

Die impak van publieke deelname op groot projekte: Die beoogde Johannesburg - Pretoria sneltrein



Werkstuk ingelewer ter gedeeltelike voldoening aan die vereistes vir die graad Magister in Stads-en Streekbeplanning aan die Universiteit van Stellenbosch.

Studieleier: Dr P.E. Claassen

Desember 2003

VERKLARING

Ek, die ondergetekende, verklaar hiermee dat die werk in hierdie werkstuk vervat my eie oorspronklike werk is wat nog nie vantevore in die geheel of gedeeltelik by enige universiteit ter verkryging van 'n graad voorgelê is nie.

OPSOMMING

Publieke deelname was reeds 'n besprekingspunt van so vroeg as 1960 met Arnstein se voorstelling van agt deelnemingsvlakke. Oor die jare van navorsing is verskeie voordele en nadele van publieke deelname gepubliseer, maar teoretici is dit eens dat die voordele steeds die nadele oorskadu.

In Suid-Afrika is daar veel later as in die Verenigde State studies oor publieke deelname begin. Ook hier is daar uiteindelik besef dat publieke deelname 'n onlosmaakbare deel van die formele omgewingsimpakstudie vorm en het die formele wetgewing in 1996 gevolg. Vandag word algemeen aanvaar dat publieke deelname en die beplanningsproses onafskeidbaar is.

Die doel van hierdie werkstuk is om die impak van publieke deelname op die beplanning van die Gautrein projek te ondersoek – dit is die beoogde sneltrein tussen Johannesburg en Pretoria. Die vraag is of die konsultant firma Bohlweki Environmental, wat aangestel is om die omgewingsimpakstudie van die Gautrein-projek te loods, voldoen het aan die kriteria om publieke deelname te verseker, en of die publieke proses 'n verskil gemaak het aan die beplanning van die projek?

Uit die analise het dit geblyk dat Bohlweki Environmental van verskeie metodes gebruik gemaak het om die publiek te betrek, onder andere talle publieke vergaderings wat goed geadverteer is in die pers en elders. As gevolg van die groot publieke inset is veranderinge aan die roete van die trein aangebring. Hierdie veranderinge het egter weer ander mense ontevrede gemaak.

Die slotsom van die navorsing van hierdie werkstuk is dat die publieke deelname proses van die omgewingsimpakstudie wel 'n betekenisvolle positiewe uitwerking op die beplanning van die projek gehad het, alhoewel almal, uit die aard van die omvang van die projek, nie tevrede gestel kon word nie, en dat die studie duur en tydrowend was.

SUMMARY

Public participation has already been a point of discussion from as early as 1960, with Arnstein's presentation of eight levels of participation. Various advantages and disadvantages have been published, but theorists agree that the advantages still overshadow the disadvantages.

The United States have started much earlier than South Africa with the studies on public participation. It has been realised that public participation forms an integral part of the formal environmental impact assessment which succeeded the formal legislation of 1996. It is generally accepted that public participation is inseparable from the planning process.

The purpose of this paper is to investigate the impact of public participation on the planning of the Gautrain project, which is the intended rapid rail link between Johannesburg and Pretoria. It will be investigated whether the consult firm Bohlweki Environmental, that has been appointed to implement the environmental impact assessment of the Gautrain project, complied with the criteria to ensure public participation, and whether the public process made a difference to the planning of the project.

It has been apparent that Bohlweki Environmental used various methods of involving the public – *inter alia* numerous public meetings that have been advertised in the press and elsewhere. From the public inputs changes have been made to the route of the train. These changes however, have made other people discontented.

The research concludes with the finding that the public participation process of the environmental impact assessment had a positive influence on the planning of the project, even though everyone, due to the extent and the nature of the project, could not be satisfied, and that the study has been expensive and time consuming.

INHOUD

VERKLARING	ii
OPSOMMING	iii
SUMMARY	iv
INHOUD	v
1 INLEIDING	1
1.1 PROBLEEMSTELLING	1
1.1.1 Publieke deelname	1
1.1.2 Omgewingsimpakstudies	3
1.1.3 Gautrein as deel van die problem	3
1.2 DOELSTELLING	4
1.3 METODE	4
2 PUBLIEKE DEELNAME	6
2.1 INLEIDING	6
2.2 VROEË ONTWIKKELINGS IN DIE KONSEP VAN PUBLIEKE DEELNAME	8
2.3 DIE EIENSKAPPE EN BELANGRIKHEID VAN PUBLIEKE DEELNAME	10
2.4 TEGNIEKE VIR PUBLIEKE DEELNAME	12
2.4.1 Konvensionele tegnieke	12
2.4.2 Innoverende tegnieke	12
2.4.3 Self-help tegnieke	14
2.5 VOOR- EN NADELE VAN PUBLIEKE DEELNAME	14
2.5.1 Voordele	14
2.5.2 Nadele	15
2.6 WETGEWING OOR PUBLIEKE DEELNAME	16
2.7 GEVOLGTREKKINGS	18
3 OMGEWINGSIMPAKSTUDIES	19
3.1 HISTORIESE OORSIG VAN OMGEWINGSIMPAKSTUDIES	19
3.1.1 Die Wet op Omgewingsbewaring (Wet 73 van 1989)	20
3.1.2 Die Nasionale Wet op Omgewingsbestuur (Wet 107 van 1998)	21
3.1.3 Volhoubare ontwikkeling	22
3.1.4 Prosedure vir geïntegreerde omgewingsbestuur	23

3.2	DEFINISIE VAN 'OMGEWING'	24
3.3	DEFINISIE EN DOEL VAN OMGEWINGSIMPAKSTUDIES	25
3.4	DIE PROSES VAN OMGEWINGSIMPAKSTUDIE	27
3.4.1	Kontrolelyns	29
3.4.2	Matriks	30
3.5	VOOR- EN NADELE VAN OMGEWINGSIMPAKSTUDIES	30
3.5.1	Voordele	30
3.5.2	Nadele	31
3.6	PUBLIEKE DEELNAME IN DIE OMGEWINGSIMPAKSTUDIE	33
3.7	SAMEVATTING	35
4	BEKENDSTELLING AAN DIE GAUTREIN PROJEEK	36
4.1	DIE PROJEEK KONSEP	36
4.2	MOTIVERING VIR DIE PROJEEK EN DOELWITTE	38
5	PUBLIEKE DEELNAME DEUR MIDDEL VAN DIE MEDIA	41
5.1	WYKE	43
5.2	NADELE EN VOORDELE VAN DIE GAUTREIN-ROETE DEUR DIE OË VAN DIE PUBLIEK	44
5.3	INFORMASIE / KOMMENTAAR	46
5.4	VERGADERINGS	48
5.5	VERENIGINGS / WYKE	49
5.6	GEVOLGTREKKINGS	51
6	ANALISE VAN DIE WERKLIKE OMGEWINGSIMPAKSTUDIE	52
6.1	DIE VERLOOP VAN DIE PUBLIEKE DEELNAME PROSES	52
6.1.1	Adverteer van die omgewingsimpakstudie	52
6.1.2	Webtuiste	53
6.1.3	Identifisering van geïnteresseerde en geïmpakteerde partye	53
6.1.4	Ope dae	54
6.1.5	Die Dokument oor agtergrondinformatie	54
6.1.6	Fokusgroep vergaderings	54
6.1.7	Die eerste reeks publieke vergaderings	55
6.1.8	Sakeverslag	57
6.1.9	Tweede reeks publieke vergaderings	58
6.1.10	Publieke vergadering terugvoering	58
6.1.11	Konsep omgewingsimpakstudie verslag	59

6.2	ANALISE VAN DIE OMGEWINSIMPAKSTUDIE PROSES	59
7	SINTESE EN GEVOLGTREKKINGS	61
7.1	EFFEKTIWITEIT VAN DIE PUBLIEKE DEELNAME PROSES	61
7.2	EFFEKTIWITEIT VAN DIE IMPAKSTUDIE	61
7.3	GEVOLGTREKKINGS	62
	BRONVERWYSINGS	64

TABEL

2.1	Tegnieke vir Publieke Deelname	13
-----	--------------------------------	----

FIGURE

2.1	Die Boublokke van Ontwikkeling	7
2.2	Die Proses van Ontwikkeling	7
2.3	Leer van Deelnemingsvlakke	8
2.4	Paul se Intensiteitsvlakke van publieke deelname	10
3.1	Die Omgewingsimpakstudie proses	28
3.2	Die term 'publiek' vs. 'aandeelhouer'	34

BYLAES

1	Advertensie van ope dae	69
2	Agtergrond informasie dokument	70
3	Uitnodiging na eerste publieke vergaderings	76
4	Advertensie met Kaart	77
5	Advertensie van tweede reeks publieke vergaderings	78
6	Publieke plekke waar omgewingsimpakstudie beskikbaar was	79

1: INLEIDING

1.1 PROBLEEMSTELLING

In die 1970's het 'n nuwe dekade begin waar daar nuwe uitdagings gestel was aan die beplanner (Kannenberg, 1989:30). Omgewingsimpakstudies is een metode wat gebruik is as hulpmiddel om hierdie uitdagings effektief aan te spreek.

Vanaf die 1990's is twee beplanningstegnieke in Suid-Afrika ingevoer om die ontwikkelings- en bewaringsprobleme van die tyd beter aan te spreek. Die een is omgewingsimpakstudies, en die ander is verskuiwing vanaf 'n gesentraliseerde en bloudruk besluitnemingsproses na 'n meer deelnemende proses (Kannenberg, 1989:30-31).

Die uitdaging dus van die nuwe dekade is dat beplanners publieke deelname effektief moet integreer in omgewingsimpakstudies. Publieke deelname kan dan tot gevolg hê dat beplanningsvoorstelle beter by die spesiale omstandighede van verskillende gemeenskappe sal inpas, sodoende kan voorstelle makliker aanvaar en uitgevoer word. Aanvaarding en maklike uitvoering sal dan weer sukses van beplanningsprojekte tot gevolg hê.

1.1.1 Publieke deelname

In die verlede was die algemene publiek in Suid-Afrika as gevolg van talle redes uitgesluit uit die beplanningsproses. Die gevolg was dat 'ontwikkeling' dikwels plaasgevind het sonder die goedkeuring van die publiek. Dit het dikwels 'n nadelige invloed gehad op projekte omdat mense uitgesluit voel in projekte wat hulle indirek of direk raak.

Volgens Oosthuizen (1980:71) het publieke deelname in die verlede min aandag geniet weens die volgende redes:

- * Dit wil voorkom asof die publiek beplanning en voorstelle aanvaar het as onafwendbaar en buite die invloed van die publiek;

- * Beplanners en bestuurders van projekte was van mening dat hulle weet wat die 'beste' is vir die publiek, en dat die betrekking van die publiek in projekte 'n mors van tyd en hulpbronne is, omdat meeste beplanners in die verlede gevoel het dat die publiek in elk geval nie weet wat hulle wil hê nie.
- * Daar het vrese bestaan dat die uitlek van beplanningsvoorstelle kon lei tot grondspekulاسie; en
- * Tot die 1980's was meeste stedelike beplanning en ontwikkeling gebaseer op bloudruk planne, en dis eers later dat beplanning en ontwikkelingsvoorstelle stedelike areas geraak het.

Volgens Van Zyl (1887:26) was daar sedert die 1950s 'n verskuiwing in die mate wat die publiek se deelname 'n impak gehad het op beplanningsprojekte. Die volgende faktore het bygedra tot die nuwe verskynsel:

- * Verhoogde opvoedkundige standaarde;
- * Verbeterde media kommunikasie;
- * Verhoogde lewenstandaarde; en
- * Toenemende bewuswording van die stedelike armes en beplanners se vermoë om die stad so te organiseer sodat alle groepe bevoordeel kan word.

Vandag word algemeen aanvaar dat publieke deelname en die beplanningsproses onafskeidbaar is en dat publieke deelname hoë prioriteit moet geniet. Dit is egter belangrik om steeds te onthou dat daar geen maklike manier is om publieke deelname te bewerkstellig nie.

Die probleem met publieke deelname is dat dit nie slegs een stap in die omgewingsimpakstudie is nie maar wel 'n voordurende proses waar byvoorbeeld publieke vergaderings oor en oor gedoen kan word soos die studie vorder. In groot projekte, byvoorbeeld die Gautrein projek wat dikwels baie lank duur, word publieke deelname dikwels afgeskeep omdat dit tydrowend kan wees.

1.1.2 Omgewingsimpakstudies

Dit word algemeen aanvaar dat natuurlike hulpbronne ontgun word teen 'n angswekkende tempo, tot so 'n mate dat baie vakkundiges bekommerd is oor die volhoubaarheid van menslike lewe op aarde op die lang duur. Die skaal van konstruksieprojekte, tesame met die strewe na ontwikkeling en hulpbronontgunning het dit duidelik gemaak dat daar 'n skuif moet wees na sake wat verband hou met die omgewing asook dat daar hulpmiddels ingestel moet word om die omgewing te bewaar.

Een van die prosesse wat help om die negatiewe impakte van ontwikkelingsprojekte te minimaliseer en positiewe impakte te maksimaliseer, is 'n omgewingsimpakstudie. Die studie dien as beide 'n informatiewe en beïnvloedbare meganisme in beplanning, ontwikkeling en bewaring.

Vir die meeste tipes ontwikkeling word daar 'n permit van die provinsiale departemente van omgewingsbestuur vereis. Hierdie departemente kan aandrang op 'n "scoping" verslag of 'n omgewingsimpakstudie. Daarom het die gebruik van omgewingsimpakstudies as 'n meganisme wat deur die wet voorgeskryf word verhoog die laaste paar jare in ontwikkeling en bewaring van die natuurlike omgewing.

1.1.3 Gautrein as deel van die probleem

Die Gautrein-projek se omvang is van so aard dat daar deur wetgewing vereis is dat 'n volledige omgewingsimpakstudie gedoen moet word. Die konsultantfirma Bohlweki Environmetal is aangestel as die konsultante. Dit was 'n redelike lang proses wat min of meer drie jaar geneem het. Die omgewingsimpakstudie is wel voltooi in 2003 maar dit beteken nie noodwendig dat die projek sal plaasvind nie. Die impakstudie wat tydrowend en duur was, was slegs nodig gewees sodat daar besluit kon word of die trein projek kan voortgaan of nie.

Publieke deelname is ook een van die aspekte in die proses wat die proses vertraag het, aangesien daar baie mense is wat geraak was deur die moontlike Gautrein-

projek. Daar is verskeie publieke vergaderings, opedae en fokusgroep vergaderings gehou wat tydrowend en duur was.

1.2 DOELSTELLING

Die doel van hierdie werkstuk is om die impak van publieke deelname op die beplanning van die Gautrein-projek te ondersoek. Het publieke deelname wel veranderings teweegbring in die omgewingsimpakstudie?

1.3 METODE

In hierdie werkstuk word 'n teoretiese oorsig gegee van publieke deelname en omgewingsimpakstudies. Daar is gekyk na die rol van publieke deelname in groot beplanningsprojekte en publieke deelname as integrale deel van 'n omgewingsimpakstudie. Daar is na bronne gekyk, soos veral Fuggle en Rabie (1983 en 1992), Glasson (1995) en Vanclay (1995) asook betrokke wetgewing.

Die Gautrein, wat behels 'n sneltrui tussen Pretoria en Johannesburg met afsonderlike stasies, sal gebruik word as gevallestudie. Daar sal gekyk word of daar gebruik gemaak is van publieke deelname in die projek en of die publieke opinie wel 'n invloed gehad het op die finale verslag.

Die hoof navorsingsmetode was 'n analise van die Gautrein omgewingsimpakstudie. Daar is ook 'n studie gedoen van koerantartikels omdat dit so 'n belangrike rol gespeel het in die bereiking van publieke deelname. Onderhoude is ook gevoer met konsultante by die firma Bohlweki Environmental. Die volgorde van navorsing was as volg:

(a) Teoretiese navorsing

Inleiding: Beskrywing van probleem, definieëring van doel en die studie metode

Teoretiese agtergrond van publieke deelname

Teoretiese agtergrond van omgewingsimpakstudies

Beskrywing van Gautrein projek

(b) Versameling en analise van data

Analise van koerantartikels

Analise van Gautrein omgewingsimpakstudie

(c) Samevating

Analise van bevindinge

2: PUBLIEKE DEELNAME

2.1 INLEIDING

Daar is baie geskryf oor publieke deelname, die voordele en die stappe, onder andere deur Arnstein (1969), Van Zyl (1987), De Tolly (1991), Burkey (1993) en Kok en Gelderblom (1994). Na dertig jaar kan daar nou geleer word uit dié ondervindings. In dié hoofstuk sal daar gekyk word na die aspekte rakende publieke deelname soos gesien deur die onderskeie skrywers.

