CITY OF CAPE TOWN
ISIXEKO SASEKAPA
STAD KAAPSTAD

Travel Demand Management Strategy

EXECUTIVE SUMMARY

Transport Planning & Network Management Department

Urban Mobility Directorate

The Challenge

Cape Town's transport system is under pressure. More people are living in the city, and more are choosing to travel by private car. This has led to long travel times, severe congestion, and growing costs for commuters and the economy. Public transport is still mostly road-based and overcrowded, while the rail service is only slowly recovering.

On top of this, climate change requires urgent action to reduce transport-related emissions. While the COVID-19 pandemic temporarily reduced travel and encouraged remote working, car use has since returned to previous levels. Without change, the current system is unsustainable.

The City's Vision

The City's vision, set out in its Comprehensive Integrated Transport Plan, is that "all people have efficient access to opportunities in a way that is sustainable and provides dignity."

To reach this goal, the City is investing in better public transport, and safer and more attractive walking and cycling routes. Travel Demand Management (TDM) forms a key part of this vision. It focuses on:

- Reducing the demand for car use during peak times, particularly for single-occupant vehicles (thereby improving travel times).
- Encouraging people to make use of public and active transport, instead of driving alone.
- Supporting alternatives such as remote work, lift-clubbing, and digital access to services. With that, TDM seeks to contribute to environmental sustainability by reducing car usage.

Key Programmes

The TDM Strategy groups its main interventions into five areas. Together, these measures aim to make sustainable travel easier, safer, and more appealing while discouraging over-reliance on cars.

- **Voluntary Measures** focus on information, incentives, and encouragement rather than rules.
    - Workplace Travel Plans: Employers will be encouraged to support public transport use, cycling, walking, and lift-clubbing.
    - Flexible and remote work: Building on lessons from COVID-19, the City will promote flexible working to reduce the need to travel, particularly peak-hour commuting.
- **Institutional Actions** focus on how the City tackles better land use and transport integration by
    - Encouraging higher-density, mixed-use neighbourhoods close to public transport to reduce long-distance commuting.

    - Prioritising collaboration between City directorates (such as Spatial Planning, Safety and Security, and Environment) to share responsibility for implementing TDM.
- **Infrastructure Measures** aim to reduce space and resources given to private cars in favour of shared and sustainable modes.
    - Dedicated Lanes for public transport and high-occupancy vehicles: To improve reliability and reduce travel times for public transport passengers.
    - Revitalised Park-and-Ride Facilities: Safe, high-quality facilities at rail and bus stations, linked with cycling and walking routes, to support multimodal travel.
- **Regulatory Measures** involve using rules and by-laws to manage demand. For example, the City aims to effectively manage parking supply in high-demand centres, ensuring that new developments only provide what is necessary, and encouraging alternatives to driving.
- **Pricing Measures** directly influence people's travel choices by increasing the cost to the user.
    - Congestion pricing and variable parking fees: Exploring ways to charge for driving in busy areas or at peak times, while encouraging public transport and shared trips.
    - Fairer parking policies: Ensuring tariffs reflect demand and support economic activity, rather than encourage the use of the private car use.

The TDM Strategy is about creating a more liveable, sustainable, and fair Cape Town. By combining voluntary, regulatory, infrastructural, and pricing measures, the City seeks to reduce congestion, reduce emissions, and overall, creating lasting changes in travel behaviour as people rethink and adapt their mobility habits.

CITY OF CAPE TOWN
ISIXEKO SASEKAPA
STAD KAAPSTAD

Hersiene konsepstrategie oor reisaanvraagbestuur

BEKNOPTE OPSOMMING

Departement vervoerbeplanning en netwerkbestuur

Direktoraat stedelike mobiliteit

Maak vooruitgang moontlik. Tesame.

Die uitdaging

Kaapstad se vervoerstelsel is onder druk. Meer mense woon in die stad en verkies om per private motor te reis. Dit het aanleiding gegee tot lang reistye, hewige verkeersopeenhopings en toenemende koste vir pendelaars en die ekonomie. Openbare vervoer is hoofsaaklik steeds padgebaseerd en oorvol, terwyl die spoorwegdiens maar stadig besig is om te herstel.

