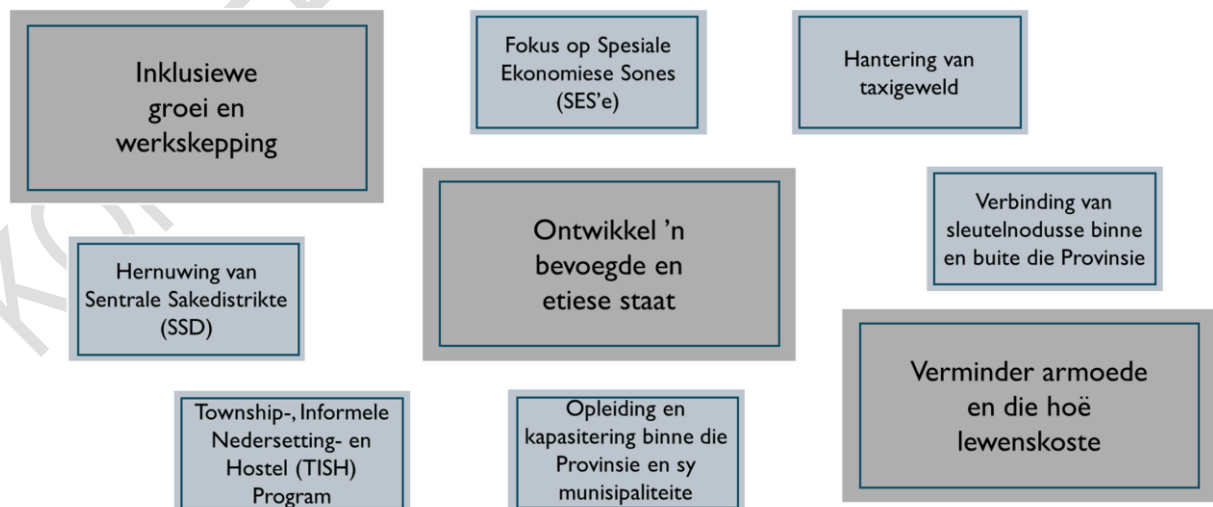
Tegnologiese vorderings soos mikromobiliteit, gedeelde mobiliteit, rekenaarverwerkingskrag, digitale konektiwiteit en outomatisering bied geleenthede, maar vereis ook stelselaanpassing om relevant te bly. Ten einde kweekhuysgasvrystellings doeltreffend te verminder, bestaan daar 'n dringende behoefte om die noodsaaklikheid van reis te verminder, om digitalisering en nuwe-energie-voertuie te aanvaar en om na hernubare energie om te skakel. Globale ekonomiese skokke en toenemende natuurrampe dra by tot onsekerheid en beklemtoon die noodsaaklikheid van 'n aanpasbare, veerkragtige vervoerstelsel wat in tye van teëspoed kontinuïteit verseker.

Uitgangspunte van die Provinsiale Raamwerk vir Landvervoer (PRL) 2023-2027:

- Benut die integrasie van strategieë oor grondgebruik, grootmaat-infrastruktuurontwikkeling, ekonomie, vervoer, veiligheid en sekuriteit.
- Steun volhoubare vervoer en NGV met 'n fokus op universele toegang (UT).
- Bevorder 'n gedragsverandering (RAB) en volhoubare energie vir vervoer.
- Bevorder openbare vervoer as 'n katalisator vir nodale en korridorontwikkeling, fokus op 'n provinsiale Strategiese Openbarevervoernetwerk (SOVN), oorgrenskorridors, opgeknapte sleutelstasiegebiede en Vervoergeoriënteerde Ontwikkeling (VGO's) wat met die SOVN belyn is.
- Verseker volhoubare finansiële steun vir sowel spoor- as padgebaseerde openbare vervoer, insluitend minibustaxi's.
- Paaie om vir volhoubare modale hiërargieë en tegnologiese nutsdienste aan te wend.
- Vestig veeljarige opgradering en instandhoudingsprogramme vir padinfrastruktuur.
- Optimeer vragnetwerk van spilpunte, korridors en laaste-myl-oplossings en steun 'n verskuiwing van pad na spoor vir spoorvriendelike vrag vir ekonomiese voordeel.
- Transformeer vervoer na 'n digitale omgewing (data-ekostelsel, Vervoerbestuursentrum, Intelligente Vervoerstelsels) en pas slim tegnologie in alle vervoerstelsels toe.
- Ondersoek alternatiewe befondsingsbronne, insluitend groen befondsing, en hervestig die gebruiker-betaal-beginsel.
- Implementeer 'n moniteringsraamwerk vir alle strategieë.

Nasionale en provinsiale temas

Die temas wat voorheen geïdentifiseer is en uit 'n nasionale en provinsiale perspektief aandag moet geniet, is:



Die SVP belyn ook met die visie vir die Gauteng- provinsiale regering, naamlik “**n Woonbare, billike, inklusiewe en verenigde Gauteng-stadstreek**”.

'n Toenemend kritiese tema is die klimaatkrisis, wat alle aspekte van die samelewing en die ekonomie beïnvloed. Hierdie kwessie moet in die toekoms by alle beplanning ingesluit word.

Konsultasies is só onderneem

Interaksie met belanghebbendes en sleutelrolspelers tydens die ontwikkeling en samestelling van die SVP volgens 'n samewerkende benadering help om die plan met die belange en behoeftes van alle betrokke deelnemers te belyn. Die ontwikkeling van die Strategiese Plan het 'n gestruktureerde proses van interaksie met belanghebbendes behels.

- Werkswinkel oor Doel en Uitkomst op 26 Februarie 2024 met projek- en kliëntespanne.
- **Werkswinkel met Strategiese Rolspelers (10 April 2024):** Byeenkoms van staatsamptenare, verteenwoordigers van die vervoerbedryf en die projekspan.
- **Virtuele terugvoervergadering (25 April 2024):** Hersiening van die uitkomst van die vorige werkswinkel en verfyning van die “Prente van Sukses”.