Die konsep 'deelname' beteken 'betrokkenheid' van die gemeenskap, die publiek, en aandeelhouers in die ontwikkeling en beplanningsproses. Deelname moet egter vrywillig wees.

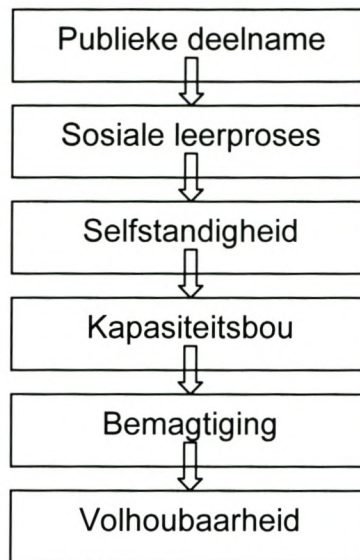
Betrokkenheid kan verstaan word op vier maniere (Yadav 1980 in Kok en Gelderblom, 1994:44):

- publieke deelname in besluitneming;
- publieke deelname in implementering;
- publieke deelname in die monitor- en evalueringsfases; en
- publieke deelname moet eweredige verspreiding van voordele verseker.

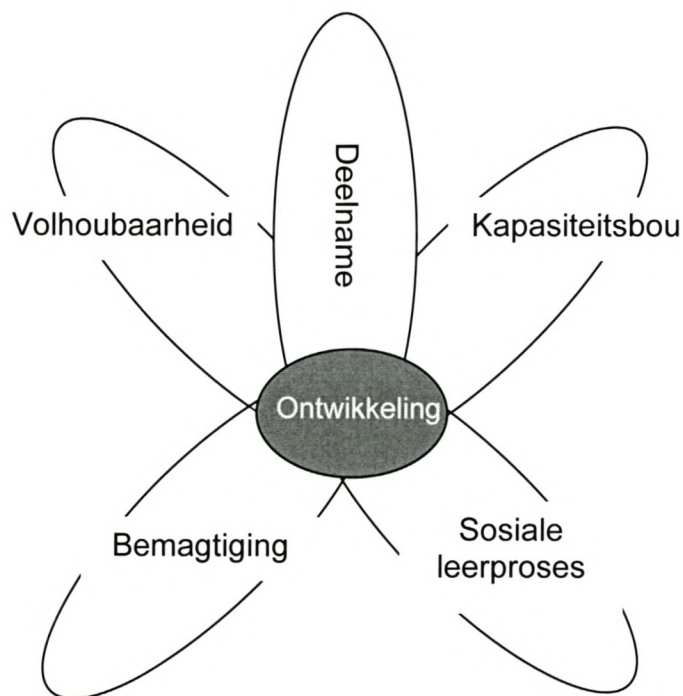
Dit moet egter verstaan word dat die konsep publieke deelname nie maklik definieerbaar is nie. Publieke deelname word ook verskillend geïntrepeteer deur verskillende mense. Die navorser sien Burkey (1993:56) se definisie as beginpunt om die konsep te definieer:

“(Public) participation is an essential part of human growth, that is the development of self-confidence, pride, initiative, responsibility, cooperation. Without such a development within the people themselves all efforts to alleviate their poverty will be immensely more difficult, if not impossible. This process, whereby people learn to take charge of their own lives and solve their problems, is the essence of development”.

Hieruit kan afgelei word dat publieke deelname 'n sosiale leerproses is wat die 'boublokke' van ontwikkeling aan mekaar koppel.



Figuur 2.1: Die Boublokke van Ontwikkeling
(Bron: Meyer en Theron, 1994:5)

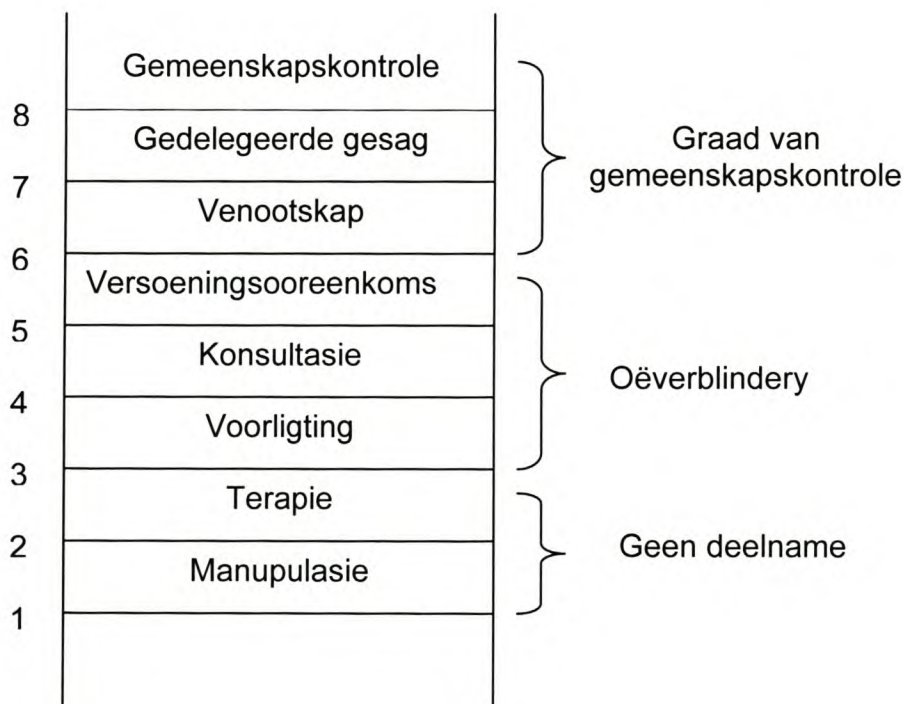


Figuur 2.2: Die Proseses van Ontwikkeling

Die voorstelling van die boublokke van ontwikkeling dui egter dat die verskillende boublokke opmekaar volg. In die praktyk gebeur dit egter nie noodwendig in 'n kronologiese volgorde soos wat Meyer en Theron (1994:5) dit voorstel nie. Figuur 2.2 dui aan wat die navorser sien as 'n beter voorbeeld hoe die boublokke aan mekaar gekoppel moet word. Al die boublokke is nodig om uiteindelik volhoubare ontwikkeling te bereik. Dit is dus nie noodwendig dat die een op die ander volg soos in Meyer en Theron se voorstelling nie.

2.2 VROEË ONTWIKKELINGS IN DIE KONSEP VAN PUBLIEKE DEELNAME

Publieke deelname was reeds 'n besprekingspunt vanaf so vroeg as 1960 waar Arnstein (1969) 'n deelnemingsleer voorgestel het met agt deelnemingsvlakke. Verskillende vlakke van publieke deelname kan onderskei word afhangende van die gesag waaroor die gemeenskap beskik in die besluitnemingsproses. Die spektrum kan wissel van totale kontrole oor die gemeenskap waar die gemeenskap min of geen insette lewer, tot 'n situasie waar die gemeenskap projekte en besluite beheer.



Figuur 2.3: Leer van Deelnemingsvlakke
(Bron: Arnstein, 1969: 217)

Arnstein (1969:217) se deelnemingsleer stel agt deelnemingsvlakke voor wat gebaseer is op die wyse waarop gemeenskappe betrek word by beplanningsaksies en die mate wat gesag aan hulle toegeken is. Figuur 2.3 toon die agt deelnemingsvlakke van Arnstein. Die agt vlakke van deelnemingsleer soos deur Arnstein (1969:217-224) voorgestel, kan as volg opgesom word:

Manupulasie: die publiek word slegs as waarnemers beskou met die doel om openbare steun te werf en die publieke verteenwoordigers te onderrig. Die publiek word gemanupuleer deurdat hulle nie toegelaat word om 'n bydrae te lewer in die beplanningsprosesse nie.

Terapie: die publiek word gesien as onbekwaam en versteurd en daarom word hulle blootgestel aan kliniese groep terapie. Deur die terapie word die publiek dan van hulle patologië genees;

Voorligting: die publiek word ingelig aangaande hul regte, verantwoordelikhede en opsies. Maar die klem word geplaas op die eenrigtingvloei van inligting met geen voorsiening vir terugvoerkanale nie. Daar is ook geen moontlikheid vir onderhandeling nie;

Konsultasie: die publiek se menings word ingewin deur middel van openbare vergaderings of vraelyste. Konsultasie moet egter ook gepaard gaan met ander modusse van deelname om suksesvol te wees;

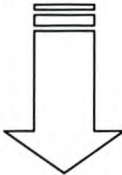
Versoeningsooreenkoms: geselekteerde gemeenskapverteenvoerders word genooi deur die owerheid om aan die besluitnemingsproses deel te neem, maar die verteenwoordigers se stem geld dikwels nie.

Vennootskap: mag word herversprei deur onderhandelings wat plaasvind tussen die publiek en owerhede. Deelname vind plaas in die besluitneming- en beplanningsproses deur middel van gesamentlike rade.

Gedelegeerde gesag: onderhandelings tussen die publiek en die owerheid kan tot gevolg hê dat die publiek dominante gesag oor besluite verkry.

Gemeenskapskontrole: teikengemeenskappe word toegelaat om programme en bestuursaspekte te beheer asook om eie beleide neer te lê.

Arnstein erken dat die model beperkings het en nie sondermeer toegepas kan word nie. In Suid-Afrika tref ons 'n kombinasie van die deelnemingsvlakke aan weens die multi-dimensionele karakter van die land. Muller (2002) se voorstelling van Paul (1987 in Kok en Gelderblom, 1994: 45-47) se intensiteitsvlakke van publieke deelname is 'n meer geskikte model vir die huidige omstandighede van Suid-Afrika.

Vlakke van intensiteit	Toenemende vlak
Deel van inligting	Laer intensiteit  Hoër intensiteit
Konsultasie	
Besluitneming	
Inisieer aksie	

Figuur 2.4: Paul se Intensiteitsvlakke van publieke deelname
(Bron: Muller, 2002)

2.3 DIE EIENSKAPPE EN BELANGRIKHEID VAN PUBLIEKE DEELNAME

Soos tye verander het, het die benaderings tot publieke deelname verander en is daar aanpassings gemaak volgens die heersende situasie. Die veranderings wat gemaak is dui daarop dat publieke deelname deur die verskillende skrywers wel as 'n belangrike aspek gesien is.

Van Zyl (1987: 27) sien publieke deelname as belangrik omdat dit beplanners en politici asook die publiek se begrip verbeter oor beplanningsaangeleentheid. Beplanners is ook meer bewus van die publiek se vermoëns en beperkings. PLANACT (1997:40) brei op die punt uit deur te sê dat plaaslike gemeenskappe die nodige vaardighede, hulpbronne en ondervinding het wat gebruik kan word om kapasiteitsbou en bemagtiging te bereik.

Aangesien die publiek aktief betrokke is in die beplanningsproses, word alternatiewe moontlikhede ook ontleed (Van Zyl, 1987: 27). Daar is dus 'n wegbeweeg van die tradisionele bloudruk planne wat tot die middel 1980s gebruik is. Want indien die publiek uitgesluit word in plaaslike besluite, word die publiek, volgens PLANACT, (1997: 40) vervreem. Die uitsluiting van die publiek in besluite kan ook dan lei tot frustrasie en wanhoop. Die uiteindelige gevolge kan wees dat die publiek teenkanting bied teen projekte wat geimplimenteer word. In sommige gevalle kan projekte ook gesaboteer word as uiting van die frustrasie.

Daarom noem Van Zyl (1987: 27) dat publieke deelname belangrik is vir die suksesvolle implimentering van projekte. Die waarskynlikheid dat gemeenskappe besluite wat geneem word, sal aanvaar, verhoog omdat hulle deelgeneem het in die besluitnemingsproses en uiteindelik ook aan die formuleringsproses (PLANACT, 1997: 40). Die stelling is egter debateerbaar aangesien dit selde sal wees dat besluite wat geneem word almal se behoeftes sal aanspreek. Dikwels in projekte is daar verskeie partye betrokke met elk sy eie behoeftes, en dikwels is dit dan onmoontlik om die projek aan te pas sodat almal tevrede is. Van die publiek bied moontlik algehele teenkanting teen die voorgestelde projek, hierdie groep sal nooit die besluit gewillig aanvaar nie.

Publieke deelname is ook belangrik omdat dit help met die identifiseer van verskillende sosio-ekonomiese behoeftes en standpunte (Van Zyl, 1987: 27). In Suid-Afrika waar daar soveel verskillende groepe is, is dit dikwels moeilik om kennis te dra van almal se waardes en opinies. Daarom is publieke deelname 'n ideale geleentheid om nuwe idees in te win.

Laastens kan ook gesê word dat publieke deelname lei tot die ontwikkeling van 'n visie en ontwikkelingsstrategie vir 'n gemeenskap (PLANACT, 1997: 40). Een van die boublokke van ontwikkeling is die bemagtiging van gemeenskappe en watter beter manier om gemeenskappe te bemagtig, as deur hul kennis oor hulle eie omgewing te benut. Met kennis kan gemeenskappe met 'n sosiale leerproses 'n visie en strategie formuleer om ontwikkeling te bewerkstellig.

Volgens De Tolly (1991:27) moet publieke deelname gesien word as 'n leerproses wat sekere funksies vervul, naamlik:

- * publieke deelname identifiseer openbare behoeftes en waardes;
- * individue het meer beheer oor die gang van hulle lewe asook beheer oor die omgewing waarin hulle woon;
- * die publiek aanvaar besluite makliker;
- * 'n integrerende funksie word voorsien wat help dat verhoudinge verbeter; en
- * die effektiwiteit van besluitneming word verbeter wat dit meer toepaslik maak.

2.4 TEGNIEKE VIR PUBLIEKE DEELNAME

Die verskillende tegnieke vir publieke deelname is elders volledig bespreek en hier word volstaan met Kok en Gelderblom (1994: 92) se opsommende tabel van tegnieke en 'n samevatting van die verskillende tegnieke. Sien ook Nieuwoudt (1991), Munro (1991) en Rossouw (1987).

2.4.1 Konvensionele tegnieke

Die konvensionele metode word die algemeenste vir publieke deelname programme gebruik. Die tegniek is gebaseer op verskillende deelnemingsmetodes wat berus op openbare skakeling. Die publiek word gewoonlik ingesluit in die beplanningsproses deur 'n uitnodiging nadat die beplanningsowerheid 'n ontwerpplan opgestel het. Beplanningsvoorstelle is egter alreeds voorberei en word voorgelê aan die publiek by die vergaderings. Die publiek het dan die geleentheid om kommentaar te lewer en met voorstelle te kom. Nadat die voorstelle oorweeg is, neem die beplanningsowerheid die finale besluit. Die tegnieke is gewoonlik goedkoop, plaas min druk op die besluitnemers, 'n maklike manier om inligting in te samel en tyd word ook bespaar met die tegniek.

2.4.2 Innoverende tegnieke

Innoverende tegnieke word gebruik om kommunikasie tussen die beplanners en die publiek te bewerkstellig. Meeste van die innoverende tegnieke vereis 'n bogemiddelde intelligensie vlak wat die die publiek uitdun tot 'n geselekteerde

hoeveelheid. Die tegniek het egter waarde vir effektiewe deelname in die beplanningsproses. Innoverende tegnieke sluit in die Delphi tegniek waar vraelyste gebruik word om opinies van deelnemers in te win. Daar is gewoonlik meer as een vraelys en nadat die eerste vraelys ingevul is, word daar 'n opsomming gemaak van die verskillende idees, daarna sal 'n tweede vraelys opgestel word met die idees as fokuspunt. Die proses gaan gewoonlik aan totdat konsensus bereik is.

Die nominale groepmetode word ook gebruik as 'n innoverende tegniek. Hierdie tegniek is amper dieselfde as die Delphi tegniek maar verskil daarin dat daar nie van vraelyste gebruik gemaak word nie.