Boonop vereis klimaatsverandering dringende optrede om vervoerverwante emissies te verminder. Alhoewel die covid-19-pandemie reise tydelik verminder en afstandswerk aangemoedig het, het motorgebruik sedertdien na vorige vlakke teruggekeer. Sonder enige verandering is die huidige stelsel onvolhoubaar.

Die Stad se visie

Die Stad se visie, soos uiteengesit in sy omvattende geïntegreerde vervoerplan, is dat "alle mense doeltreffende toegang tot geleenthede het op 'n manier wat volhoubaar is en waardigheid bied".

Ten einde hierdie doelwit te bereik, investeer die Stad in beter openbare vervoer sowel as veiliger en aanlokliker stap- en fietsroetes. Reisaanvraagbestuur (TDM) vorm 'n belangrike deel van hierdie visie. Dit fokus op die volgende:

- om die aanvraag na motorgebruik tydens spitstye te verminder, veral vir voertuie met slegs een insittende (wat sodoende reistye verbeter);
- om mense aan te moedig om openbare en aktiewe vervoer te gebruik, in plaas daarvan om alleen te ry; en
- om alternatiewe opsies soos afstandswerk, saamryklubs en digitale toegang tot dienste te ondersteun, waarmee TDM poog om tot omgewingsvolhoubaarheid by te dra deur motorgebruik te verminder.

Sleutelprogramme

Die TDM-strategie groepeer die hoofintervensies in vyf afdelings. Tesame is hierdie maatreëls daarop gemik om volhoubare reis makliker, veiliger en aanlokliker te maak, terwyl oormatige afhanklikheid van motors ontmoedig word.

- **Vrywillige maatreëls** fokus op inligting, aansporings en aanmoediging eerder as reëls.
  - Werkplekreisplanne: Werkgewers sal aangemoedig word om die gebruik van openbare vervoer, fietsry, stap en saamryklubs te ondersteun.
  - Fleksietyd en afstandswerk: Voortbouend op lesse van covid-19, sal die Stad fleksietyd bevorder om die behoefte aan reis te verminder, veral pendel gedurende spitstye.
- **Institusionele stappe** fokus op hoe die Stad beter grondgebruik en vervoerintegrasie aanpak deur:

    - woonbuurte met hoër digtheid en vir gemengde gebruik naby openbare vervoer te bevorder om langafstandpendel te verminder; en
    - samewerking tussen Stadsdirektorate (soos ruimtelike beplanning, veiligheid en sekuriteit, en die omgewing) te prioritiseer om verantwoordelikheid vir die implementering van TDM te deel.
- **Infrastruktuurmaatreëls** poog om die ruimte en hulpbronne wat aan private motors afgestaan word te verminder, ten gunste van gedeelde en volhoubare modusse.
    - Enkeldoelbane vir openbare vervoer en voertuie met veelvuldige insittendes: om betroubaarheid te verbeter en reistye vir openbarevervoerpassasiers te verminder.
    - Opgeknapte parkeer-en-ry-fasiliteite: veilige fasiliteite van hoë gehalte by trein- en busstasies, wat by fiets- en staproetes aansluit, om multimodale reis te ondersteun.
- **Regulatoriese maatreëls** behels die gebruik van reëls en verordeninge om aanvraag te bestuur. Die Stad beoog byvoorbeeld om parkeervoorsiening in sentrums met hoë aanvraag doeltreffend te bestuur, wat sal verseker dat nuwe ontwikkelings slegs voorsien wat nodig is, en as aanmoediging vir alternatiewe opsies vir motorbestuur.
- **Prysmaatreëls** beïnvloed mense se reiskeuses direk deur die koste vir die gebruiker te verhoog.
    - Verkeersdruktariewe en wisselende parkeergelde: om maniere te ondersoek om kostes te hef vir motorbestuur in besige gebiede of gedurende spitstye, terwyl openbare vervoer en gedeelde ritte aangemoedig word.
    - Regverdiger parkeerbeleide: om te verseker dat tariewe die aanvraag weerspieël en ekonomiese aktiwiteit ondersteun, eerder as om die gebruik van private motors aan te moedig.