Hierdie interaksies het die Strategiese Raamwerk ingelig en verseker dat die Gauteng SVP en GIP op die werklikheid gegrond is, relevant is vir die behoeftes en belange van belanghebbendes, geskik is vir die doel van vandag en môre se wêreld, en die gewenste impak sal maak.

Sleutelboodskappe van belanghebbendes

Die proses van interaksie met belanghebbendes is noodsaaklik om die ontwikkeling van die SVI en GIP te rig ten einde innoverende en belynde vervoeroplossings aan die mense van Gauteng te bied. Sleutelfaktore wat in die visie van sukses beklemtoon is:

- Sterk fokus op die integrering van grondgebruikbeplanning, ingenieursinfrastruktuur en openbare vervoer;
- Verminder die behoefte aan reis en bevorder niegemotoriseerde vervoer (NGV);
- Bevorder gedragsverandering deur kommunikasie en aansporings;
- Beweeg vrag terug na spoorvervoer;
- Benut data en tegnologie om innovasie op alle gebiede aan te dryf;
- Beklemtoon die rol van hernubare energie en die aanvaarding van elektriese voertuie (EV'e); en
- Prioritiseer veiligheid deur die vestiging van veilige sones en versekering van sigbare polisiëring.

Uitdagings en leemtes

Vervoer in Gauteng kom voor verskeie uitdagings en geleenthede te staan. Die volgende sleuteluitdagings verg aandag:

- **Ruimtelike ongelikhede en fragmentasie** wat aangedryf word deur stadskruiping, laedigheid-ontwikkelings, uitdagings met ingenieursinfrastruktuur, beperkte bekostigbare behuising en grond in ekonomies aktiewe gebiede, en voortdurende sosio-ekonomiese segregasie.
- Die **omgewingskrisis**, insluitend klimaatsverandering met die gepaardgaande uiterste weersomstandighede, soos oorstromings, droogtes en hittegolwe.
- **Beplanning- en befondsingsilo's**, met 'n gebrek aan integrasie tussen grondgebruik, ingenieursinfrastruktuur (grootmaatsdienste) en vervoer onder modusse, munisipaliteite en sleutelbelanghebbendes.
- **'n Negatiewe tendens in modale aandeel**, met die aandeel van die openbarevervoermodus wat afneem, 'n toename in motorgebruik en afhanklikheid van minibustaxi's wat tot hoër KG-vrystellings bydra. 'n Verskuiwing na openbare vervoer sal KG-vrystellings per passasier-km gereis verminder.
- **Gebrek aan pogings om gedrag te verander** en onvoldoende koördinerings om reisaanvraag te bestuur en 'n volhoubare vervoerbenadering te bevorder.
- **Deïndustrialisering** van sekere streke, soos die Wesrand en Sedibeng, wat ekonomiese geleenthede en vervoerpatrone beïnvloed.
- **Politieke ontwrigtings en inmenging** wat die kontinuïteit van beplanning en implementering beïnvloed.
- **Afname in klandisie van passasierspoordienste**, met PRASA wat onvolhoubare klandisie-subsidies vereis; gebrek aan befonding en hoë infrastruktuurkoste, terwyl Gautrein ná COVID-19 'n afname in passasiersgetalle ervaar. Die kapitaalbelegging wat nodig is om PRASA-infrastruktuur te herstel en die Gauteng-snelspoor Geïntegreerde Netwerk uit te brei, ding mee met dringende sosio-ekonomiese eise waar fiskale beperkings belegging in sowel noodsaaklike dienste as infrastruktuurontwikkeling beperk.
- **Openbare vervoer word gekenmerk deur fragmentasie** in dienste, fasiliteite, roetes, kaartjieverkope, passasiersinligting en reistariewe, tesame met volgehoue regulatoriese en veiligheidskwessies in die minibustaxisektor. 'n Gebrek aan gevestigde norme in diensgehalte en passasiertevredenheid vir padgebaseerde openbare vervoer beïnvloed die gerief vir gebruikers en die aantreklikheid van openbare vervoer.
- 'n Gebrek aan provinsiewye **koördinerings en integrerings van tegnologietoepassings** wat sinergieë en skaalbesparings belemmer. Mobiliteitsdata is oor die algemeen nie toeganklik of gestandaardiseer nie, en dit beperk datagedrewe beplanning en werksaamhede.
- **Vaardigheidsleemtes** in tegnologie, ITS, vraglogistiek en lewensiklusbeplanning vertraag die doeltreffende implementering van vervoerstelsels.
- **Swak padtoestande** beïnvloed diensbetroubaarheid en bedryfskoste vir vervoerskaffers.
- Onvoldoende voorsiening vir niegemotoriseerde vervoer, ontluikende modusse en universele toegang in paddeurgangsreg.

- Baie mense ervaar steeds 'n gebrek aan toegang tot vervoer, veral **eerste- en laaste-myl-toegang**, na hul bestemmings en hul huise, wat vererger word deur **kommer oor veiligheid en sekuriteit** tydens die meeste dele van hul ritte.
- 'n Fokus op **nuwe infrastruktuurprojekte** wat dikwels **ten koste van die instandhouding** van bestaande bates is. Byvoorbeeld, dekades se verwaarloosing in die Metrorail-stelsel het daartoe gelei dat PRASA se opknapping- en herstelprogram aansienlike kapitaalbeleggings vereis wat elders toegewys sou kon word as voortdurende instandhouding en geleidelike uitbreiding prioriteit geniet het.
- 'n **Gebrek aan begroting oor die volle lewensiklus** van infrastruktuur, met die fokus op kapitaalbelegging as voorskot, sonder om instandhouding en bedrywighede of die bestuur van die belegging oor sy volle lewensiklus in ag te neem.