Tabel 2.1: Tegnieke vir Publieke Deelname
(Bron: Kok en Gelderblom, 1994: 92)

Klassifisering van deelnemings tegnieke	Intensiteitsvlakke van deelname			
	Deel van informasie	Konsultasie	Besluitneming	Inisieer aksie
Konvensionele	<ul style="list-style-type: none"> • Spesialis verslae • Dokumentering (media) • Informasie dokumentasie • Pers en ander massa media • Pamflette en ander publisiteit • Publieke vergaderings 	<ul style="list-style-type: none"> • Bestaande politieke struktuur • Stembus • Publieke navrae • Publieke opinie stembus • Vraelyste • In diepte en fokus-groep onderhoude • Referendum • Idee kompetisies • Publieke vergaderings 	<ul style="list-style-type: none"> • Advokatuur beplanning • Opsies aan komitees 	<ul style="list-style-type: none"> • Briewe aan die redakteur/ publieke amptenare
Innoverende		<ul style="list-style-type: none"> • Fokusgroepe • Scenario's • Kommentaar vorms 	<ul style="list-style-type: none"> • Delphi metode • Nominale groepmetode • Simulasie speletjies • Werkswinkels 	<ul style="list-style-type: none"> • Hof aksies • Protes en demonstrasies • Opleiding
Self-help				<ul style="list-style-type: none"> • Beplanningsbystand • Self-help handleidings • Gemeenskapswerkers • Taak magte • Gemeenskapsforums • Studie groepe

2.4.3 Self-help tegnieke

Self-help tegnieke is waar die publiek self verantwoordelik is om deel te neem aan die beplanningsproses. Dit voorsien die tegnieke vir effektiewe publieke deelname in die beplanningsproses aan die publiek.

Dikwels met groot projekte is daar verskillende en uiteenlopende faktore wat in gedagte gehou moet word indien 'n tegniek gekies word. Daar is sekere elemente wat die keuse van 'n tegniek kan beïnvloed. 'n Paar daarvan kan as volg opgesom word:

- * die tipe aansoek;
- * die betrokke groepe, byvoorbeeld is min mense in die groep geletterd;
- * aard van die projek asook die omvang;
- * beskikbare bronne en tyd;
- * toeganklikheid tot die studie area;
- * nasionale en provinsiale wetgewing; en
- * die betrokkenes se waardes en sieninge.

2.5 VOOR- EN NADELE VAN PUBLIEKE DEELNAME

2.5.1 Voordele

In die huidige Suid-Afrika waar daar gefokus word op die publiek, is daar verskeie redes hoekom publieke deelname in beplanning en implementering al hoe meer belangrik word. Dit sluit in:

- * Publieke deelname gee beplanners insig oor plaaslike omstandighede en wat die spesifieke behoeftes van die gemeenskap is (Potter in Kok en Gelderblom, 1994:61). Daar is 'n verskuiwing van 'n "top-down" benadering na 'n meer "bottom-up" benadering, wat beteken dat besluite nie meer geneem word deur die beplanner alleen nie maar dat die publiek ook betrek word by beplanningsprosesse. Beplanning vind nie meer in 'n vakuum plaas nie, wat beteken dat die beplanner meer bewus is van wat aangaan. Individue aanvaar

nuwe planne makliker as hulle deelgeneem het aan die voorbereiding (Kok en Gelderblom, 1994:61). Die publiek aanvaar besluite makliker as hulle voel hulle was deel van die proses, eerder as dat besluite op hulle afgedwing word.

- * Met publieke deelname word meer mense se behoeftes geïdentifiseer. Dit is belangrik dat nie slegs 'n geselekteerde groep moet deelneem nie, maar soveel as moontlik van die publiek sodat besluite verteenwoordigend sal wees van die gemeenskap.
- * Projekte is volhoubaar omdat daar minder teenkantiing ontstaan en mense deel vorm van die projek.
- * Gemeenskappe word aangemoedig om verantwoordelikheid te aanvaar vir projekte (Emmett soos aangehaal in Kok en Gelderblom, 1994: 62).
- * Fondse word nie gemors op projekte wat nie volhoubaar is nie.
- * Deelname bied gemeenskappe die geleentheid om konstruktief tot die verbetering van hulle omgewing by te dra. Publieke deelname gee gemeenskappe die geleentheid om deel te neem en sodoende bekom die publiek ook nuwe idees wat hulle kan aanwend om hulle omgewing te verbeter.
- * Deelname versterk demokrasie omdat dit lei tot beter ingeligte en meer betrokke mense (De Tolly, 1991: 28).
- * Doelwitte is meer realisties aangesien die behoeftes van die gemeenskap direk aangespreek word. Dikwels as beplanning in 'n vakuum plaasvind, is projekte nutteloos vir die betrokke gemeenskap. Met deelname sal daar vroegtydig gesien kan word of daar 'n behoefte na die projek is
- * Die verantwoordelikheid van beplanners is groter aangesien alle beplanning in die beplanningsproses deursigtig is en dit mense toelaat om self ondersoek in te stel.

2.5.2 Nadele

Saam met die ideale situasie waar die publiek betrokke is by beplanningsbesluite, is daar dikwels gepaardgaande probleme. Die probleme sluit in:

- * Publieke deelname kan tydrowend wees, aangesien daar meer rolspelers betrokke is in die beplanningsproses. Meer mense beteken meer opinies en 'n

groter aantal behoeftes wat beteken dat dit langer sal neem om tot 'n vergelyk te kom.

- * Konflik kan ontstaan omdat daar soveel verskillende, dikwels strydende, opinies en idees van verskillende mense van uiteenlopende agtergronde ingewin word.
- * Die besluitnemingsproses is dikwels kompleks en moeilik verstaanbaar. Deelnemers se begrip van die beplanningsproses ontbreek dikwels. Dikwels is dit eers nodig om mense te onderrig voordat daar met deelname begin kan word.
- * Omdat daar meer deelnemers is, word daar dikwels addisionele personeel benodig vir administrasie en kontrole.
- * Tesame met addisionele personeel word kostes ook verhoog. Kostes kan geld, tyd en werksure insluit.
- * Publieke deelname lei nie noodwendig tot groter volhoubaarheid van projekte nie, omdat die publiek uiteenlopende opinies het van wat volhoubaar is en wat nie.

Ten spyte van die bogenoemde nadele is teoretici dit eens dat die voordele steeds die nadele oorskadu. Daar is al dikwels in die verlede gesien dat projekte gekenmerk kan word deur uitgerekte onderhandelinge asook vertragings indien die publiek nie betrek is nie. Die nuwe Grondwet van Suid-Afrika vereis ook 'n deelnemende benadering.

2.6 WETGEWING OOR PUBLIEKE DEELNAME

Publieke deelname is deeglik omskryf en ingewortel in onlangse wetgewing, van die Grondwet (Wet 108 van 1996) tot die Wet op Munisipale Sisteme (Wet 32 van 2000). Die doel van die afdeling is om aan te dui wat die konstitusionele en wetlike raamwerke is waarin publieke deelname plaasvind. Die belangrikste van hierdie voorgeskrewe wette is die Grondwet.

Hoofstuk 2 van die Grondwet, die Handves van Menseregte, is 'n hoeksteen van die demokrasie in Suid-Afrika. Dit verskans die regte van alle mense in ons land en dra by tot die demokratiese waardes van menswaardigheid, gelykheid en vryheid. Een van hierdie waardes wat in die Grondwet gemeld word, is vryheid van spraak.

Daar is verskillende verwysings na publieke deelname in die Grondwet waarvan 'n paar verteenwoordigende klousules hier aangehaal word.

Artikel 32 dui daarop dat die publiek toegang moet hê tot enige informasie wat deur die staat gehou word asook, onder sekere omstandighede, inligting wat deur 'n ander persoon gehou word.

Artikels 59 (a), 72 (1) en 118 hou verband met publieke toegang tot Nasionale vergaderings, Nasionale Rade en Provinsiale wetgewers onderskeidelik.

Artikel 152 (e) dui ook aan dat een van die oogmerke van plaaslike regering moet wees om die betrokkenheid van gemeenskappe en gemeenskapsorganisasies in plaaslike regeringsaangeleenthede aan te moedig.

Artikel 3(1)(d) van die Wet op Ontwikkelingsfasilitering (Wet 67 van 1995) stipuleer dat geaffekteerde lede van gemeenskappe aktief moet deelneem in die prosesse van plaaslike ontwikkeling. Artikel 3(1)(e) dui aan dat die vaardighede van benadeelde persone betrokke by plaaslike ontwikkeling, ontwikkel moet word.

Daar bestaan twee essensiële metodes vir 'n plaaslike regering om die publiek te betrek en effektiwiteit te verhoog, naamlik geïntegreerde ontwikkelingsbeplanning en prestasiebestuur. Elke munisipaliteit is ook verantwoordelik vir die opstel van 'n geïntegreerde ontwikkelingsplan. Plaaslike gemeenskappe moet deelneem in hierdie beplanning as vennote in die ontwikkelingsprogramme (Meyer en Theron, 1994: 28). Geïntegreerde ontwikkelingsbeplanning vereis ook 'n mate van publieke deelname om die geïntegreerde ontwikkelingsplanne op te stel.

Artikel 19(2) van die Wet op Munisipale Strukture (Wet 117 van 1998) stipuleer dat munisipale rade jaarliks die volgende moet hersien:

- * die bepaling van behoeftes van die gemeenskap, en prioritisering van die orde waarin die behoeftes aangespreek gaan word;
- * bestaande prosesse wat die gemeenskap betrek;
- * organisasie en afleweringsmeganismes om die behoeftes van die gemeenskap die hoof te bied, en
- * die algemene uitvoering van pligte om bogenoemde doelwitte te bereik.

Artikel 19(3) bepaal dat 'n munisipale raad meganismes moet ontwikkel om die gemeenskap en gemeenskapsorganisasies te konsulteer, oor die funksies wat hulle uitvoer en hoe mag uitgeoefen word.

Hoofstuk 4 van die Wet op Munisipale Sisteme bepaal dat 'n Munisipale Raad "... 'n kultuur van munisipale regering ontwikkel wat formele verteenwoordiging aanvul met 'n sisteem van deelnemende regering, en moet vir die doel toestande aanmoedig en skep vir die plaaslike gemeenskap om aan die sake van 'n munisipaliteit deel te neem...".

2.7 GEVOLGTREKKINGS

Uit studies gemaak deur onderskeie navorsers is dit duidelik dat publieke deelname sy voordele en nadele het, maar dat voordele die nadele oorskadu. Volgens wetgewing word munisipaliteite verplig om die publieke by beplanning te betrek.

Met die Gautreinprojek was publieke deelname 'n belangrike vereiste, wat baie tyd in beslag geneem het.

3: OMGEWINGSIMPAKSTUDIES

3.1 HISTORIESE OORSIG VAN OMGEWINGSIMPAKSTUDIES

Daar was alreeds vroeg in die 20ste eeu fasette van omgewingsimpakstudies. Die hoof element in die 20ste eeu was grondgebruikkontrole of grondgebruikbestuur (Claassen, 1999: 1). Omgewingsimpakstudies is die eerste keer wettig ingestel onder die "National Environmental Policy Act of 1969" in die Verenigde State van Amerika vir alle staats en staat-ondersteunende projekte. Hierdie Wet simboliseer nie slegs 'n nuwe verpligting teenoor die bewaring van die omgewing nie maar was ook 'n "affirmation of faith in the use of science for planning and decision making" (Smith 1993: 8). Die oorsprong en ontwikkeling van omgewingsimpakstudies word gedek deur Glasson (1995) en verskeie ander skrywers soos Fuggle and Rabie (1983 & 1992), Smith (1993) en Vanclay (1995).

Volgens Vanclay (1995: 5) was daar teen die 1990's alreeds oor die 40 lande wat omgewingsimpakstudies gehad het en wat die beleid van die Verenigde State se Wet op Nasionale Omgewing beleid weerspieël het. Daar was selfs lande wat dit nog 'n stappie verder geneem het deur verklarings oor omgewingsimpakstudies aan te pas by hulle politieke klimaat, hulpbron basis, ontwikkelingsaksies en inherente swakhede en sterktes. Voorbeelde van die lande sluit in Kanada wat hulle eie prosesse tot stand gebring het in 1973; Australia in 1974; Wes-Duitsland in 1975 en Frankryk in 1976.

In Suid-Afrika het die bevordernis van onderskeie omgewingsimpakstudies as 'n hulpmiddel vir beplanning stadig gegroei (Claassen, 1999: 2). Eers teen 1983 was daar konsensus bereik in Suid-Afrika dat omgewingsake 'n integrale deel is in die beplanningsproses.

Oor die laaste paar dekades het die konsep bewaring van die omgewing verander na die konsep van omgewingsbestuur. Verskillende veranderinge het plaasgevind, een daarvan die verandering vanaf 'n natuurlike benadering na 'n meer holistiese benadering. Saam met die veranderinge was daar ook meer aandag geskenk aan

die bewaring van die natuurlike omgewing. Die verskuiwing van denkrigting het ook 'n verandering van beleid tot gevolg gehad. Beleid is gesien as bestuursmeganismes eerder as bewaringsmeganismes. Die volgende afdeling handel oor die transformasie van visies en die betrokke beleide.

3.1.1 Die Wet op Omgewingsbewaring (Wet 73 van 1989)

Die Wet op Omgewingsbewaring (Wet 73 van 1989) wat voorsiening gemaak het vir verskeie bewaringsmeganismes. Die doel van die Wet is “om voorsiening te maak vir die doeltreffende beskerming en beheerde benutting van die omgewing en...”. Hierdie stelling is beskou as 'n uitsonderlike stap in die formalisering van die begrip ‘bewaring van die natuurlike omgewing’ in Suid-Afrika. Die implementering van die Wet kan gesien word as 'n stap wat geneem is om in pas te bly met internasionale ontwikkelings. Omgewingsimpakstudies kon nou geïntegreer word met ontwikkelingsaktiwiteite, alhoewel dit omtrent 'n dekade geneem het om regulasies vir omgewingsimpakstudies te implementeer.

Volgens Artikel 2 het die bepaling van die beleid om die natuurlike omgewing te beskerm ontstaan, met die oog op:

- * “die beskerming van ekologiese prosesse, natuurlike stelsels en die natuurskoon sowel as die behoud van botaniese verskeidenheid in die natuurlike omgewing;
- * die bevordering van volhoubare benutting van spesies en ekosisteme en die doeltreffende aanwending en hergebruik van natuurlike hulpbronne;
- * die beveiliging van die omgewing teen versteuring, agteruitgang, skending, vergiftiging, besoedeling of vernietiging as gevolg van mensgemaakte strukture, aanlegte, prosesse of produkte of mensgemaakte handeling; en
- * die skepping, instandhouding en verbetering van omgewings wat bydra tot die algemeen aanvaarbare lewenskwaliteit vir die inwoners van die Republiek van Suid-Afrika”.

Die Wet, soos bespreek in paragraaf 3.2 hieronder, definieer omgewing as “die som van omringende voorwerpe, toestande en invloede wat die lewe en gewoontes van

die mens of enige ander organisme of 'n versameling van organismes beïnvloed". Die mens is dus deel van die omgewing. Daar is verskillende aspekte soos kultuur, ekonomiese aspekte, sosiale sisteme, politieke- en waarde sisteme wat die interaksie tussen mens en die natuurlike omgewing kan beïnvloed.

'n Belangrike aspek wat ingedagte gehou moet word, is die beheermeganismes oor handeling wat 'n invloed op die omgewing kan hê. Omgewingsimpakstudies is een van die meganismes wat gebruik kan word om die moontlike impak van ontwikkelings te bepaal. Artikel 21, 22 en 26 hou verband met die beheermeganismes om degradasie van die omgewing te voorkom. Artikel 21 lys die aktiwiteite wat nie uitgevoer mag word voordat toestemming verkry is nie, en artikel 26 verduidelik die prosedure wat gevolg moet word om toestemming te kry.

Die Wet was verantwoordelik gewees vir 'n bewuswording van die omgewing en om die omgewing te bewaar. Dit is ook nou moeiliker om toestemming te kry vir projekte sonder die nodige omgewingsimpakverslae.