Die TDM-strategie behels die skep van 'n meer leefbare, volhoubare en regverdige Kaapstad. Deur vrywillige, regulatoriese, infrastruktuur- en prysmaatreëls te kombineer, poog die Stad om verkeersdruk en emissies te verminder, en oor die algemeen blywende veranderinge in reisgedrag teweeg te bring, namate mense hul mobiliteitsgewoontes heroorweeg en wysig.

CITY OF CAPE TOWN
ISIXEKO SASEKAPA
STAD KAAPSTAD

Isicwangciso soLawulo lweMfuneko yokuHamba

ISISHWANKATHELO

Isebe loLawulo loCwangciso noThungelwano lweZothutho

Icandelo loLungiselelo lokuHambeka eziDolophini

Senza inkqubela yenzeke. Sisonke.

Umngeni

Inkqubo yezothutho yaseKapa iphantsi koxinzelelo. Abantu abaninzi bahlala esixekweni, kwaye abaninzi bakhetha ukuhamba ngezithuthi zabucala. Oku kukhokhele kumaxesha amade okuhamba, uxinano olumandla, nokukhula kweendleko kubakhweli nakuqoqosho. Izithuthi zikawonkewonke ubukhulu becala zisendleleni kwaye zinogxalathelwano, logama inkonzo kaloliwe ithe chu ukungena emgceni kwakhona.

Ngaphezu koku, ukuguquka kwemozulu kufuna inyathelo elikhawulezileyo lokunciphisa izinto ezikhutshiweyo ezoyamene nezothutho. Logama ubhubhane weCOVID-19 ekucuthe okwethutyana ukuhamba kwaye wakhuthaza ukusebenzela ezindlini, ukusetyenziswa kwemoto kubuyele kumanqanaba angaphambili. Ngaphandle kotshintsho, inkqubo yangoku ayizinzanga.

UMbono weSixeko

UMbono weSixeko, ocaciswe kwiSicwangciso saso esiBanzi esiDibeneyo sezoThutho, kukuba "bonke abantu bafikelele kumathuba ngendlela ezinzileyo nenika isidima."

Ukufikelela kulo njongo, ISixeko sityala imali kwizithuthi zikawonkewonke ezingcono, kunye neendlela ezikhuselekileyo nezinontsalane ngakumbi zokuhamba ngeenyawo kunye neendlela zebhayisikile. ULawulo lweMfuneko yokuHamba (iTDM) lwenza inxalenye ephambili yalo mbono. Lugxininisa:

- Ukunciphisa imfuno yokusetyenziswa kwemoto ngamaxesha ngamaxesha axakekileyo, ingakumbi kwizithuthi ezihlala umntu omnye (ngalo ndlela kuphuculwe amaxesha okuhamba).
- Ukukhuthaza abantu ukuba basebenzise izithuthi zika wonkewonke, nothutho olusebenzayo, endaweni yokuqhuba wedwa.
- Ukuxhasa ezinye iindlela ezifana nokusebenzela ekhaya, ukusebenzisa isithuthi esinye, neendlela zokufikelela kwiinkonzo zedijithali zale mihla. Ngalo nto, iTDM ifuna ukufaka isandla ekuzinzeni kwendalo ngokunciphisa ukusetyenziswa kwemoto.

Iinkqubo Eziphambili

Iqhinga leTDM lidibanisa ungenelelo lwalwo oluphambili kwiindawo ezintlanu. Ngokudibeneyo, la manyathelo ajolise ekwenzeni uhambo oluzinzileyo lube lula, lukhuseleke, kwaye lube nomtsalane ngakumbi ngelixa lityhafisa ukuthembela kwiimoto.