Geleenthede

Die volgende geleenthede kan vir die leemtes en uitdagings aangewend word:

- Skep 'n **transformerende visie vir openbare vervoer in Gauteng** om struikelblokke wat deur die huidige vervoerstelsel veroorsaak word, te behandel en openbare vervoer 'n voorkeurkeuse vir almal te maak. Hierdie visie poog om maatskaplike samehang, gemeenskapsbetrokkenheid en beter uitkomst vir omgewingsgesondheid te bevorder deur die beeld, veiligheid, koste- en tyddoeltreffendheid, gerief en algehele aantreklikheid van openbare vervoer te verbeter.
- Verbeterde provinsiale **koördineringsstrukture** vir geïntegreerde vervoerbeplanning en 'n sterker koördineringsrol vir TAG.
- Fokus op **volhoubare, veerkragtige, klimaatresponsiewe vervoerinisiatiewe** en ontsluiting van befondsingstrome om hierdie inisiatiewe te steun.
- Implementeer inisiatiewe vir **Vervoergeoriënteerde Ontwikkeling (VGO)** as 'n geleentheid vir beter belyning van grondgebruik, ingenieursinfrastruktuur en vervoerbeplanningsinisiatiewe.
- Benut die **Herstel en Herbou-strategie van PRASA** om infrastruktuur en dienste vir treinpendelaars te herstel, wat reeds 'n toename in spoorlandisie ervaar, en om bekostigbare toegangsopsies tot nodusse wat deur PRASA Metrorail bedien word, aan te bied.
- Interaksie met gemeenskappe om **aktiewe burgery** te bevorder, skep "mobiliteitspilpunte" vir geïntegreerde vervoeropsies en verbeter modale wisselaars om universele toegang te verseker.
- Versterk **volhoubaarheid in vraglogistiek** deur prestasiegebaseerde standaarde en laaste-myl-oplossings toe te pas wat ekonomiese geleenthede bevorder. Stel die privaat sektor in staat om by die regulering van vragvervoer betrokke te wees, dwing wetgewing oor werkure af en implementeer strategieë vir oorladingsbeheer.
- Diversifiseer provinsiale **vervoerbefondsing**, insluitend die vestiging van 'n volhoubare vervoerfonds.
- Brei die **digitale voetspoor van vervoerdienste** regoor Gauteng uit deur die ontwikkeling van 'n saambindende dataplatform. Hierdie platform sal as 'n sentrale toegangspunt vir mobiliteitsdata dien en beter bestuur van openbare vervoer moontlik maak om die konsekwentheid van data en passasiersinligtingstelsels te verbeter en sodoende naatlose mobiliteitsopsies vir gebruikers regdeur die provinsie te skep.

'n Toekomsgeleide strategie vir volhoubare en inklusiewe vervoer

Die SVP word gerig deur die **Raamwerk vir instaatstelling, vermyding, verskuiwing en verbetering (EASI)** wat klem lê op oplossings wat toegang tot geleenthede op 'n volhoubare wyse bevorder. Hierdie benadering beklemtoon die behoefte aan 'n institusionele paradigmaskuif in vervoerbeplanning deur ruimtelike en digitale oplossings, wat eerstens daarop fokus om onnodige reis te vermy. Dit prioritiseer dan 'n skuif na alternatiewe modusse van vervoer vir sowel mense as goedere wat deur datagedrewe besluitneming en goeie regeeringsbestuur moontlik gemaak word. Prioritiserings van die Vermyding- en Verskuiwing-strategieë is uiters belangrik, aangesien dit 'n groter potensiaal bied om vervoervrystellings te verminder teen 'n laer koste as verbetering-gefokusde strategieë of groen oplossings.

'n Verskuiwing van tradisionele tegnokratiese beplanning na meer innoverende, stelselgebaseerde benaderings wat kompleksiteit en onsekerheid aanpak, is krities en noodsaaklik om 'n volhoubare en veerkragtige vervoerstelsel in Gauteng te skep, byvoorbeeld:

- Prioritiseer **volhoubare toeganklikheid, klimaatveerkragtigheid en reisaanvraagbestuur (RAB)** en ondersteun alle strategieë, regeeringsbestuursraamwerke, beleggingsprioriteite en beplanningsprosesse.
- Integreer vervoer met **ontwikkelingsbeplanning** deur samewerking tussen departemente en sektore en benut geïntegreerde denke en gedeelde agendas om die ambisies van die SVP te verwesenlik.
- Vestig 'n **volhoubare toegangshiërargie** deur opsies vir stap, fietsry, mikromobiliteit, openbare vervoer en gedeelde vervoer bo die gebruik van privaat motors met enkele insittendes aan te moedig.
- Toepassing van **toekomsdenke**: Beginsels van drievoudige toegang (digitaal, ruimtelik, mobiliteit) wat daarop fokus om toegang op verskeie maniere en meer as slegs mobiliteit moontlik te maak.
- Die toepassing van 'n benadering van **visie- en validasiebeplanning** wat fokus op toekomstige behoeftes en volhoubare oplossings deur weg te beweeg van voorspel- en verskafmodelle.
- Ontwikkeling van benaderings wat die **minibustaxibedryf** binne die breër vervoerstelsel posisioneer.
- Vaslegging van omvattende **volle-lewensiklusbeplanning en bedryfskonsepte** wat beleggings prioritiseer wat die omgewing, ekonomie, gemeenskappe en mense volhoubaar bevoordeel, terwyl kostedoeltreffendheid, die langtermynlewensvatbaarheid van projekte en maksimum waarde vir geld verseker word.