3.1.2 Die Nasionale Wet op Omgewingsbestuur (Wet 107 van 1998)

Die nuwe Grondwet van Suid-Afrika (Wet 108 van 1996) meld in Artikel 24 dat "elkeen die reg op 'n omgewing het wat nie skadelik vir hul gesondheid of welsyn is nie; en op die beskerming van die omgewing ter wille van huidige en toekomstige geslagte deur redelike wetgewende en ander maatreëls...". Hierdie konstitusionele reg beklemtoon 'n behoefte na 'n geïntegreerde benadering tot omgewingsbestuur wat beide die beginsels van omgewing en bestuur op 'n holistiese manier integreer. Op hierdie stadium was volhoubare ontwikkeling vir die regering prioriteit nommer een en daarom is bestuursmeganismes nodig geag om die natuurlike omgewing te bewaar.

Hierdie besef van die regering het aanleiding gegee tot die daarstel van die Nasionale Wet op Omgewingsbestuur (Wet 107 van 1989). Die belangrikheid van hierdie Wet lê nie soseer in die sisteme wat dit skep nie, maar eerder in die beginsels en prosesse wat voorgeskryf word (Claassen, 1999: 14). Hierdie beginsels en prosesse kan toegepas word op enige nuwe ruimtelike en grondgebruik planne.

Artikel 2(2) van die Wet dui op 'n antroposentriese benadering deurdat omgewingbestuur mense en hulle behoeftes voorop moet stel, asook om hulle fisiese, sielkundige, ontwikkelende, kulturele en sosiale belange te dien.

Die Wet ondersteun persoonlike omgewingsregte sowel as beginsels van volhoubaarheid, en sosiale, omgewings en ekonomiese stabiliteit. Die Wet sien volhoubaarheid as noodsaaklik. In artikel 2(3) word daar ook gestel dat volhoubare ontwikkeling drie komponente insluit, naamlik 'n sosiale aspek, die omgewing en die ekonomie. Al hierdie komponente moet in harmonie wees voordat volhoubare ontwikkeling ontstaan.

Hoofstuk 5 van die Wet bepaal dat elke aksie waarvoor toestemming van 'n regeeringsorgaan nodig is, en wat moontlik die omgewing mag beskadig, 'n proses moet deurloop om die omvang van die impak te bepaal. Dié Hoofstuk stel in meer algemene terme, wat reeds deur die Artikels 21 en 26 regulasies gedoen word.

Die Wet is meer omvattend as die Wet op Omgewingsbewaring deurdat dit die essensiële elemente vir die toepassing van omgewingsimpakstudies spesifiseer. Die Wet het Suid-Afrika in die globale veld van omgewingsbestuur geplaas.

3.1.3 Volhoubare ontwikkeling

Volhoubare ontwikkeling kan gedefinieer word as “development that meets the needs of the present without compromising the ability of future generations to meet their own needs” (WCED¹, 1987: 43 soos aangehaal in De Beer en Swanepoel, 2000: 63). Volhoubare ontwikkeling is egter nie 'n nuwe konsep nie en is gereflekteer in die beleid van die verlede, soos vervat in die Wet op Omgewingsbewaring (Wet 73 van 1989) wat stipuleer dat “development must be environmentally and economically sustainable” [artikel 2(3)].

¹ Western Cape Education Department: South Africa

Dit is nie maklik om volhoubaar te ontwikkel nie. Die uitdaging van volhoubare ontwikkeling lê daarin dat die komponente van volhoubare ontwikkeling in ewewig moet wees. Ekonomiese, sosiale en politieke komponente is elemente in die sisteem wat bydra tot die bewaring van die omgewing. Volhoubare ontwikkeling dra by tot die verbetering en instandhouding van mense en ekosisteme.

Omgewingsimpakstudies kan as 'n metode gebruik word om aksies te bespeur wat volhoubare ontwikkeling beïnvloed.

3.1.4 Prosedure vir geïntegreerde omgewingsbestuur (1992)

Gedurende die 80's is die konsep 'omgewingsbewaring' vervang deur konsepte soos 'omgewingsbestuur' en 'geïntegreerde ontwikkelingsbestuur'. Geïntegreerde ontwikkelingsbestuur is "... a philosophy which provides guidelines for ensuring that environmental considerations are fully integrated into all stages of the development process in order to achieve a desirable balance between conservation and development" (Harrison, 1996: 7).

In 1992 het die Department Omgewingsake 'n reeks dokumente oor geïntegreerde omgewingsbestuur gepubliseer. Deur die publikasies het die Departement ten doel gehad om prosedures te formuleer asook om die onderliggende beginsels van omgewingsbestuur te identifiseer. Die basiese beginsels wat geïntegreerde omgewingsbestuur onderskryf, is dat daar (DEA 1, 1992: 5):

- * ingeligte besluite geneem word;
- * verantwoordelikheid aanvaar word vir informasie waarop besluite gebaseer is;
- * verantwoordelikheid aanvaar word vir besluite wat geneem is;
- * 'n betekenis geheg word aan die term 'omgewing';
- * 'n oop, deelnemende benadering aanvaar word;
- * konsultasie moet wees met geïmpakteerde en belangstelings groepe;
- * alternatiewe opsies oorweeg word;
- * gepoog word om negatiewe impakte te minimaliseer en positiewe aspekte te maksimaliseer;

- * gesorg word dat sosiale kostes van ontwikkelingsvoorstelle deur die gemeenskappe swaarder weeg as die ekonomiese voordele, byvoorbeeld meer direkte voordele vir die gemeenskappe
- * individuele regte in ag geneem word in besluite;
- * gehou word by hierdie beginsels gedurende al die fases van beplanning; en
- * geleenthede geskep word vir die publiek en spesialiste se insette in die besluit-nemingsproses.

3.2 DEFINISIE VAN 'OMGEWING'

Dit is eers belangrik om te verstaan wat die konsep 'omgewing' beteken en wat die term spesifiek omsluit. Indien die konsep 'omgewing' verstaan word kan daar verstaan word wat 'n omgewingsimpakstudie sal insluit. Dokument 6 van die Geïntegreerde Omgewingsbestuur-riglyn-reeks (DEA 6, 1992: 4) definieer 'omgewing' in engels as "the external circumstances, conditions and objects that affect the existence and development of an individual, organism or group. These circumstances include biophysical, social, economic historical, cultural and political aspects". Dit is direk afgelei van die definisie van die Wet op Omgewingsbewing, naamlik "die som van omringende voorwerpe, toestande en invloede wat die lewe en gewoontes van die mens of enige ander organisme of versameling van organismes beïnvloed".

Die definisie van die Nasionale Wet op Omgewingsbestuur is minder antroposentriek. Dit definieer omgewing as:

"the surroundings within which humans exist and that are made up of-

- (i) the land, water and atmosphere of the earth;
- (ii) micro-organisms, plant and animal life;
- (iii) any part or combination of (i) and (ii) and the interrelationships among and between them; and
- (iv) the physical, chemical, aesthetic and cultural properties and conditions of the foregoing that influence human health and well-being."

Daar kan uit die definisies van die omgewing afgelei word dat die konsep as baie omvattend beskou word. Alle aspekte wat die mens en die natuurlike omgewing raak moet ingesluit word. Die Departement van Omgewingsake en Toerisme (DEA 5 1992:3) gee 'n breedvoerige lys van aspekte wat ingesluit moet word in omgewingsimpakstudies, naamlik:

- * fisiese eienskappe van die terrein asook die omliggende area;
- * ekologiese eienskappe van die terrein en die omliggende areas;
- * huidige en potensiële grondgebruik en die landskap se karakter;
- * kulturele erfenis;
- * sosio-ekonomiese karaktertrekke van die publiek wat beïnvloed word;
- * infrastruktuur van dienste;
- * sosiale en gemeenskapsdienste en fasiliteite;
- * besoedelingsvlakke;
- * risiko's en aspekte van gevaar;
- * veiligheid en gesondheid;
- * kumulatiewe en sinergistiese effekte; en
- * verhoging van positiewe eienskappe.

3.3 DEFINISIE EN DOEL VAN OMGEWINGSIMPAKSTUDIES

Daar bestaan geen universele aanvaarbare definisie vir omgewingsimpakstudies nie. Daar is ook verskeie outeurs (Barret & Therivel, 1991:2; Biswas & Geping, 1987: 191; Canter, 1996:2; Erickson, 1994:3; Glasson, 1995:3; Goodland et al, 1996:6; Lee, 1989:3; Sheate, 1996:25) wat poog om die konsep te definieer en daarom is daar gepoog om die elemente uit te haal wat voorkom in al die definisies. 'n Omgewingsimpakstudie behels:

- * die identifisering, voorspelling en interpretasie van potensiële impakte of gevolge van menslike aktiwiteite op die omgewing;
- * 'n sistematiese, holistiese, multi disziplinêre benadering of gestruktureerde proses;
- * die gebruik van nuwe informasie in die besluitnemingsproses wat gebruik word vir beplanning;
- * 'n meganisme wat gebruik kan word vir omgewingsbewaring; en

- * die inkorporering van meganismes om negatiewe invloede op die omgewing te minimaliseer.

Dit is duidelik dat twee konsepte duidelik na vore kom as daar na die definisie van omgewingsimpakstudie gekyk word, naamlik 'omgewing' en 'impak'. Die term 'omgewing' is reeds gedefinieer en 'impak' kan gedefinieer word as die uitkoms van 'n aksie, al word dit gesien as wenslik of onwenslik (DEA 6, 1992: 4).

Impak word ook gedefinieer in Artikel 21, 22 en 26 van die Wet op Omgewingsbewing. Hierdie dokument verdeel impakte in:

- * positiewe impakte, veranderinge wat die kwaliteit van die omgewing verbeter;
- * negatiewe impakte, veranderinge wat die kwaliteit van die omgewing laat afneem; en
- * betekenisvolle impakte, impakte wat, met hulle duur, intensiteit of omvang 'n belangrike aspek van die omgewing verander.

Impakte kan verder geklassifiseer word as primêre of sekondêre impakte. Enige direkte effek wat die gevolg is van 'n projek, kan gedefinieer word as 'n primêre impak. Sekondêre impakte is daardie impakte wat nie direk verbind kan word aan die projek nie, byvoorbeeld die menslike aspek hetsy emosioneel of fisies wat eers jare na die projek tevoorskyn kan kom.

Sekondêre impakte is dikwels moeilik om te bepaal aangesien daar somtyds impakte is wat nie voor die tyd bekend is nie. Dit is gewoonlik die resultaat van die interafhanklikheid van primêre impakte (Fuggle & Rabie, 1992: 765).

Afgelei vanaf die definisie van omgewingsimpakstudies kan daar gesê word dat die doel van 'n omgewingsimpakstudie is om te verseker dat omgewingsaangeleenthede in berekening gebring sal word in beluete wat oor ontwikkelingsvoorstelle handel. Die rasionaal agter die ontstaan van omgewingsimpakstudies was om die omgewing, wat in die verlede geignoreer of verwaarloos is, te beskerm. Omgewingsimpakstudies word dikwels gesien as 'n meganisme vir omgewingsbewing (Biswas & Geping, 1987:191; Glasson 1995: 3). Omgewingsimpakstudies kan gesien word as katalisator vir volhoubare ontwikkeling, die bewaring van natuurlike hulpbronne wat kan inluit mensgemaakte kapitaal vir toekomstige generasies.

Die twee sleutelemente van omgewingsimpakstudies wat verband hou met beplanning en besluitneming is die informele element, byvoorbeeld wetenskaplike tegnieke en metodes wat gebruik word om informasie te genereer, en die element van beïnvloeding, byvoorbeeld die prosesse en prosedures wat gebruik word om te verseker dat hierdie inligting oorweeg sal word in besluitneming (Horberry, 1989: 291).

3.4 DIE PROSES VAN OMGEWINGSIMPAKSTUDIE

'n Omgewingsimpakstudie bestaan uit 'n reeks aktiwiteite. Die proses moet nie gesien word as 'n reeks vasgestelde stappe wat op mekaar volg nie, maar eerder gesien word as 'n sikliese prosedure wat aangepas kan word by verskillende projekte (Canter, 1996: 48; Wood 1995: 5). Die prosedure word in 'n diagramatiese formaat opgesom in Figuur 3.1.

Daar bestaan verskillende variasies van die stappe wat gevolg moet word, soos voorgeskryf in Artikel 26 van die Wet op Omgewingsbewaring. Meeste bestaan uit die volgende stappe (Wood, 1995: 5):

- oorweeg alternatiewe opsies om spesifieke ontwikkelingsdoelwitte te bereik;

- ontwerp die gekose voorstel;

- “screening” bepaal of 'n formele evaluering nodig is, en indien nodig, of die proses 'n volledige omgewingsimpakstudie moet insluit;

- bestekbepaling: bepaal watter onderwerpe deur die omgewingsimpakstudie gedek moet word, sowel as die benaderings en die parameters wat gebruik moet word;

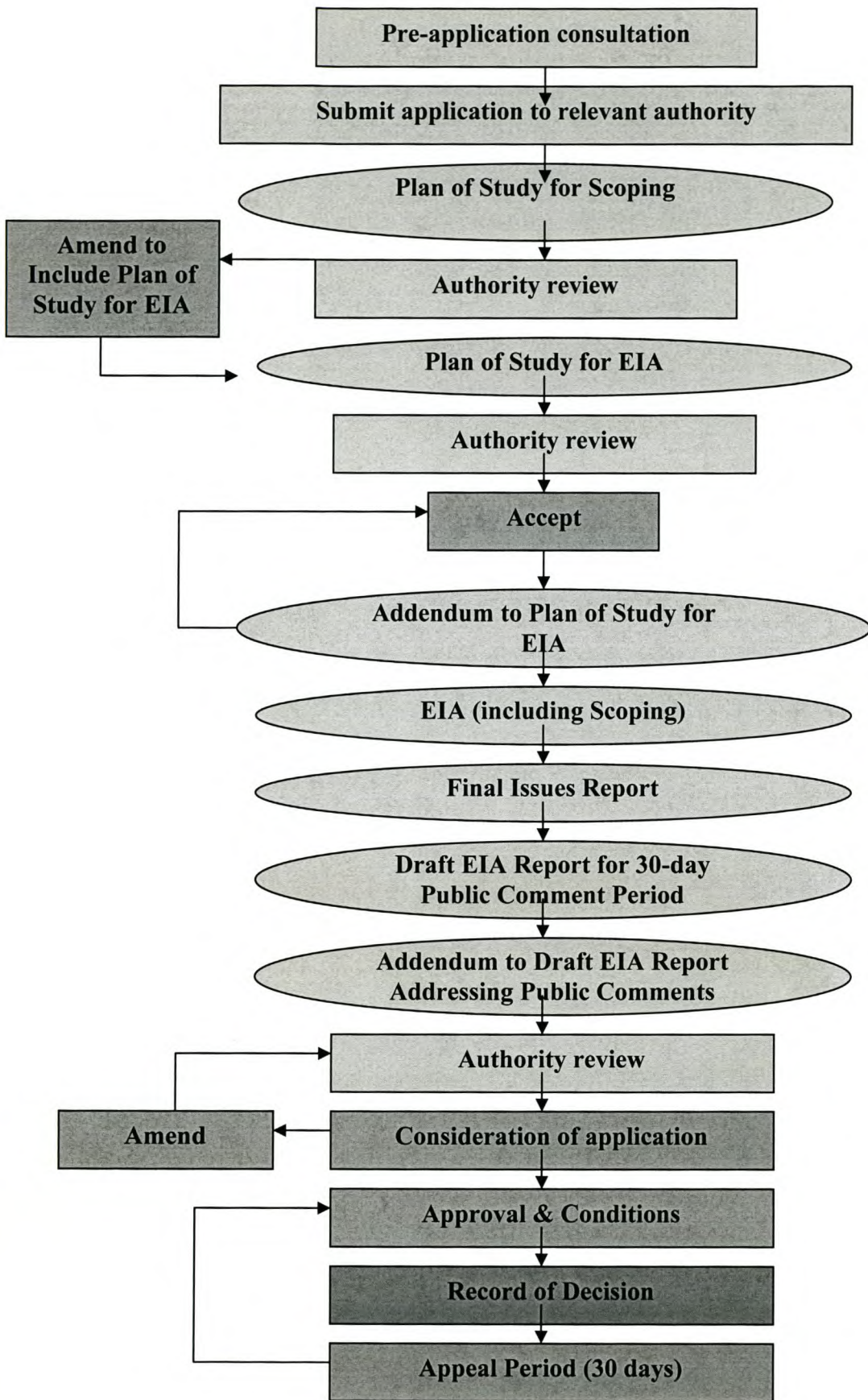
- stel die omgewingsimpak verslag op;

- hersien die verslag en kyk vir kwaliteit en geskiktheid van inligting;

- neem 'n besluit oor die voorstel;

- monitor implementering van die voorstel.