- **Amanyathelo Okuzithandela** agxininise kulwazi, inkuthazo, kunye nenkuthazo endaweni yemithetho.
    - IziCwangciso zokuHamba eMsebenzini: Abasebenzi baza kukhuthazwa ukuba baxhase inkqubo yokusebenzisa izithuthi zika wonkewonke, ukuhamba ngeebhayisekile, ukuhamba ngenyawo, nokusebenzisa isithuthi somntu omnye.

    - Umsebenzi oguquguqukayo nokusebenzela ekhaya: Ukwakha kwizifundo ezisuka kwiCOVID-19, iSixeko siya kukhuthaza ukusebenza okuguquguqukayo ukunciphisa imfuno yokuhamba, ngakumbi ukuhamba ngeeyure ezixakeke kakhulu.
- **Iintshukumo zeZiko** zijolise kwindlela iSixeko esiqubisana ngcono ngayo nokusetyenziswa komhlaba nokudityaniswa kothutho ngo:
    - Ukukhuthaza indawo ezinoxinano oluphezulu, ezinosetyenziso oluxubeneyo kufutshane nezithuthi zikawonkewonke ukunciphisa ukuhamba umgama omde.
    - Ukubeka phambili intsebenziswano phakathi kwamacandelo eSixeko (afana noCwangciso lweSithuba, uKhuseleko nokuKhuseleka kunye nokusiNgqongileyo), ukwabelana ngoxanduva lokuphumeza iTDM.
- **Amanyathelo eziseko zophuhliso** ajolise ukunciphiseni indawo kunye nezibonelelo ezinikwe iimoto zabucala ngokuthanda iindlela ekwabelwana ngazo kunye nezizinzileyo.
    - Iindlela ezimiselweyo zezithuthi zikawonkewonke kunye nezithuthi ezihlala abantu abaninzi: Ukuphucula ukuthembeka nokunciphisa amaxesha okuhamba kwabakhweli bezithuthi zikawonkewonke.
    - Ukuvuselelwa kweNdawo yokuPaka nokuHamba: izibonelelo ezikhuselekileyo, ezikumgangatho ophezulu kwizikhululo zikaloliwe kunye nezikhululo zeebhasi, ezidityaniswe neendlela zokuhamba ngeebhayisikile kunye neendlela zokuhamba, ukuxhasa ukuhamba ngeendlela ezininzi.
    - **Amanyathelo oLawulo** abandakanya ukusetyenziswa kwemithetho kunye nemithetho kamasipala ukulawula imfuno. Umzekelo, iSixeko sinenjongo yokulawula ngempumelelo ukubonelelwa kweendawo zokupaka kwiindawo ezinemfuno ephezulu, ngokuqinisekisa ukuba uphuhliso olutsha lubonelela kuphela ngoko kuyimfuneko, nokukhuthaza iindlela ezizezinye endaweni yokuqhuba.
- **Amanyathelo Amaxabiso** aphembelela ngqo indlela abantu abahamba ngayo ngokunyusa indleko kumsebenzisi.
    - Ixabiso Lengxinano kunye neentlawulo zokupaka eziguquguqukayo: Ukuphononongа iindela zokuhlawula ukuqhuba kwiindawo ezixakekileyo okanye ngamaxesha axakekileyo, logama kukhuthazwa izithuthi zikawonkewonke kunye nehambo ekwabelwana ngazo.
    - Imigaqonkqubo yokupaka enobulungisa: Ukuqinisekisa ukuba amaxabiso abonakalisa imfuno nokuxhasa umsebenzi woqoqosho, kunokukhuthaza ukusetyenziswa kwemoto yabucala.

Isicwangciso seTDM simalunga nokuseka iKapa ephilekayo, elinzileyo, nelinobulungisa. Ngokudibanisa iindlela zokuzithandela, zolawulo, zeziseko zophuhliso, kunye namaxabiso, iSixeko sizama ukunciphisa ingxinano, ukunciphisa ukukhutshwa kwezinto ezikhutshwayo, kwaye ngokubanzi, ukudala utshintsho oluhlala luhleli kwindlela yokuziphatha yokuhamba njengoko abantu becinga ngokutsha kwaye behlengahlengisa imikhwa yabo yokuhamba.