Die beoogde **impak** van die SVP en GIP sluit in:

- 'n Beter **lewensgehalte** vir alle gemeenskappe en inwoners van Gauteng.
- Verbeterde en billike **toegang tot geleenthede** vir alle gemeenskappe en inwoners van Gauteng.
- Verbeterde ruimtelike **gelykheid** en insluiting.
- 'n **Inklusiewe, geïntegreerde vervoerstelsel** (insluitend naatlose konektiwiteit en interbedryf tussen dele van die stelsel) wat die bydraes van alle betrokke belanghebbendes aanwend om met verloop van tyd 'n werklike impak te maak.

- **Modale verskuiwings** wat vervoerdoeltreffendheid en -effektiwiteit optimeer.
- 'n Toegangstelsel wat **veerkragtig en 'gepas vir die doel'** vir die wêreld van vandag en môre is.
- **Gedragsverskuiwings** wat huidige aanvraagpatrone verander en tot 'n meer volhoubare omgewing vir almal bydra.
- 'n **Geïntegreerde SVP en GIP** waarvolgens alle vervoerbeplanning en -implementering in **ooreenstemming** gebring sal word.
- **Katalitiese oplossings** wat **volhoubaar, lewensvatbaar en uitvoerbaar** is en mededingende belange balanseer.
- **Verantwoordbare, bevoegde, hoogs bekwame amptenare** om transversaal te beplan, goedbelynde strategieë te skep en implementering met verloop van tyd doeltreffend, effektief en bekwaam te **navigeer**.
- 'n Duidelike, langtermyn- en volgehoue visie om die **keuses en beleggingsbesluite** in toekomstige politieke siklusse te **formuleer**, is van kardinale belang om die gewenste impak van die SVP en GIP te behaal.

Visie en strategiese ambisies

Die visie word deur ses strategiese ambisies gesteun:

- Doeltreffende implementering deur samewerking, kapasiteitsbou, voldoende hulpbronvoorsiening en goeie regeringsbestuur.
- Geïntegreerde grondgebruik, vervoer en dienste vir 'n veilige, volhoubare, inklusiewe en billike samelewing.
- Minimeer vervoer se impak op die omgewing en verbeter klimaatveerkragtigheid.
- Doeltreffende en produktiewe vervoer vir mense en goedere om volhoubare ekonomiese groei moontlik te maak.
- Verbeterde, veilige, betroubare en bekostigbare vervoer wat billike toegang tot geleenthede vir almal verseker.
- Wend tegnologie aan vir 'n naatlose, digitaal verbeterde vervoerervaring.

Ons visie
'Volhoubare, bekostigbare, veilige en betroubare mobiliteit wat billike toegang tot geleenthede verskaf.'

INSTITUSIONEEL

Doeltreffende implementering deur samewerking, kapasiteitsbou, voldoende hulpbronvoorsiening en goeie regeringsbestuur.



MAATSKAPLIK

Geïntegreerde grondgebruik, vervoer en dienste vir 'n veilige, volhoubare, inklusiewe en billike samelewing.



OMGEWING

Minimaliseer vervoer se impak op die omgewing en verbeter klimaatveerkragtigheid.



EKONOMIE

Doeltreffende en produktiewe vervoer van mense en goedere om volhoubare ekonomiese groei moontlik te maak.



TOEGANG

Verbeterde, veilige, betroubare en bekostigbare vervoer wat billike toegang tot geleenthede vir almal verseker.



TEGNOLOGIE

Wend tegnologie aan vir 'n naatlose, digitaal verbeterde vervoerervaring.



Die **intervensies** wat elke **strategiese ambisie** steun word soos volg opgesom:

Vervoerowerheid vir Gauteng (TAG)		Gauteng Strategiese Vervoerplan (SVP)	
Visie	Tema	Strategiese Ambisies	Intervensies
<p>Volhoubare, bekostigbare, veilige en betroubare mobiliteit wat billike toegang tot geleenthede verskaf.</p>	 Institusioneel	<p>1. Doeltreffende implementering deur samewerking, kapasiteitsbou, voldoende hulpbronsvoorsiening en goeie regeringsbestuur.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Wend vennootskappe aan om volhoubare, innoverende befondsingsmodelle te ontwikkel • 'n Provinsiale Komitee vir Integrasie van Vervoer en Grondgebruik (PKIVG) wat koördineringsstrukture vereenvoudig. • Institusionele kapasiteitsbou, goeie regeringsbestuur en deur samewerking tussen die drie regeringsvlakke om doeltreffende implementering te verseker.
	 Maatskaplik	<p>Geïntegreerde grondgebruik, vervoer en dienste vir 'n veilige, volhoubare, inklusiewe en billike samelewing.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Geïntegreerde en volhoubare stedelike groei om te verseker dat noodsaaklike dienste met prioriteite vir vervoer- en grondgebruikbeplanning ooreenstem. • Herfokus vervoersvoorsiening om niegemotoriseerde vervoermodusse (NGV) en universele toegang (UT) te prioriteer. • Verseker die veiligheid en sekuriteit van bestuurders, passasiers en kwesbare padgebruikers.
	 Omgewing	<p>3. Minimaliseer vervoerse impak op die omgewing en verbeter klimaatveerkragtigheid.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • 'n Volhoubare, ontkoolde, veerkragtige en volhoubare vervoerstelsel wat gelewer word deur gedragsverandering, 'n oorgang na hernubare energie en oorweging van die volle impakte en werklike koste van vervoer deur middel van vollewe-projekevaluering.
	 Ekonomies	<p>4. Doeltreffende en produktiewe vervoer van mense en goedere om volhoubare ekonomiese groei moontlik te maak.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Geoptimaliseerde infrastruktuur/fasiliteite vir vraglogistiek om ekonomiese produktiwiteit 'n hupstoot te gee. • Vervoer wat ekonomiese groei in staat stel en geleenthede skep.
	 Toegang	<p>5. Verbeterde, veilige, betroubare en bekostigbare vervoer wat billike toegang tot geleenthede vir almal verseker.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Versterk spoor as die ruggraat van Gauteng se vervoerstelsel. • Samewerkende beplanning verseker gebruikergesentreerde openbare vervoer en modale integrasie. • Doeltreffende regeringsbestuur en institusionele steun vir verbeterde openbarevervoerbedrywighede. • Veilige en aantrekklike openbarevervoerinfrastruktuur en -voertuie. • Volhoubare en veerkragtige ontwerpe, konstruksie, instandhouding en bestuur van die provinsiale mobiliteitsnetwerk.
	 Tegnologie	<p>6. Wend tegnologie aan vir 'n naatlose, digitaal verbeterde vervoerervaring.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • 'n Saambindende mobiliteitsdataplatform vir die fasilitering van geïntegreerde data en mobiliteitsdienste wat intydse inligting verskaf en opkomende tegnologieë en outomatisering aanvaar.