Publieke deelname en konsultasie moet ingesluit word in die proses, om te verseker dat die publiek aktief betrokke is en opgevoed word in die besluitnemingsproses. Kwaliteit, uitgebreidheid en effektiwiteit word verseker indien 'n deelnemende benadering gevolg word (Glasson, 1995: 5).



Figur 3.1 Die Omgewingsimpakstudie proses (Bohlweki Environmental: Volume 1, 2002: 12)

Gedurende die stappe van die omgewingsimpakstudie moet die volgende riglynbeginsels in gedagte gehou word (Claassen, 2001: 7):

deelname - toegang tot die proses vir alle belangstellendes;

deursigtigheid - alle evalueringsbesluite, asook die basisse vir besluite, moet oop en toeganklik wees;

sekerheid - die proses en die evalueringsmetodes moet lank vooruit aanvaar word deur alle deelnemers en gevolg word;

verantwoordelikheid - besluitnemers is ten alle tye verantwoordbaar vir hulle aksies en besluite wat geneem is;

geloofwaardig - take moet professioneel en objektief onderneem word;

koste-effektief - die proses asook die uitkomstes moet die bewaring van die omgewing teen die minste kostes vir die gemeenskap teweegbring;

buigzaam - die proses moet aangepas kan word om effektief enige voorstel of besluitnemingsituasie te hanteer, en

prakties - die informasie en uitsette wat voorsien word deur die proses moet maklik wees om te gebruik in die besluitneming- en beplanningsproses.

Daar het verskeie metodes oor die jare ontstaan, wat gebruik kan word om die impak van 'n projek te evalueer. Sommige van die tegnieke wat algemeen gebruik word, sluit in: Ad hoc metodes; kontrolelyns; oorlegte; netwerke; koste-voordeelstudies en modelering (Biswas 1987: 200). Die metodes kan saamgevat word in uiteindelik twee hoofmetodes, naamlik die Peodo-wetenskaplike metodes (soos die Matriks en Kontrolelyns) en die Beskrywend-waarde-oordelende metode. Die meeste impak studies word op die Beskrywend-waarde-oordelende metode gedoen.

Die Matriks en Kontrolelyns metodes sal nou kortliks bespreek word.

3.4.1 Kontrolelyns

Kontrolelyns voorsien 'n lys van omgewingsparameters wat oorweeg moet word vir moontlike impakte. Sodoende word daar verseker dat daar nie sekere aspekte misgekyk word gedurende die analise nie. Aangesien hierdie lys opgestel word voor 'n studie begin, kan hierdie lys gesien word as 'n statiese prentjie van die

moontlike verhouding tussen die ontwikkeling en die omgewing (Fuggle & Rabie, 1992: 768).

Beperkings wat verband hou met die metode sluit in: omgewingsimpakstudies is afhanklik van die ondervinding en persoonlike oordeel van alleenlik die deskundige. Eensydigheid kan daarom ontstaan; en die effekte wat kan bestaan tussen die projek aktiwiteite en omgewingsparameters kan nie geïdentifiseer word nie (Biswas, 1987: 201).

3.4.2 Matriks

Matriks metode is die mees aanvaarbare metode wat gebruik word vir analises omdat hulle gebaseer is op deskundiges se kennis en ook min ekologiese data benodig. Die matriks bestaan uit 'n horisontale lys van aktiwiteite wat gerangskik is teenoor 'n vertikale lys van omgewingsparameters. Die moontlike oorsaak- en -effek verhouding tussen aktiwiteite en omgewingsveranderlikes kan geïdentifiseer word deur 'n merkie in die betrokke vlak kruising te plaas (Biswas, 1987: 202). Matrikse kan interaktiewe en dinamiese eienskappe reflekteer van impakte. Beperkings van die metode is dat die matrikse nie kriteria bied vir besluitneming nie en hulle aanvaar dat alle aksies afhanklik is van gelyke status.

3.5 VOOR- EN NADELE VAN OMGEWINGSIMPAKSTUDIES

3.5.1 Voordele

Die voordele van omgewingsimpakstudies kan direk wees, soos 'n verbeterde ontwerp van 'n projek, of indirek, soos die toenemende bewuswording van die omgewing en die skep van die idee om die omgewing te bewaar. Soos vroër genoem, neem die voordele van 'n omgewingsimpakstudie toe as die proses dadelik gebruik word sodra die ontwerp vasgestel is.

Omgewingsimpakstudies het verskeie voordele

- * Deur die uitvoering van die omgewingsimpakstudie word daar na verskillende alternatiewe gekyk in die ontwerp en die plasing van projekte. Dit is 'n

algemene verbetering van die omgewing asook die plasing van projekte (Claassen, 2001: 12). Omgewingsimpakstudies kan gesien word as 'n metode om die omgewing te bewaar (Van Rensburg, 1999: 27). Inagneming van omgewingstandaarde verminder die versteuring en vernietiging aan die omgewing en verminder ook die moontlikheid van boetes (Claassen, 2001: 12).

- * Omgewingsimpakstudies het 'n wetlike status as 'n beplanningsinstrument om 'n volhoubare omgewing te verseker. Die feit dat dit aan die publiek bekend gemaak moet word, verhoog verder die status (Bisset, 1996: 1). Die mees pertinente voordele van omgewingsimpakstudies kan verteenwoordig word op verskillende vlakke, byvoorbeeld vir regerings- of besluitnemende owerhede, vir ontwikkelaars, vir die publiek en vir die beplanningsberoep. Die voordele van omgewingsimpakstudies vir regerings en besluitnemende outoriteite kan in twee groepe verdeel word, naamlik verbeterde besluitneming en verbeterde omgewingsbestuur.
- * Besparings in kapitaal en operasionele kostes word verkry. Kostes kan eskaleer indien omgewingsprobleme nie in ag geneem word aan die begin van projekte nie. Indien herstel later moet plaasvind, kan dit beteken dat duur metodes aangewend moet word om die impak te versag, of die projek moet afgeskaal word (Claassen, 2001: 12).
- * Verminder kostes en tyd van ontwikkelingsaansoeke. Indien alle faktore wat die omgewing kan benadeel voor die indiening van die aansoek in ag geneem is, is dit onwaarskynlik dat daar enige vertraging sal wees in die projek (Claassen, 2001: 9).
- * Die waarskynlikheid dat die projek makliker deur die publiek aanvaar sal word. Dit word bereik deur publieke deelname te gebruik regdeur die proses (Claassen, 2001: 12). Omdat die publiek deelneem aan die prosesse is daar ook 'n mate van deursigtigheid in die besluitnemingproses. Omgewingsimpakstudies verseker ook dat projekte geïntegreer word in die publiek se sosio-ekonomiese omgewings (Bisset, 1996: 3-4).

3.5.2 Nadele

In ontwikkelende lande het omgewingsimpakstudies baie tekortkominge. Die volgende aspekte kan geïdentifiseer word as van hierdie tekortkominge:

- * Te min aandag aan omgewingsaangeleenthede en in die algemeen omgewingsimpakstudies (Van Rensburg, 1999: 35).
- * Swak Instutusionele raamwerke vir omgewingsimpakstudies (Van Rensburg, 1999: 35). Omgewingsimpakstudies is ook dikwels nutteloos om indirekte en kumulatiewe impakte te identifiseer en aan te spreek (Goodland et al, 1996: 6; Lee, 1989: 7).
- * Tekort aan personeel met ondervinding of personeel met bestuurs- en tegniese vaardighede vir die implimentering van omgewingsimpakstudies (Van Rensburg, 1999: 35). Impakstudies is geneig om nie die impakte te evalueer nie, maar dit slegs te beskryf. Dikwels is uitsprake nie gebalanseer met die publiek se bydraes nie. Besluite is dikwels gebaseer op vorige ondervindinge wat nie noodwendig toepaslik is vir die spesifieke situasie nie. Aangesien omgewingsimpakstudie metodes ontwikkel is vanaf die impak identifisering perspektief, is hulle geneig om onvoldoende te wees vir voorspelling en evaluering (Smith, 1993: 26,188).
- * Ongeskikte basiese data of data wat nie beskikbaar is nie, asook wetenskaplike informasie wat ontoereikend is (Van Rensburg, 1999: 35). Data oor die omgewing is dikwels nie beskikbaar nie en die begrip van die dinamiek rakende omgewingsisteme is onvoldoende. Die omgewingsimpakstudie benadering is dikwels staties. Daar word aanvaar dat verhoudings konstand bly, en eintlik is die benadering dinamies (Barrow, 1997: 81).
- * Fragmentasie van outoriteite, tesame met verminderde magsoosisies van hoof ontwikkelingsektore (Van Rensburg, 1999: 35).
- * Geen kennis van omgewingsimpakstudies by beide die Nasionale en Plaaslike vlakke van regering nie (Van Rensburg, 1999: 35).
- * Publieke deelname as 'n nadeel wees in omgewingsimpakstudies. Die nadeel hieraan verbonde is dat die publiek dikwels sake misverstaan omdat daar die potensiaal bestaan dat baie verskillende perspektiewe aan hulle voorgelê kan word. Onvoldoende kennis van die publiek kan dan uitloop op onakkurate informasie wat ontvang word. Die uitkomstes van die publieke deelname prosesse is onseker en projekte kan vertraag word. Die betrokkenheid van die publiek kan besluitneming bemoeilik (Canter, 1996: 588; Thomas, 1996: 46-47).

3.6 PUBLIEKE DEELNAME IN DIE OMGEWINGSIMPAKSTUDIE

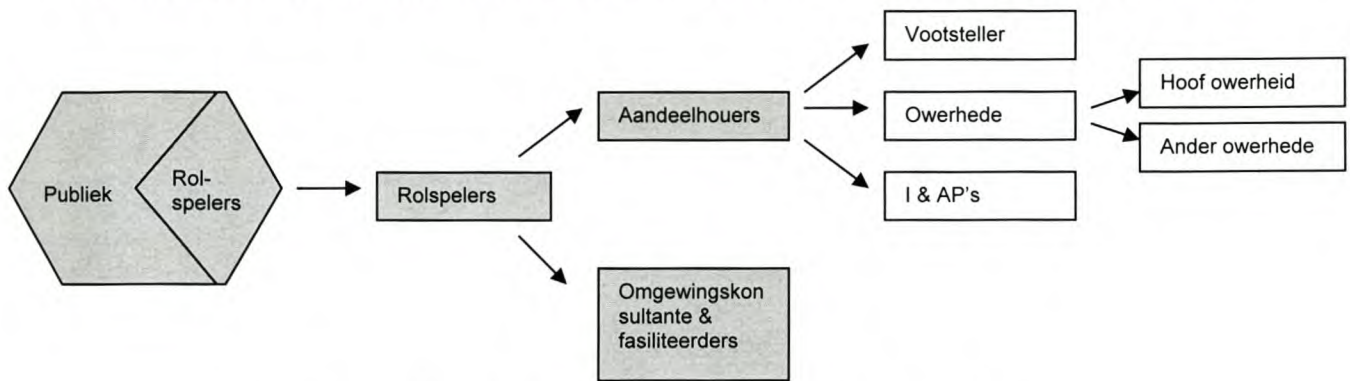
Daar is reeds na die konsep publieke deelname gekyk asook die prosesse wat verband hou met die konsep. Daar is ook in dié hoofstuk gekyk na konsepte wat verband hou met omgewingsimpakstudies. Maar hoe pas hierdie twee begrippe in mekaar?

Publieke deelname word dikwels as negatief beskou in die proses van omgewingsimpakstudies omdat dit soms lank neem, duur is en dikwels nie verteenwoordigend van die gemeenskap is nie. Maar aan die ander kant kan aktiewe deelname van die publiek bydra tot beter informasie, identifisering van alternatiewe, minimalisering van konflik en kan dit ook daartoe bydra dat projekte meer geredelik aanvaar word.

Vir publieke deelname om effektief te wees in omgewingsimpakstudies is dit eerstens belangrik dat die deelname verteenwoordigend van die gemeenskap moet wees. Tweedens is dit belangrik om alle persoonlike gevoelens opsy te skuif, aangesien daar dikwels teenstrydighede is met persoonlike opinies. Dikwels word besluite geneem wat eie sieninge oorskadu. Laastens kan die proses ook tot konflik lei as daar geen meganismes in plek is om konflikte te beredder nie. Dit is waar mediasie en konsultasie gebruik moet word.

Publieke deelname prosesse word ook dikwels verkeerd geïntrepeteer en sodoende kan die konsep nie voldoende toegepas word in omgewingsimpakstudies nie, bv. een advertensie in 'n plaaslike koerant kan nie gesien word as 'n publieke deelname 'proses' nie. In die Geïntegreerde Omgewingsbestuur- riglyn- reeks (DEA 3, 2001: 1) word daar gebruik gemaak van die term 'deelnemer verbintenis'. Deelnemer verbintenis word voorgestel om die konsep 'publieke deelname' te vervang om sodoende sommige misverstande wat verband hou met die konsep uit te klaar. Daar is ook gevind dat deelnemer verbintenis 'n meer gepaste term is om die spektrum van verhoogde vlakke van verbintenis tussen aandeelhouders aan te toon. Die term 'aandeelhouer' bied ook 'n meer gepaste alternatief en een wat 'n diversiteit van opsies bied. Maar die term kan ook beperkend wees, aangesien daar nie altyd 'n diversiteit van opsies bestaan nie.

Aandeehouer verbintenisse kan gedefinieer word as die proses “of engagement between stakeholders (the proponent, authorities and IE & AP's) during the planning, assessment, implementation and/or management proposals of activities. The level of stakeholder engagement varies, depending on the nature of the proposal or activity and the levels of commitment by stakeholders to the process. Stakeholder engagement can therefore be described by a spectrum or continuum of increasing levels of engagement in the decision making process. The term is considered to be more appropriate than the term “public participation” (DEA 3, 2001: 31). Figuur 3.2 is 'n grafiese voorstelling om die verskil tussen 'publiek' en 'aandeehouers' voor te stel.



Figuur 3.2: Die term "publiek" vs. "aandeehouer"
(Bron: DEA 3, 2001: 6)

Die doel van konsultasie, betrokkenheid, samewerking en bemagtiging van aandeehouers in die besluitnemingsproses kan eerstens beskou word as die bewuswording, opvoeding en begrip tussen aandeehouers en die identifisering van sake van belang wat kan lei tot gebalanseerde perspektiewe van sleutel aspekte. Bronne van informasie asook kennis en begrip van plaaslike aandeehouers brei algemene kennis uit. Daar moet kommentaar gelewer word op die bevindinge van tegniese studies en sodoende kan billike alternatiewe voorgestel word om konflik te vermy.

Verbeterde besluitneming verseker verantwoordbaarheid en verhoog vertroue in die samewerking. 'n Gevoel van samehörigheid en eienaarskap kan lei tot groter deelname. Hieruit volg demokrasie waar aandeehouers bydra tot die ontwikkeling van geskikte beleid en wetgewing (Canter, 1996; IAP2, 2002 in DEA, 2001: 9).

Die hoof doel van aandeelhouer verbintenis, is om die kommunikasie tussen aandeelhouders te verbeter om sodoende beter besluitneming en volhoubare ontwikkeling te fasiliteer (DEA, 2001: 9).

3.7 SAMEVATTING

Oor die hele wêreld het die behoefte ontstaan om die omgewing en alle hulpbronne te beskerm teen vinnig groeiende ontwikkeling soos behuising, industrieë, vervoernetwerke, ens. Sodoende is omgewingsbewaring in die land ingestel.

Die Suid-Afrikaanse Regering het vele jare later as lande soos Amerika, Kanada en Wes-Duitsland gevolg en wette aangeneem om bestuursorganisasies te onderig hoe om die natuurlike omgewing te bewaar. Sodoende is die Wet op Nasionale Omgewingsbewaring uiteindelik aanvaar.

Omgewingsimpakstudies het dus wetlike status bereik. Al die wette was nodig om die volhoubaarheid van ontwikkelings te verseker. Hierdie wette was uiters noodsaaklik om die volhoubaarheid van omgewingsbewaring te verseker.

Omgewingsimpakstudies impliseer die identifisering, voorspelling en intrepetisie van potensiële impakte van menslike aktiwiteite op die omgewing. So 'n impakstudie moet sistematies, holisties en multi-dissiplinêr van aard wees om te verseker dat negatiewe invloede op die omgewing geminimaliseer word.