Instaatstellende raamwerk om die SVP te lewer

TAG se rol is deurslaggewend vir die koördinerende en ondersteunende van vervoerbeplanning, met die fokus op die optimalisering van toegang tot geleenthede wat ook buite sy onmiddellike vervoermandaat val.

Verskanste hindernisse

Verskeie uitdagings kan die implementering van die SVP belemmer. Een groot struikelblok is om die publiek se skeptisisme oor toekomsgebaseerde openbare vervoer te oorkom. Baie individue vergelyk motoreienaarskap met onafhanklikheid en dis dus noodsaaklik om persepsies te verskuif na 'n visie van volhoubaarheid en 'n meer geïntegreerde vervoerstelsel. Verder is doeltreffende koördinerende in verskeie sektore nodig om samehangende vervoerbeplanning en -lewering te bewerkstellig.

Die wanbalans in befondsing is veral kommerwekkend, aangesien hulpbronne dikwels buite verhouding aan nuwe infrastruktuur toegeken word, eerder as om bestaande stelsels in stand te hou. Hierdie verwaarloosende skep 'n uitdaging om die voordele van herbouing of die implementering van intervensies wat nie met infrastruktuur verband hou nie, te demonstreer. Die finansiële volhoubaarheid van openbarevervoerbewegings, veral spoorstelsels en bussnelvervoerstelsels (BSV-stelsels), is nog 'n kritieke kwessie aangesien hoë bedryfskoste en onvoldoende reistariefinkomste steeds uitdagings veroorsaak.

Institusionele hindernisse om data te deel bemoeilik die implementering van 'n slim mobiliteitstelsel verder. Data word dikwels in verskillende formate ingesamel en nie doeltreffend tussen entiteite gedeel nie en dit ondermyn pogings soos die "Een Provinsie, Een Kaartjie"-inisiatiewe. Die snelle pas van eksterne veranderinge verg buigsame planne wat by ontwikkelende toestande kan aanpas. Gefragmenteerde beplanning in nasionale, provinsiale, munisipale en vervoersektore is 'n voortdurende uitdaging.

Ander hindernisse behels onder meer die behoefte aan projekprioritering wat met die SVP se strategiese ambisies en klimaatsdoelwitte ooreenstem, beduidende gedragsverskuiwings om volhoubare reis te steun, en politieke ontwirgtings wat beleidskontinuiteit belemmer.

Verbetering van lewering

TAG sal die organisatoriese verandering lei wat nodig is om sy doelwitte te bereik ten einde die SVP suksesvol te lewer. Dit sal die daarstelling van sterk leierskap behels om 'n duidelike visie te skep wat openbare vervoer as 'n lewenswyse bevorder. Die doeltreffende bestuur van verandering sal 'n gedefinieerde verdeling van verantwoordelikhede onder belanghebbendes, gekoördineerde kommunikasie en TAG se aktiewe deelname aan relevante komitees vereis.

Innoverende befondsingsbronne, soos internasionale fondse met betrekking tot klimaatsverandering, asook brandstof- en koolstofbelasting sal ondersoek word om vervoeriniisiatiewe te steun. Voortdurende samewerking sal noodsaaklik wees om koördinasiestrukture te vereenvoudig en tegnologie te benut om beplanning en dienslewering te verbeter.

Deurlopende skakeling met burgers oor vervoeriniisiatiewe sal bewustheid skep en verseker dat uiteenlopende perspektiewe by die beplanningsproses ingesluit word. Die vestiging van 'n Provinsiale

Komitee vir Integrasie van Vervoer en Grondgebruik sal koördinerende in munisipaliteite verder verbeter en die integrasie van grondgebruik, ingenieursinfrastruktuur en vervoer regoor die Gauteng-stadstreek bevorder. Hierdie samewerkende benadering poog om 'n volhoubare vervoerstelsel te skep wat ekonomiese groei en maatskaplike samehorigheid aandryf, terwyl die dringende toegangsbehoefes van die gemeenskap aandag geniet.

Vermoëns

Die **vermoëns** wat Gauteng as 'n provinsie nodig sal hê om sukses te behaal, is:

- Die vereiste geloofwaardigheid en kundigheid om alle beplanningsowerhede en -funksies te koördineer – in staat om die denke en besluitneming van belanghebbendes (breër as vervoer) te integreer en te beïnvloed.
- Versekerde befondsing – befondsing wat opsy gesit word vir oplossings wat in die SVP vervat is, insluitend duidelike voorsiening vir sowel kapitaaluitgawes as bedryfsuitgawes met verloop van tyd.
- Bevoegde instellings en beroepslui – in staat om die 'groot prentjie' te sien en objektiewe beplanningsbesluite in die belang van Gauteng en sy mense te neem, sonder onbehoorlike invloed.
- Tegnologie en dataplatform – met geoutomatiseerde werkvloei wat 'n omvattende databasis van algemene inligting en intelligensie bevat, geoptimeer deur KI, om die beste moontlike beplanningskeuses en -uitkomst te lewer.
- Instaatstellende beleidsomgewing – maak dit moontlik om moeilike, ingewikkelde besluite vinnig, doeltreffend en responsief te neem om die evolusie van 'n optimale vervoerstelsel vir Gauteng te versnel en te handhaaf.

Beleidsaspekte

Die volgende beleidsaspekte moet aandag geniet:

- Geïntegreerde en volhoubare vervoerontwikkeling
- Geïntegreerde vervoer en digitale en ruimtelike toeganklikheid
- Samewerking met die integrering van tegnologieë en standaarde om data te deel
- Prioritiserende van veiligheid en sekuriteit
- Niegemotoriseerde vervoer (NGV) en universele toegang (UT)
- Fasiliterende van aanvraagbestuur en gedragsverandering
- Beleidshervorming ten opsigte van parkering en ontwikkelingsbeplanning
- Volhoubare en innoverende befondsingsmodelle
- Integrering van openbare vervoer
- Bemagtiging van belanghebbendes en gemeenskappe
- Instandhouding en doeltreffendheid van die vervoerstelsel
- Regulering van openbare vervoer en die ontplooiing van instrumente om vraag en aanbod proaktief te balanseer

Befondsing en finansiering

TAG se rol is die koördinerende en ondersteunende van vervoerbepanning wat daarop gemik is om deur volhoubare oplossings toegang tot geleenthede te verbeter. 'n Veelvakkige strategie word aanbeveel om versekerde befondsing en toepaslike toewysing te identifiseer, te verkry en te fasiliteer om befondingsstekorte te dek en belegging in infrastruktuur te verseker.

Finansiële hulpbronne

Die voorgestelde finansiële hulpbronne sluit in:

- **Vennootskappe met ontwikkelingsgerigte finansiële instellings (OFI's):** Skakel met die Ontwikkelingsbank van Suider-Afrika (OBISA) en ander internasionale klimaatbefondsingsbronne om ooreenkomste oor die befondsing van toepaslike vervoerprojekte te verseker.
- **Die benutting van internasionale klimaatfinansiering,** soos die Groenklimatefonds (GKF), Klimaatbeleggingsfondse (KBF) en bilaterale befondsingsprogramme, kan addisionele hulpbronne verskaf vir projekte wat gefokus is op die ontleding van vervoer, groen infrastruktuur en lae-vrystelling- openbare vervoer.
- **Publieke-privaat vennootskappe (PPV'e):** Moedig die privaat sektor se deelname aan die finansiering van grootskaalse infrastruktuurprojekte aan deur hul kundigheid en hulpbronne te benut. 'n Samewerkende raamwerk tussen provinsiale en munisipale regerings is nodig om te verseker dat hierdie inisiatiewe uitvoerbaar is en aan die wet voldoen.
- **Verhoging in voertuiglisensiegelde:** Oorweeg die verhoging van voertuiglisensiegelde om tot die vervoerfonds by te dra, soortgelyk aan praktyke in Swede.
- **Opeenhopingsheffings en lae-vrystellingsone (LVS'e):** Implementeer hierdie maatreëls om stedelike verkeer te bestuur en verseker dat fondse wat gegenereer word, in die verbetering van openbare vervoer herbelê word.
- **Korporatiewe borgskappe:** Lok korporatiewe beleggings in openbare infrastruktuur as deel van hul inisiatiewe ten opsigte van korporatiewe maatskaplike verantwoordelikheid (KMV) wat gemeenskapsbetrekkinge en infrastruktuurgehalte verbeter.

Deur hierdie geleenthede te implementeer, kan Gauteng beter in sy aansienlike behoeftes aan vervoerinfrastruktuur voorsien en terselfdertyd volhoubaarheid bevorder.

Ontwikkel versekerde befondsing

'n Volhoubare befondsingsprogram moet saamgestel word met die volgende aanbevelings:

Provinsiale Vervoerfonds (PVF)

Die stigting van die Provinsiale Vervoerfonds (PVF) is deurslaggewend vir volhoubare befondsing van openbare vervoer en verwante inisiatiewe in Gauteng. Die fonds sal inkomste uit verskeie bronne konsolideer, soos staatsbewilligings, gebruikerheffings en publieke-privaat vennootskappe. 'n Wetlike raamwerk en institusionele reëlins sal in oorleg met belanghebbendes ontwikkel word, in ooreenstemming met die Wet op Nasionale Landvervoer (WNLV). Hierdie inisiatief steun die langtermynbeplanning van infrastruktuur en hulpbrontoewysing, en provinsiale wetgewing sal

nagestreef word om die fonds te skep, insluitend die aanbevelings van die Provinsiale Komitee vir Integrasie van Vervoer en Grondgebruik (PKIVG).

'n Raad vir die Bestuur van 'n Volhoubare Vervoerfonds moet oorweeg word om toesig te hou oor die fonds om deursigtigheid en verantwoordbaarheid in die toewysing van hulpbronne te verseker. Hierdie raad kan verteenwoordigers van die TAG, GDPV, ander vervoerentiteite, regeringsdepartemente en die privaat sektor insluit.

Uitreiking van effekte

Die provinsie kan effekte uitreik om kapitaal vir vervoerprojekte in te vorder, met terugbetaling wat uit staatstoewysings en -inkomste verhaal word. Hierdie strategie verminder die afhanklikheid van 'n enkele inkomstestroom en help om finansiële risiko's te bestuur.

Fonds vir Volhoubare Vervoer

Gauteng moet 'n Fonds vir Volhoubare Vervoer (die Fonds) stig om befondsing vir omgewings-verantwoordelike vervoeriniatiwe te verseker. Hierdie Fonds sal hulpbronne uit verskeie inkomstestrome saamvoeg en belyn met nasionale en provinsiale beleide, soos die Nasionale Ontwikkelingsplan (NOP) 2030 en die Volhoubare Ontwikkelingsdoelwitte (VOD's) 2023.