'n Voorvereiste van 'n omgewingsimpakstudie is dat daar publieke deelname moet wees. Laasgenoemde is dikwels verkeerd geïnterpeteer en dit word nou eerder omskryf as deelnemer verbintenis. Laasgenoemde impliseer volhoubare deelname in die projek.

4:

BEKENDSTELLING AAN DIE GAUTREIN PROJEK

4.1 DIE PROJEK KONSEP

Die voorgestelde Gautrein behels die konstruksie van 'n moderne spoornetwerk wat bestaan uit twee lyne: 'n noord-suid lyn wat Pretoria en Johannesburg sal verbind ('n pendelaar diens), en 'n oos-wes lyn wat Sandton en die Oos-Rand by Rhodesfield in Kempton Park verbind ('n pendelaardiens). Die lyne verbind ook die Sandton area en Johannesburg Internasionale Lughawe vir die vervoer van vliegtuig passasiers (Bohlweki Environmental: Volume 1, 2002: 3).

Die spoorlyn sal 80 km lank wees, met die voorsiening vir toekomstige uitbreidings. Die gedeelte tussen Parkstasie, Johannesburg en Sandton sal getonnel word. Tonnel-seksies tussen Sandton en Marlboro in Johannesburg, en in Pretoria, is ook voorgestel as alternatiewe roetes, en is in die omgewingsimpakstudie ondersoek (Bohlweki Environmental: Volume 1 2002: 3).

'n Uitvoerbaarheidstudie is in 2000/2001 uitgevoer deur 'n konsortium van konsultante (die Gautrein tegniese span) wat aangestel is deur Gautrans (die departement van publieke vervoer en paaie in Gauteng). Die voorstelle vir die Gautrein is ontwikkel gedurende hierdie periode.

Daar word voorgestel dat die Gautrein 'n maksimum reisspoed sal hê van tussen 160 en 180 km/h, met 'n beraamde reistyd van ongeveer 35 minute tussen die Pretoria en Johannesburg se sentrale besigheidsgebiede. Die rit tussen Sandton en Johannesburg Internasionale Lughawe sal ongeveer 15 minute duur. As 'n minimum sal treine tussen 05h30 en 20h30 loop. Alle pendelaardiens sal as 'premium' diens funksioneer, met voorsiening vir 'premuim plus' diens. Die diens vir vliegtuig passasiers sal 'n 'premuim plus' diens wees.

Volgens Bohlweki Environmental (Vol. 1, 2002: 3) is 'n nuwe beeld nodig vir die Gautrein as 'n aanloklike vervoer alternatief vir motoriste. Die diens moet ook veilig,

gerieflik en betroubaar wees, veral vir gebruikers wat na die lughawe wil reis. Gedesentraliseerde fasiliteite vir inboek op vlugte word by Sandtonstasie beplan as deel van 'n lughawediens en daar sal ook ruimte vir bagasie op die trein wees .

Die Gautrein sal elektries aangedrewe wees. Elektriese krag is omgewingsvriendelik, en elektriese treine is vinniger as diesel treine. Krag vir die trein sal voorsien word deur Eskom, met 'n munisipale elektriese toevoer na die treinstasies.

Daar is nog geen spesifikasies vir die treine nie, aangesien dit bepaal sal word deur die maatskapy wat die bot wen om die Gautrein projek uit te voer (Freeman, 2003). Daar is wel voorgestel dat die trein 'n drywer kompartement sal hê aan beide kante van die treinstel. Die treine sal gegroepeer word in veelvuldige konfigurasies van drie of vier-wa eenhede, met sitplek vir 80 passasiers per wa en staanspasie vir nog 20 passasiers per wa op die pendelaar dienste, en sit spasie van 50 passasiers per wa op die lugwawe diens (Bohlweki Environmental: Volume 1, 2002: 4). Die Gautrein sal gebou word volgens die standaard spoorwydte (1 435 mm wyd). Treinstasie platforms sal op die reguit seksies geplaas word, min of meer 250 tot 300 m in lengte om die langer treinstelle te akkomodeer wanneer die sisteem in sy volle kapasiteit werk (Bohlweki Environmental: Volume 1, 2002: 4).

Die Gauteng Provinsiale Regering het Pretoria sentrale besigheidskern, Johannesburg sentrale besigheidskern en Johannesburg Internasionale Lughawe geïdentifiseer as belangrike nodusse, en anker stasies is beplan vir hierdie drie nodusse. 'n Aantal ander sleutel nodusse is ook geïdentifiseer vir die plasing van ander stasies. Slegs stasies wat binne die kern areas val, sal vir die eerste fase van die ontwikkeling van die Gautrein oorweeg word. Hierdie nodusse sluit in Hatfield, Centurion, Midrand, Marlboro, Rosebank and Rhodesfield (Bohlweki Environmental: Volume 1, 2002: 5).

Die volgende kriteria is gebruik om nodusse te evalueer binne die kern studie areas vir die plasing van stasies (Bohlweki Environmental: Volume 1, 2002: 6):

- * bestaande grondgebruik en digtheid;
- * huidige groei;
- * toekomstige groeipotensiaal;

- * plasing binne 'n bestaande radius;
- * toeganglikheid en pad kapasiteit;
- * publieke vervoerdienste en die potensiaal om nodusse te integreer;
- * integrasie moontlikhede met bestaande pendelaar fasiliteite;
- * uitbreiding van voetganger aktiwiteite;
- * die moontlikheid om grondontwikkelingsdoelwitte / geïntegreerde ontwikkelingsplanne te versoen met die Gautrein-projek; en
- * ander spesiale attraksies wat mense lok.

Daar sal twee sisteme bestaan naamlik, die voersisteme (sal passasiers vervoer van hulle eindpunte na die trein stasies) en verspreidingsisteme (sal passasiers vervoer vanaf die trein stasies na hulle finale eindpunt). Hierdie sisteme sal bestaan uit 'n kombinasie van bestaande publieke vervoersisteme, sowel as die nuwe pad-gebaseerde publieke vervoersisteme (Bohlweki Environmental: Volume 1, 2002: 6).

Die bestaande Metropolitan bus en Metrorail publieke vervoerdienste sal as die voersisteme, en tot 'n mindere mate as verspreiders by Johannesburg, Rosebank, Sandton, Pretoria en Hatfield Gautrein stasies dien (Bohlweki Environmental: Volume 1, 2002:6).

4.2 MOTIVERING VIR DIE PROJEK EN DOELWITTE

In Februarie 2000 het die premier van die Gautengse Provinsie, Mbhazima Shilowa, die aandag gevestig op die plan om moontlik 'n sneltrein (Gautrein) bekend te stel wat Pretoria, Johannesburg en die Johannesburg Internasionale Lughawe sal verbind. Hierdie aankondiging is een van tien Ruimtelike Ontwikkelingsinisiatiewe, ook bekend as "Blue IQ", van die Gautengse Regering.

Die rasionaal vir die Gautrein-projek, soos voorsien deur die projek se voorsteller, die Gauteng Department of Public Transport, Roads and Works (Gautrans) word hieronder uiteengesit (Bohlweki Environmental: Volume 1, 2002: 1):

"the Gauteng SDI projects, including the Gautrain, are aimed at stimulating development in specific areas of the province with a high potential for economic growth, thereby creating employment opportunities. The Gautrain

project is also in line with national Government's stated policy to promote public transport, and to prioritise it over private transport. The project is targeted as attracting current private car-users to the rapid rail system, and thereby alleviating congestion on the roads between Pretoria and Johannesburg, where the traffic volumes have been growing at a rate of approximately 7% per annum for more than a decade".

Daar is verskeie redes vir die inisiëring van die Gautrein Projek. Gauteng is die ekonomiese kern van Suid-Afrika wat meer as 36% van die land se bruto binnelandse produk genereer, terwyl Gauteng minder as 2% van die land se totale oppervlakte beslaan.

Die National Land Transport Transition Act (No. 22 van 2000) plaas 'n verpligting op Gautrans om die nasionale beleid van die Regering oor publieke vervoer uit te voer, naamlik om publieke vervoer te bevorder asook om publieke vervoer te prioritiseer oor private vervoer. 'n Ondersteunende publieke vervoersisteen is nodig om by te dra tot (Bohlweki Environmental: Volume 1, 2002: 1):

- * die optimisering van grondgebruik ontwikkeling;
- * die vermindering van kongestie op paaie;
- * die vermindering van die aantal padongelukke;
- * die vermindering van besoedeling wat deur voertuie veroorsaak word; en
- * die beweging na 'n meer holisties voorsiening van 'n geïntegreerde vervoersisteen.

Die sneltrein het ten doel om bogenoemde doelwitte te bereik. Die voorgestelde projek was ook ingesluit in die Gautengse Provinsiale Vervoerraamwerk. Hierdie raamwerk dien as riglyn vir die beplanning en voorsiening van vervoer in die Gauteng Provinsie op 'n strategiese vlak.

Tans is die publieke vervoerdienste in Gauteng, soos bestaande spoor, bus en minibus-taxi dienste, nie baie aantreklik of gerieflik vir huidige private motor gebruikers nie. Die South-African Rail Commuter Corporation (SARCC) en Spoornet (deel van Transnet) besit onderskeidelik pendelaar spoordienste en spoornetwerke in Gauteng. Metrorail (gedeelte van Transnet) beheer die pendelaar spoorsisteen. Die

Gautrein word nie beplan om mee te ding met die bestaande Metrorail dienste nie, maar moet eerder gesien word as ondersteuningsdiens vir die bestaande publieke vervoersisteme. Die Gautrein mik ook om bestaande private motoreienaars te lok wat tans paaie tussen Pretoria en Johannesburg gebruik (Bohlweki Environmental: Volume 1, 2002: 2).

Die volgende strategiese doelwitte is geïdentifiseer vir die Gautrein projek (Bohlweki Environmental: Volume 1, 2002: 2):

- * Ekonomiese groei, ontwikkeling en werkskepping moet gestimuleer word.
- * Verkeerskongestie moet verlig word in die Pretoria en Johannesburg korridor.
- * Die doelwitte van die nasionale Regering moet behaal word.
- * Die regering se toewyding tot die bevordening van publieke vervoer moet weerspeël word.
- * Die beeld van publieke vervoer moet verbeter word, meer private motor gebruikers moet gelok word.
- * Besigheidstoerisme moet ook bevorder word deur middel van die skakel wat bestaan tussen Pretoria en Johannesburg.
- * Die projek moet bydra tot stedelike herstrukturering, verkorting van reisafstande asook om stedelike volhoubaarheid te verbeter.
- * Daar moet 'n skakel wees tussen die Tswane Ring Rail projek, wat Mamelodi, Atteridgeville en Soshanguve/Mabopane verbind.
- * Die projek moet bydra tot die opheffing en herstrukturering van die Mamelodi en Johannesburg se sentrale besigheidskerne.
- * Die hoof ekonomiese nodusse van Gauteng moet verbind word met Johannesburg Internasionale Lughawe.
- * Die projek moet deel vorm van die holistiese vervoerplan en netwerk van Gauteng.

5:

PUBLIEKE DEELNAME DEUR MIDDEL VAN DIE MEDIA

In die projek was daar baie rolspelers wat bydraes gelewer het tot die projek. Die organisasie wat 'n groot rol speel in die Gautrein projek is die konsultantfirma Bohlweki Environmental, wat die omgewingsimpakstudie gedoen het. Bohlweki Environmental is aangestel deur Gautrans. Die hoof persone by Bohlweki Environmental wat betrokke was by die projek is:

Mnr. Jeremy Boswell, hoof van Bohlweki Environmental

Mnr. Mark Freeman, direkteur van Bohlweki Environmental se bestuureenheid

Me. Anna-Marie Roux, woordvoerder van Bohlweki

Me. Felicia Fourie, koördineerder van die Gautrein-taakgroep

Mnr. Jack Van der Merwe, hoof van die Departement Openbare Vervoer en Publieke deelname van die provinsiale admin/munisipaliteit en konsultasie moet ingesluit word in die proses, om te verseker dat die publiek aktief betrokke is en opgevoed word in die besluitneming proses. Die Departement Paaie van Gauteng se Regering, het ook 'n belangrike bydrae gelewer by die Gautrein projek.

Teenkanting teen die projek het ook gekom van deskundiges soos byvoorbeeld:

- * Prof. Karel Bakker, erfeniskenner
- * Prof. Anton Brits, hoof van die Departement Vervoer- ekonomie en Logistiek aan Unisa
- * Mnr. Maikel Song, van die Navorsingsentrum vir Werkskepping in die Boubedryf aan die Universiteit van die Witwatersrand
- * Mnr. Vaughan Mostert, van die Departement Vervoer en Logistieke Bestuur aan die Randse Afrikaanse Universiteit

Daar was verskeie verenigings soos Muckleneuk/Lukasrand eienaars- en inwonersvereniging (MLPORA) en Wyk 56 (dele van Arcadia, Brooklyn, Clydesdale, Hatfield, Hillcrest en Nieu-Muckleneuk) wat sterk gekant was teen die projek.

Verskeie individue en organisasies was ook gekant teen die nuwe sneltrein projek en deelnemende prosesse is ook gekritiseer.

Daar is verskillende maniere waarop die publiek betrek kan word by groot projekte. Een van die belangrikste middels wat gebruik kan word om die publiek in te lig en deelname aan te moedig, is die media. In hierdie studie is daar gekyk na artikels in 'n plaaslike Afrikaanse koerant wat betrekking op die Gautrein-projek gehad het. Artikels in die Beeld vanaf 6 September 2001 tot 14 Mei 2003 is geanaliseer. Daar was altesaam 95 artikels in hierdie tydspanne wat handel het oor die Gautrein-projek.

Die doel van die koerantartikels is tweeledig van aard. Eerstens is dit om die Gautengse belastingbetalers voortdurend en omvattend in te lig oor die vordering en die koste van die projek. Tweedens was dit 'n inligtingsbron oor komende publieke vergaderings wat verband hou met die Gautrein-projek.

Openbare vervoer in Suid-Afrika skets nie 'n positiewe prentjie nie. Die taxibedryf word nou eers gereguleer na Mafiastyl-oorloë oor roetes. Busse sorg gereeld vir hoofopskrifte in koerante oor ongelukke waarin talle mense dood is, of skrikwekkende syfers oor onpadwaardige busse. Geweld op treine en kabeldiefstal by treinspore maak die prentjie nog donkerder. "Openbare vervoerdienste in Gauteng en Suid-Afrika is nie baie aantreklik of gerieflik nie. Dié beeld van openbare vervoer moet verbeter word" lui die Gautrein-uitvoerbaarheidsverslag (Beeld, 22-2-2002: 18).

Nog 'n argument ten gunste van die Gautrein is die feit dat tot 23% van Gauteng se paaie gebuk gaan onder verkeersopeenhopings en daarom moet die provinsiale regering stappe oorweeg soos die instelling van tolpaaie en die ontwikkeling van die Gautrein om dié probleem aan te pak (Beeld, 22-5-2002:6).

Raadpleging oor die Gautrein-projek het reeds in Julie 2000 met metro-rade en belanghebbendes begin. Die span het in 'n verklaring gereageer op raadslede van Tswane (Pretoria) wat ongelukkig was dat hulle nie vooraf oor die roete ingelig is sodat hulle inwoners in hul wyke kon help of gerusstel nie. Volgens die span is 'n beraad tussen Gautrans en die Oos-Rand in Julie 2000 gehou en het die rade hul

beginselsteun gegee. Later dieselfde maand is 'n raadplegende konferensie met belanghebbendes soos stadsraadslede, belastingbetalersverenigings en verteenwoordigers van die sakesektor en vervoer gehou en weer is beginselgoedkeuring vir die projek gekry. Daarna het Gautrans en plaaslike owerhede raadplegende vergaderings gehou tot einde 2000 (Beeld, 1-2-2002:6).