Groen effekte

Die uitreiking van groen effekte sal Gauteng in staat stel om projekte te finansier wat omgewings-volhoubaarheid bevorder, soos elektriese voertuigvlote en groen openbarevervoerkorridors. Hierdie benadering is suksesvol in ander lande waar uitdagings met die stedelike omgewing aandag geniet.

Bykomende finansieringstrategieë

Ander finansieringstrategieë, insluitend projekfinansiering, volhoubaarheid-gekoppelde lenings en plaaslike-infrastruktuureffekte, kan befondsing vir stedelikevervoerprojekte verhoog.

Strategiese begrotingstoewysing

Doeltreffende begrotingstoewysing is deurslaggewend vir die implementering van Gauteng se SVP. TAG sal projekte prioritiseer wat ooreenstem met strategiese doelwitte om voldoende begrotingstoewysing vir volhoubare vervoeriniatiwe en noodinfrastruktuurbehoefte te verseker. TAG sal ook die koördinering tussen provinsiale en munisipale vervoerprojekte fasiliteer en begrotingstoewysings beïnvloed om ooreenstemming met langtermynontwikkelingstrategieë te verseker.

Monitering en evaluering

Die doeltreffende implementering van Gauteng se SVP vereis 'n samewerkende benadering wat sterk monitering en evaluering ondersteun en bevorder.

Sleutelprosesse sluit in:

- **Sleutelprestasië-aanwysers (SPA's):** Hierdie meetbare waardes sal vordering kwantifiseer deur 'n pasgemaakte SPA-kontroleskerm te gebruik wat fisiese projekte en mylpale deur die Vervoerbestuursentrum (VBS) outomaties naspoor.
- **Leweringsmylpale:** Die vestiging van duidelike vlakke van prestasie om deursigtigheid en aanspreeklikheid te verseker.

SPA's

Twee kategorieë SPA's sal gebruik word om vordering te evalueer:

- **Algehele SPA's:** Meet hoëvlak-uitkomst soos vordering met leweringsmylpale, modusaandeel, ekonomiese groei, vermindering in skadelike vrystellings, reistyd, opeenhoping, bekostigbaarheid, veiligheid, billikheid, instandhouding, openbarevervoerdienstevlakke en die verskuiwing van pad na spoor.
- **Uitkomsgebaseerde SPA's:** Fokus op spesifieke prestasies in die plan, soos begrotingstoewysing, beleidsimplementering, deelname van belanghebbendes, inbedryfstelling van die Digitaliseringsplan, uitreikaktiwiteite en grondgebruik- en vervoerintegrasië-aktiwiteite.

Leweringsmylpale

Die evalueringsraamwerk sal inisiatiewe oor die kort termyn (1-2 jaar), die medium termyn (3-5 jaar) en die lang termyn (6-10+ jaar) uiteensit om gestruktureerde vordering ten opsigte van die SVP-doelwitte te verseker.

'n Omvattende monitering- en evalueringsbenadering is noodsaaklik om die doeltreffende implementering van die SVP te verseker en Gauteng se vervoeruitdagings te hanteer.

Katalitiese intervensies

Die volgende katalitiese intervensies is geïdentifiseer vir verdere ontwikkeling ingevolge die GIP:

- **Loodsprojekte wat fokus op Vervoergeoriënteerde Ontwikkeling (VGO)** en provinsiale openbare **vervoerkorridors** om te kyk na uitdagings soos ruimtelike en institusionele fragmentasie en die infrastruktuurbeleggings wat nodig is om verdigting te ontsluit.
- **Hervorm die proses van openbarevervoerbepanning en operateurslisensies**, insluitend die verbeterde gebruik van tegnologie om kwessies in verband met minibustaxigeweld aan te pak.
- **Digitaliseer huidige vervoerdata** om toeganklikheid en bruikbaarheid te verbeter.
- **Gebruik data en slim tegnologie** om intervensies te steun en vordering te monitor.
- **Ondersoek samewerking met naburige provinsies** om konektiwiteit aan nodusse buite Gauteng deur middel van toepaslike vervoermodusse te bevorder.