5.1 WYKE

Wyke is verlede jaar in die lewe geroep ingevolge die Wet op Munisipale Strukture (Wet 117 van 1998). Die hoofdoel van die wykskomiteestelsel is om kommunikasie tussen die publiek en die regeerders te formaliseer/of te verbeter. Daar word gepoog om 'n meer 'deelnemende' regering deur die wykskomitees te skep. Die stelsel gee nie net meer informasie aan die publiek nie, maar maak dit ook makliker vir die publiek om hul stemme te laat hoor oor sake wat hulle raak. Wanneer lede van die publiek probleme in hul woongebied ondervind, kan hulle by die onderskeie verteenwoordigers in die komitee om hulp aanklop. Mnr. Louis Coetzee, raadslid van wyk 46 en voorsitter van die wykskomitee, beskryf hulle as sy "oë en ore daar buite" (Beeld, 17-4-2002:5). Nadat komiteeledede terugvoering aan die raadslid, wat die voorsitter van die komitee is, gegee het, gee die raadslid weer terugvoering aan die komitee oor die besluite wat in die raad geneem is, of beantwoord vrae wat die raadslid namens sy komitee vra.

Ten spyte van die voorafgaande konsultasies wat geklassifiseer is as 'wyd en deurlopend', was daar steeds raadslede, deur wie se wyke die sneltrein roete beplan word, wat gekla het dat hulle nie van die roete geweet het nie. Mnr. Fred Nel, die Demokratiese Alliansie-woordvoerder het gesê indien hulle vroeër ingelig was, kon die inwoners reeds gekonsulteer en die insette alreeds in die beplanning ingewerk gewees het (Beeld, 8-2-2002:9).

Mnr. Jack Van der Merwe, hoof van die Departement Openbare Vervoer en Paaie van Gauteng se wetgewer, het oor die gemeenskap se klagtes dat hulle te laat in die saak geken is, gesê daar moet eers 'n projek wees alvorens die mense kan reageer (Beeld, 15-2-2002:6). Van der Merwe het gesê die wetgewer het vier kriteria gestel

waaraan voldoen moes word voordat besluit is om met die projek voort te gaan. Die kriteria was (Beeld, 28-6-2002):

- * die projek moes tegnies haalbaar wees;
- * die provinsie moet in staat wees om sy deel van die kapitaal te voorsien;
- * dit moet moontlik wees om die projek deur middel van 'n vennootskap tussen die openbare en private sektor te bedryf; en
- * die modernste treintoerusting vir só 'n projek moet beskikbaar wees.

5.2 NADELE EN VOORDELE VAN DIE GAUTREIN-ROETE DEUR DIE OË VAN DIE PUBLIEK

Van die voordele wat genoem was in die impakstudies, sluit in 43 000 werkseleenthede tydens die konstruksie fase en wanneer die trein voltooi is, sal minstens 1 200 mense nodig wees om dit te bedryf. Daar sal ook nog 40 000 werkseleenthede per jaar geskep word weens die stedelike ekonomiese bedrywigheid wat die Gautrein sal meebring (Beeld, 22-2-2002:18).

Maar die voordele word oorskadu vir die inwoners wat hulle huise sal moet inboet vir die spoorlyn. Veral in Centurion en Muckleneuk in Tswane het inwoners met skok van die trein se voorgestelde roete kennis geneem. Inwoners wou weet waarom daar juis 'n treinontwikkeling moet wees en nie eerder padontwikkeling nie. Prof. Anton Brits, hoof van die Departement Vervoereconomie en Logistiek aan Unisa, debateer egter dat daar slegs 10 m en 25 m nodig vir 'n trein en vir 'n pad minstens 80 m nodig is. Waar daar nou 700 eiendomme onteien word, sal 1 700 dalk met padontwikkeling onteien moet word (Beeld, 22-2-2002:18). Daar is egter in 'n latere verslag bekend gemaak dat daar aansienlik minder onteienings as die beplande 700 nodig sal wees (Beeld, 22-10-2002:6). Die verminderde onteienings kom nadat baie van die inwoners se voorstelle in ag geneem is. Maar inwoners was na die veranderings nog steeds nie tevrede nie. Me. Karen Meyer, wyksraadlid het gesê "die skade wat berokken word, kan nie in waarde bereken word nie" Me. Meyer is van mening "dat die besluit op koste bereken is en nie op die impak nie" (Beeld, 22-10-2002:6). Volgens Bohlweki Environmental is hierdie stelling onwaar en is daar na meer aspekte gekyk as kostes, soos bv. topografie, plantegroei en die sosio-ekonomiese omgewing.

Inwoners van veral Mucleneuk was bekommerd oor die waarde van hul eiendomme en of hulle behoorlik vergoed gaan word. Mnr Mauritz Blignaut, 'n eiendomsagent, wou weet of daar vergoeding gaan wees vir dié wat 'agterbly', want volgens wetgewing word dié mense nie vergoed nie (Beeld, 24-4-2002:6). Inwoners van Sandton wie se huise nie in die pad van die beoogde Gautrein-roete is nie, maar in die onmiddellike gebiede daar rondom, het ook luidkeels hulle ontevredenheid te kenne gegee omdat hulle ook waarskynlik nie vir verliese in die waarde van hul eiendomme vergoed sal word nie (Beeld, 15-4-2002:10). Hierdie bekommernis is aangespreek deur Mnr. Van der Merwe wat die versekering gegee het dat kundiges ingespan sal word om te besluit of 'n huis te erg geraak word deur die ontwikkeling. Die huis sal dan opgekoop word (Beeld, 24-4-2002:6).

'n Verdere bekommernis van die publiek was die erfeniswaarde van hulle omgewing. Muckleneuk is byvoorbeeld uitsluitlik 'n woongebied en 'n hele paar huise wat ouer as 60 jaar is, sal deur die beplande roete geraak word. Die historiese woongebied, een van die oudstes in Pretoria, is uit 'n erfenis oogpunt nog onaangeraak (Beeld, 27-3-2002:6). Luidens 'n verslag gaan die uitwerking 'baie hoog' wees op erfenisgebiede soos Salvokop, Pretoria-stasie, Unisa, Magnoliadal en die palmbome in Universiteitstraat. Prof. Karel Bakker, erfeniskenner, het gesê "dit gaan baie moeilik of selfs onmoontlik wees" om die impak op die erfeniswaarde te verminder (Beeld 1-11-2002:6). Mev. Margot Engels (87) vertel hoe 82 jaar se herinnerings begrawe gaan word onder 'n treinspoor weens die moontlike onteiening van haar huis om plek te maak vir die beplande Gautrein. Mev. Engels beskryf die moontlike onteiening van haar huis soos "dood in die familie" (Beeld, 20-12-2002:15). Mev. Engels se uitspraak is op emosies en nie op feite gegrond nie, die feit dat haar huis ouer as 60 jaar is maak dit nie noodwendig 'n historiese monument nie.

'n Eienaar van 'n winkel in Sunnyside wat anoniem wou bly, het gemeen die trein kan saam met nog klante ook diewe en booswigte bring (Beeld, 10-4-2002:2). Die eienaar se kommentaar is nie statisties bewysbaar nie omdat daar buitendien, sonder 'n Gautrein-projek, 'n hoë misdaadsyfer in die area is.

Daar was ook bekommernis rondom geraas en vibrasies. Veral inwoners van Clydesdale en Hatfield was bekommerd oor die impak wat dit sal hê op die omgewing (Beeld, 3-5-2002:6). Inwoners van Mucleneuk/Lukasrand-inwonersvereniging het so ver gegaan om tydens een van hulle vergaderings die moontlike geraas van die trein met 'n masjien na te boots, om aan die publiek te toon wat die effek van die beoogde sneltrein sal wees. Hierdie geraas kan nie erger wees as die geraas waarmee inwoners rondom die Johannesburgse Internasionale Lughawe moet saamleef nie. Die vergelyking is moontlik onregverdig, want verhoging in geraas sal 'n nadelige uitwerking op 'n buurt hê, en dus ook op die waarde van huise in so 'n buurt.

Die publiek het nie slegs na die kwessie van geraas gekyk nie, maar het ook gefokus op ekonomiese oorwegings. Baie inwoners het voorgestel dat die roete deur Mucleneuk moet wees. Mnr. Dawie Bosch, lid van die Muckleneuk inwonersvereniging, het gesê 'n tunnelroete in Muckleneuk sal net 4% van die totale projekkoste uitmaak en hy wou weet hoe 'n tunnel in Pretoria die projek ekonomies kan kelder (Beeld, 15-11-2002: 6). Mnr. Marius de Jager, uitvoerende hoof van die Johannesburgse Kamer van Handel en Nywerheid (JCCI), bevraagteken die Gautrein se ekonomiese lewensvatbaarheid. "Na ons mening sal nie genoeg motoriste na die trein oorskakel nie" (Beeld, 15-1-2003:6). Die Kamer van Handel en Nywerheid stem ook saam met die inwonerverenigings dat die studies wat onderneem, is onvolledig is.

Die beplande roete vir die Gautrein skiet ook tekort deurdat dit nóg Johannesburg nóg Pretoria se sakesentrums voldoende sal dien. Dit is nie binne redelike loopafstand van die sentrale besigheidskerne nie.

5.3 INFORMASIE / KOMMENTAAR

Bohlweki Environmental, wat die omgewingsimpakstudie gedoen het, het dié omgewingsimpakstudie beskikbaar gestel aan die publiek op die webwerf www.gautrairieia.co.za. Die impakstudie was ook beskikbaar by dorpsbiblioteke en munisipale kantore. Gedetailleerde kaarte van die roete was ook op die internet

beskikbaar. Die publiek is 'n geleentheid gegee om kommentaar te lewer, op die webwerf, per e-pos, telefonies of per faks.

Nadat die publiek 'n geleentheid gegee is om kommentaar te lewer, is 'n voorlopige verslag beskikbaar gestel tussen 23 September en 21 Oktober 2002 vir verdere openbare insae (Beeld, 4-9-2002: 8). Dit is duidelik gestel dat inwoners se insette 'n moontlike uitwerking op die trein se roete kan hê. Mense was ook welkom om alternatiewe roetes voor te stel. Daar is 'n tydperk van 30 dae gegee na die uitreiking van die verslag waartydens die publiek komentaar kon lewer (Beeld, 17-9-2002:6). Die datum vir indiening van kommentaar is met 'n maand uitgestel om die publiek nog kans te gee om kommentaar te lewer. Die publiek het geleentheid gehad tot 21 November 2002 om te reageer op die verslag (Beeld, 20-9-2002:6).

Einde September is 'n verslag bekendgestel met die finale treinroete. Volgens Mnr. Jack van der Merwe, hoof van die Departement Openbare Vervoer en Paaie van Gauteng se wetgewer, is die besluit oor die roete grootliks beïnvloed deur die omgewingsimpakstudie. Volgens Van der Merwe sou die publiek nog kans kry om oor die finale roete kommentaar te lewer. Daar sou 'n tydperk van nog drie maande wees, waarin aanpassings voorgestel kan word (Beeld, 27-9-2002:4). Mnr. Mark Freeman, direkteur van Bohlweki Environmental se bestuureenheid, het ook in een van die bekendstellings gesê die verandering van roetes is 'n regstreekse gevolg van openbare vergaderings met die onderskeie gemeenskappe (Beeld, 22-10-2002:6) Die sperdatum vir kommentaar is weereens uitgestel na 21 Desember. Ten spyte van die verlengde tyd het me. Anna-Marie Roux, woordvoerder van Bohlweki, gesê dat "daar is nog nie soveel kommentaar as wat verwag is nie. Die meeste het vandag (20 November 2002) aangekom" (Beeld, 21-11-2002: 6). Die finale verslag wat die publiek se kommentaar op die verslag sal insluit, gaan aan die Departement van Landbou, Bewaring, Omgewing en Grondsake (DACEL) vir goedkeuring oorhandig word (Beeld, 5-2-2003:6).

'n Aanvullende verslag tot die omgewingsimpakstudie, die Omgewingshulpbron- ekonomie- verslag (ERE) is in Februarie 2003 bekendgestel. Die publiek het weereens tyd gehad om kommentaar te lewer oor die verslag. Die tonnelliansie ('n party wat beswaar maak teen sekere aspekte van die beplande projek) het ook

aangevra dat Bohlweki dié bykomende verslae se impak aan die publiek verduidelik voordat die finale verslag aan die Gautengse Departement van Landbou, Bewaring en Grondsake oorhandig word.

Die Muckleneuk/Lukasrand eienaars- en inwonersvereniging (MLPORA) het gekla oor die misleidende aard van die advertensie wat oor verskeie radiostasies uitgesaai is, wat sê die Gautrein sál “binnekort” ’n “veilige, betroubare en vinnige” alternatief tot daaglikse hoofverkeer bied (Beeld, 23-4-2002:6). Me. Felicia Fourie, sameroeper van dié Eienaarsvereniging se Gautrein-taakspan meen die advertensie kon die publiek ontmoedig om kommentaar te lewer op die omgewingsimpakstudie omdat die advertensie die indruk geskep het dat die projek alreeds goedgekeur is (Beeld, 223-4-002:6).

5.4 VERGADERINGS

Bohlweki Environmental, wat die omgewingsimpakstudie doen, het gesê vergaderings sal vir gemeenskappe in Midrand, Sandton, Rosebank, Kempton Park, Pretoria en Centurion gehou word. Vergaderings is in verskillende wyke gehou vanaf 10 April 2002 tot 22 April 2002. Daar is ook alreeds in Februarie 2002 fokusgroepvergaderings gehou met spesifieke en geïdentifiseerde groepe, onder wie plaaslike owerhede, belastingbetalers en grondeienaars asook mense in die eiendomsbedryf.

Tydens die openbare vergaderings is formele voorleggings oor die projek aan alle belanghebbendes gedoen. In die vergaderings is daar ook ruim tyd afgestaan om vrae te beantwoord. Daar was egter ontevredenheid onder die inwoners omdat meeste van hulle van mening was dat die aanbiedinge deur die Gautrein-projekleiers hoogs tegnies was en dat die vraetyd nie so lank was as wat inwoners sou wou hê nie (Beeld, 15-4-2002:10).

Mnr. Jeremy Boswell, hoof van Bohlweki Environmental het gesê die openbare vergaderings het verseker dat belangrike kwessies rondom die sneltreinroete na vore kom. “Goeie vordering is ook gemaak om haalbare alternatiewe vas te stel by sensitiewe dele van die roete” (Beeld, 26-4-2002:6). ’n Woordewisseling het ook

begin in een van die publieke vergaderings in Brooklyn, toe 'n groep inwoners aangedui het hulle meen die voorsitter, dr. Dawid de Waal, is nie onpartydig nie. Dié mense het gemeen hy word deur die projek betaal en kan die vergadering nie lei nie (Beeld, 18-4-2002:6).

Na vele voorstelle van die publiek was daar altesaam 11 moontlike veranderings aan die voorlopige roete van die Gautrein (Beeld, 13-6-2002:6). Hierdie veranderinge is op vergaderings met gemeenskappe en belangegroepe bespreek word. Die alternatiewe roetes en stasies is 'n gevolg van die omgewingsimpakstudie waarin belangegroepe om kommentaar gevra is oor die beplande roete vir die sneltrein.

In 'n vergadering van Wyk 56 (dele van Arcadia, Brooklyn, Clydesdale, Hatfield, Hillcrest en Nieu-Muckleneuk) se wykskomitee is daar twyfel uitgespreek of die voorgestelde Gautrein hoegenaamd na Hatfield-stasie moet gaan. Dit krap die inwoners van Muckleneuk om omdat die roete daardeur loop, en later het dit die inwoners van Arcadia en Clydesdale omgekrap omdat die alternatiewe roete deur Parkstraat sou loop (Beeld, 17-7-2002:4).

Baie inwoners wie se huise moet plek maak vir die trein, wou weet hoekom hulle nie aktief betrek is by die openbare deelname proses nie. Alhoewel daar sommige inwoners was wat omvattende vraelyste ingevul het, het "die meeste nooit so 'n vraelys gesien nie", het 'n onstoke me. Marie Pretorius gesê (Beeld, 29-10-2002:6). Belangegroepe is ongelukkig nie primêr betrokke by beplanning van 'n projek nie en daarom kan gegewe inligting gemis word.

5.5 VERENIGINGS / WYKE

Met die Gautrein-projek het daar ook verskeie verenigings ontstaan. Een daarvan is die Muckleneuk/Lukasrand- vereniging van eiendomseienaars en inwoners. Hierdie vereniging het die kundigheid in dié gebied gemobiliseer om die beplande treinontwikkeling te keer (Beeld, 26-2-2002:6). Die Muckleneuk/Lukasrand-gemeenskap het in 'n latere vergadering wel gesê dat hulle nie teen die Gautrein gekant is nie, maar wel teen die belyning deur hul woonbuurt (Beeld, 5-3-2002:6).