Slotsom

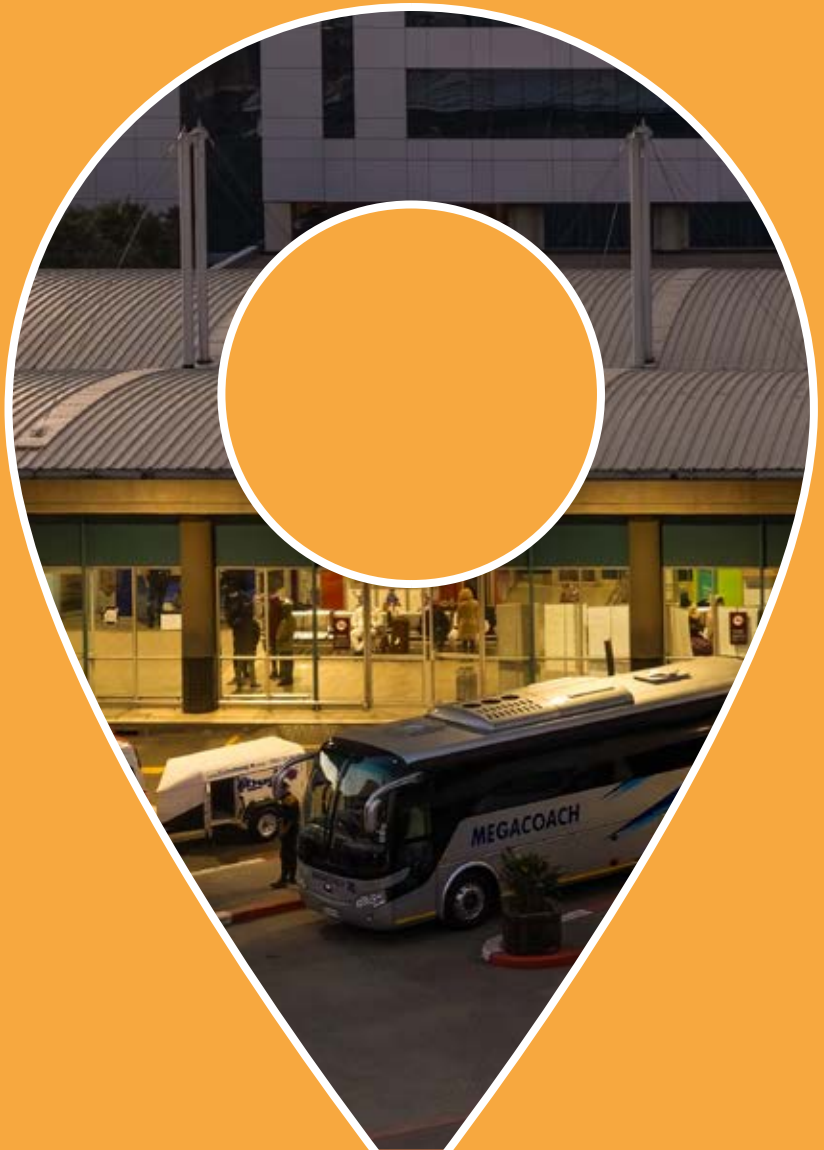
Die SVP vir Gauteng skets 'n omvattende raamwerk vir die ontwikkeling van 'n volhoubare vervoerstelsel in die provinsie. 'n Duidelike visie en doeltreffende leierskap is van kritieke belang om te verseker dat openbare vervoer 'n integrale deel van die daaglikse lewe word en sodoende die lewensgehalte van alle inwoners verbeter. Die SVP verskaf 'n gestruktureerde stel beginsels, strategiese ambisies en kritiese intervensies wat vir die vereiste transformatiewe verandering nodig is. Dit bevat kritiese intervensies om op toekomstige behoeftes te reageer en bestaande uitdagings in die vervoerstelsel aan te pak.

Die SVP neem die werklike behoeftes en belange van belanghebbendes in ag en verseker dat dit vir sowel huidige as toekomstige toestande geskik is. Die voorgestelde inisiatiewe bevorder billike toegang tot geleenthede onder alle gemeenskappe, bevorder omgewingsveerkragtigheid en -volhoubaarheid en bied 'n grondslag vir toekomstige vervoerbepanning. Dit bevorder dus die SVP se visie van volhoubare, bekostigbare, veilige en betroubare mobiliteit wat billike toegang tot geleenthede bied.

KONSEP - VIR KOMMENTAAR

Akronieme

4IR - Vierde Industriële Revolusie	NOP - Nasionale Ontwikkelingsplan
B&GP'e - Belangstellende en geaffekteerde partye	NOP2030 - Nasionale Ontwikkelingsplan 2030
BSV - Bussnelvervoer	NT - Nasionale Tesourie
CAPEX - Kapitaalluitgawes	PPV - Publieke-privaat vennootskap
CO2eq - Koolstofdiksied-ekwivalent	OFI's - Ontwikkelingsgerigte finansiële instellings
DBSA - Ontwikkelingsbank van Suider-Afrika	PKIVG - Provinsiale Komitee vir Integrasie van Vervoer en Grondgebruik
EASI - Raamwerk vir instaatstelling, vermyding, verskuiwing en verbetering	PRASA - Passasierspooragentskap van Suid-Afrika
EV'e - Elektriese voertuie	PRL - Provinsiale Raamwerk vir Landvervoer (2023-2027)
GBA - Gautrein-bestuursagentskap	PVF - Provinsiale Vervoerfonds (voorgestel)
GDPV - Gauteng Departement van Paaie en Vervoer	RAB - Reisaanvraagbestuur
GHRO - Gauteng Huishoudelike Reisopname	SANRAL - Suid-Afrikaanse Nasionale Padagentskap
GIP - Geïntegreerde Implementeringsplan	SAOG - Suider-Afrikaanse Ontwikkelingsgemeenskap
GKF - Groenklimatefonds	SOVN - Strategiese Openbarevervoernetwerk
GROR - Gauteng Ruimtelike Ontwikkelingsraamwerk	SPA - Sleutelprestasieaanwyser
ITMP25 - Gauteng 25 Jaar- Geïntegreerde Vervoermeesterplan	SRS - Sleutelrolspeler
IV - Intelligente vervoerstelsels	SSRS - Strategiese sleutelrolspeler
KBF - Klimaatbeleggingsfondse	SVP - Strategiese Vervoerplan
KG - Kweekhuisgas	TAG - Vervoerowerheid vir Gauteng
KI - Kunsmatige intelligensie	TETA - Vervoeronderwys-en-opleidingsowerheid
KIB - Komitee vir Intermodale Beplanning	UT - Universele toegang
KIOV - Komitee vir Integrasie van Openbare Vervoer	VBS - Vervoerbestuursentrum
KMV - Korporatiewe maatskaplike verantwoordelikheid	VGO - Vervoergeoriënteerde ontwikkeling
LVS - Lae-vrystellingsone	VOD'e - Volhoubare ontwikkelingsdoelwitte
MaaS - Mobiliteit as 'n diens	WNLV - Wet op Nasionale Landvervoer
MBT - Minibustaxi	
Mt - Megaton	
MTUR - Mediumtermynuitgaweraamwerk	
NGV - Niegemotoriseerde vervoer	



44 on Grand Central Boulevard, Grand Central Ext. 1, Midrand
P.O. Box 1266, Kelvin, 2054, Johannesburg South Africa