Die Muckleneuk/Lukasrand- eiendomseienaars- en inwonersvereniging (MLPORA) het 'n dringende aansoek by die Pretoriase Hooggeregshof ingedien oor die Gautrein-projek. Me. Felicia Fourie, koördineerder van die Gautrein-taakgroep in die Vereniging, het gesê die aansoek hou verband met die inwonersvereniging se deelname aan die openbare deelnemingsproses (Beeld, 18-9-2002:6).

Daar is 'n aantal wyke wat protes aangeteken het teen die voorgestelde Gautrein-roete. Volgens 'n brief van protes wat voorgelees is deur Mev. Irene Campbell, voorsitter van die Mushroom-voëlreservaatkomitee, het sy 400 handtekeninge en registrasiedokumente van protes teen die beoogde roete (Beeld, 15-4-2002:10). Daar was ook minstens 1 000 inwoners van Centurion wat 'n beswaarskrif onderteken het (Beeld, 24-4-2002:6). Die akteur Carel Trichardt en kabaretster Helena Hetteema het ook hulle stemme by duisende ander gevoeg en onderteken 'n versoekskrif wat daarop aandring dat die beplande Gautrein ondergronds deur Pretoria moet loop (Beeld, 11-12-2002: 1). Die versoekskrif vorm deel van die verenigings se "tonnel-die-trein" veldtog wat ook betogings en 'n beplande hofsaak behels.

Daar het op 20 November 2002 twee lede van die Muckleneuk-inwonersvereniging op Kerkplein teen die Gautrein betoog met die orkesklanke van die nasionale seremoniële wag op die agtergrond. Die betoging was deel van die veldtog om die trein ondergronds deur Pretoria te laat loop en is spesifiek so gereël dat dit saamval met die weeklikse vlagparade sodat dit ook toersite sal bereik (Beeld, 21-11-2002:13).

Die beoogde Gautrein-stelsel tussen Johannesburg en Pretoria het ook heelwat kritiek van vervoerkenners gekry, het me. Annie Olivier berig (Beeld, 19-3-2003:9). Mnr. Maikel Song, van die Navorsingsentrum vir Werkskepping in die Boubedryf aan die Universiteit van die Witwatersrand, het 'n waarskuwing uitgestuur dat Suid-Afrikaanse stede toenemend vir motors gebou word en al meer afhanklik van motors raak (Beeld, 19-3-2003:9). Song het ook die Gautrein gekritiseer omdat dit nie bedoel is vir arm pendelaars nie. Volgens hom besit 14% van alle Suid-Afrikanners 'n voertuig. Om te stap waar hulle wil wees, is dus steeds die vernaamste vervoermiddel vir tussen 25% en 38% van stedelike inwoners. Die res gebruik

bestaande openbare vervoermiddels. Dus gebruik min of meer 48% van die bevolking openbare vervoer en hulle is nie eers die teikengroep waarvoor die Gautrein beplan word nie. “Die Gautrein word ontwerp om die verkeersopeenhopings vir motorgebruikers te verlig. Dit sal nie sorg vir ’n verbetering in die mobiliteit of veiligheid van bestaande gebruikers van die vervoerstelsel nie”, meen Song (Beeld, 19-3-2003:9).

Mnr. Vaughan Mostert, van die Departement Vervoer en Logistieke Bestuur aan die Randse Afrikaanse Universiteit en lid van die Suid-Afrikaanse Pendelaarsvereniging (SAPV), stem saam met Song dat die Gautrein nie ontwerp is vir die armes nie.

Mostert was ook bekommerd oor “hoe gaan die mense in gegoede woonbuurte by die Gautrein-stasies kom?” Mostert sê die projek word bekend gestel in ’n gebied waar baie min mense bewus is van openbare vervoer (Beeld, 19-4-2003:9)

5.6 GEVOLGTREKKINGS

Bohlweki Environmental is deur Gautrans aangestel om die omgewingsimpakstudie te doen. Daar was verskeie rolspelers betrokke by die projek wat vir Bohlweki Environmental werk. Mnr. Freeman het gesê dat almal by die firma by tye betrokke was by die projek (Freeman, 2003). Oor ’n periode van amper drie jaar is die publieke betrek deur middel van vraelyste, vergaderings, fokusgroepvergaderings en die media.

Ongegronde sowel as gegronde besware is geopper en die aandag wat daaraan gegee is, het veroorsaak dat die studie telkens vertraag is. Met ander woorde, alhoewel publieke deelname belangrik en onontbeerlik is, word baie besware op emosies en nie op feite gegrond nie. Die omgewingsimpakstudie word dus ’n lang uitgerekte proses wat nie net die uiteindelijke projek vertraag nie, maar ook ’n verdere finansiële las lê op die ontwikkelaars.

6:

ANALISE VAN DIE WERKLIKE OMGEWINGSIMPAKSTUDIE

In volume 1 van: "Environmental impact assessment for the proposed Gautrain rapid rail link between Johannesburg, Pretoria and Johannesburg International Airport" (Bohlweki Environmental, 2002) word die beginsels van die Gautrain deeglik uitgespel. Die volgende afdelings is grootliks van dié bron verkry.

6.1 DIE VERLOOP VAN DIE PUBLIEKE DEELNAME PROSES

Die publieke deelname proses was 'n belangrike meganisme om die publiek en die geïnteresseerde en geïmpakteerde partye in te lig oor die behoefte, die doelwitte en doel van die Gautrain. Volgens die konsultantfirma was die doelwitte van die publieke deelname proses was (Bohlweki Environmental: Volume 1, 2002: 14):

- * die fasilitering van 'n gefokusde publieke betrokkenheid en konsultasie proses sodat die geïnteresseerde en geïmpakteerde partye insette kan lewer in die omgewingsimpakstudie, asook om informasie te deel;
- * om aspekte van die voorgestelde roete, en alternatiewe roetes wat uitgelig is deur geïnteresseerde en geïmpakteerde partye te ondersoek; en
- * om te funksioneer as 'n voortdurende data-versameling en fasilitering meganisme vir insette in die omgewingsimpakstudie spesialis-studies asook vir die ontwikkeling van maatstawwe om negatiewe impakte te verminder.

6.1.1 Adverteer van die omgewingsimpakstudie

Die konsultantfirma, Bohlweki Environmental, is in September 2001 aangestel as die firma wat die omgewingsimpakstudie moes doen en alles wat daarmee gepaard gaan, soos byvoorbeeld publieke deelname. In Januarie 2002 is die Gautrain projek bekendgestel met 'n media bekendstelling. Die televisie, koerante, gemeenskapsradio en vaktydskrifte is gebruik om die publiek in te lig oor die Gautrain projek (Freeman, 2003). Persverklarings is ook gestuur aan nasionale, streeks en plaaslike koerante asook televisiestasies. 'n Mediakonferensie is op 16 Januarie 2002 gehou met die doel om inligting oor die projek en die

omgewingsimpakstudie so wyd as moontlik te versprei (Bohlweki Environmental: Volume 2, 2002: 1).

Ooreenkomstig die regulasies vir omgewingsimpakstudies is daar advertensies geplaas in Beeld, Sunday Times, Sowetan en The Star tussen 13 en 15 Januarie 2002. (Bohlweki Environmental: Volume 2, 2002: 1). Die berigte het onder andere versoek dat geïnteresseerde en geïmpakteerde partye hulle kommentaar oor die projek en die omgewingsimpakstudie moet registreer.

Die advertensies het bestaan uit 'n kaart van die voorgestelde roete, sowel as inligting oor die publieke ope dae waar die roete in detail op lugfoto's aangedui sou word. Plakkate is ook geplaas by publieke plekke soos Johannesburg Internasionale Lughawe, petrolstasies, gemeenskapsale en biblioteke. Op die advertensies is die roete van die trein aangedui.

6.1.2 Webtuiste

'n Omgewingsimpakstudie webwerf vir die Gautrein-projek is ontwikkel, toeganklik vanaf Januarie 2002 by: www.gautraineia.co.za. Die webwerf het agtergrondinformatie voorsien van die omgewingsimpakstudie proses, en het ook geïnteresseerde en geïmpakteerde partye toegelaat om op die webwerf te registreer en vrae te vra en aanmerkings te maak oor die omgewingsimpakstudie.

6.1.3 Identifisering van geïnteresseerde en geïmpakteerde partye

Potensiële geïnteresseerde en geïmpakteerde partye met 'n belangstelling in die projek is voortdurend geïdentifiseer deur die projekteiers. Spesifieke aandag is gegee aan die potensiële inwonersorganisasies wat geïmpakteer sou word, omgewingsbelangstellingsgroepe en relevante owerhede. Hierdie groepe is ook geraadpleeg oor ander partye of groepe wat betrek moes word. Die name en kontak adresse van al die geïdentifiseerde persone, groepe, organisasies en instansies is in 'n elektroniese databasis gestoor. Alle kommunikasie wat ontvang is oor die projek en die omgewingsimpakstudie is bekendgestel deur die databasis (Bohlweki Environmental: Volume 2, 2002: 2).

6.1.4 Ope dae

Vyf ope dae is gehou (Freeman, 2003) in Joannesburg (Januarie 2002), Sandton (30 Januarie 2002), Midrand (31 Januarie), Centurion (5 Februarie) en Pretoria (6 Februarie).

Die doel van die ope dae was om die geïnteresseerde en geïmpakteerde partye, veral daardie wat naby die roete bly, te voorsien van inligting en om antwoorde te gee op vrae rakende die projek en die omgewingsimpakstudie (Bohlweki Environmental: Volume 2, 2002: 2). Bylae 1 is 'n voorbeeld van die advertensie vir die ope dae.

6.1.5 Die Dokument oor agtergrondinformatie

'n Dokument oor agtergrondinformatie (hierna 'die Dokument') is saamgestel en versprei aan al die geïnteresseerde en geïmpakteerde partye. Die Dokument is by die ope dae beskikbaar gestel en was ook beskikbaar gedurende die hele omgewingsimpakstudie. Hierdie dokument het informasie oor die Omgewingsimpakstudie, die voorgestelde projek en die betrokke konsultante ingesluit. Die Dokument het ook 'n registrasievorm ingesluit wat geïnteresseerde en geïmpakteerde partye in staat gestel het om kommentaar te lewer en om toekomstige informasie oor die projek te ontvang (Bohlweki Environmental: Volume 1, 2002: 15). 'n Afskrif van die agtergrondinformatie dokument is vervat in Bylae 2.

6.1.6 Fokusgroep vergaderings

Na die ope dae is daar fokusgroep vergaderings gehou. Die fokusgroepe is gegroepeer volgens formele assosiasies of volgens hulle spesifieke belangstelings in die projek. Daar is altesaam 127 vergaderings gehou (Freeman, 2003). Hierdie vergaderings is gehou reg deur die impakstudie. Die vergaderings het betrokkenes in staat gestel om saam te span (indien hulle dit so sou verkies), om spesifieke sake en bekommernisse te meld, en/of om meer informasie rakende die projek en die proses in te win. Van 6 Februarie tot 8 Oktober 2003, is 86 fokusgroep vergaderings gehou op 'n groot aantal verskillende plekke in die geïmpakteerde area.

6.1.7 Die eerste reeks publieke vergaderings

'n Reeks publieke vergaderings is gehou tussen 10 en 23 April 2002 (Freeman, 2003). Uitnodigings is gestuur aan al die geïnteresseerde en geïmpakteerde partye op die databasis, en die advertensie oor die publieke vergaderings is tussen 19 en 20 Maart in Beeld, Citizen, Pretoria News, The Star en Sowetan geplaas (Bohlweki Environmental: Volume 2, 2002: 3).

'n Afskrif van die advertensie is as Bylae 3 aangeheg. Sewe publieke vergaderings is in die tyd gehou - een elk in Midrand, Sandton, Rosebank, Kemptonpark, Pretoria en twee in Centurion, wat ooreenstem met die sleuteldistrikte of gemeenskappe langs die roete (Bohlweki Environmental: Volume 2, 2002: 4):

Die publieke vergaderings is gehou om die publiek meer gedetailleerde informasie te bied oor die voorgestelde projek asook om terugvoering te gee oor hoe sake wat geopper word, aangespreek sal word in die omgewingsimpakstudie. Uitnodigings na die publieke vergaderings is gestuur na al die geïnteresseerde en geïmpakteerde partye op die databasis. By hierdie vergaderings is daar ook 'n indikasie gegee van moontlike roeteveranderinge en alternatiewe wat oorweeg sal word in die omgewingsimpakstudie (Bohlweki Environmental: Volume 1, 2002: 15).

Met elke publieke vergadering is daar notule geneem sodat dit later beskikbaar kan wees indien daar enige navrae sou wees na 'n spesifieke vergadering. Elke publieke vergadering het begin met 'n inleiding en bekendstelling van die projek. Die spesifieke notule van die vergadering wat gehou is op 16 April 2002 by Rhodesfield Primary school in Kempton park is geanaliseer. Die dokument wat gebruik is, was op die Gautrain webtuiste www.gautrainia.co.za beskikbaar. Dr. David de Waal, van Afrosearch, het as voorsitter by die vergadering opgetree. Dr. de Waal is bekendgestel as onafhanklike fasiliteerder en was nie betrokke by die tegniese span wat by die projek betrokke was nie en ook nie by die firma wat die omgewingsimpakstudie doen nie. Dr. de Waal het dit ook duidelik uitgelig dat die vergadering nie verdaag sal word totdat almal teenwoordig se vrae beantwoord is

nie. Hy het twee tegniese spanne teenwoordig bekend gestel, naamlik die Gautrein projek tegniese span en die Omgewingsimpak analise span.²

Daar is ook reëls van die spel voorgelê waarby almal teenwoordig moes hou, naamlik:

- * almal moes deur die voorsitter werk;
- * 'n spreker moes genomineer word;
- * indien iemand 'n vraag wil vra, moes hulle asseblief hulle hand opsteek;
- * alle vrae en kommentaar moes so kort as wat moontlik is, gehou word;
- * vrae en kommentaar moet gefokus bly en dit moes verband hou met die onderwerp;
- * persone moes nie persoonlik raak nie;
- * almal sou 'n gelyke kans kry; en
- * niemand moes iemand in die rede val nie.

Die reëls is daar gestel om die publieke vergaderings so glad as moontlik te laat verloop en om almal 'n gelyke kans te gee om kommentaar te lewer of om vrae te vra. Daar is ook aan almal wat die vergadering bygewoon het, genoem dat 'n vergadering van die aard by tye emosioneel kan raak, daarom is dit belangrik dat sake op 'n struktuele wyse hanteer sal word.

Nadat die reëls van die vergadering voorgelê is het Mnr. Jack van der Merwe, van Gautrans, sake bespreek soos byvoorbeeld hoe die projek geïnisieer is, die doelwitte van die projek, die "Blue IQ" inisiatiewe en die mark verhouding. Hy het ook meer aandag gegee aan die projek self en die voorgestelde roete verduidelik asook die faktore wat die plasing van stasies en die roetes beïnvloed het. Mnr. Van der Merwe het ook vrae bespreek wat gereeld gevra is op die webtuiste en deur die omgewingsimpakstudie proses. Die volgende vrae is geïdentifiseer as die vrae wat die meeste gevrae is:

- * Hoekom is die projek nodig?

² Die Gautrein projek tegniese span: Jack van der Merwe, Gautrans, en van Gautrain Technical team: Olaus van Zyl, André Barnard, Johan Venter, Nick Ras, Barbara Jensen en Kevin Moodley. Die Omgewingsimpak analise span was: Mark Freeman, Nanette Hattingh, Gift Magangane en Nicolene Venter, almal van Bohlweki Environmental.

- * Hoekom die Gautrein en hoekom kan die bestaande Metrorail nie net opgegradeer word nie?
- * Hoekom nie net bestaande infrastrukture opgegradeer nie/of nuwe paaie bou nie?
- * Is alternatiewe roetes ondersoek?
- * Sal eienaars behoorlik gekompenseer word vir eiendom wat ontein sal word?

Mnr. Mark Freeman en Nanette Hattingh, van Bohlweki Environmental wat die omgewingsimpakstudie gedoen het, het aan die publiek teenwoordig informasie verskaf wat verband hou met die omgewingsimpakstudie proses. Mnr. Freeman het 'n oorsig verskaf van die projek en het informasie verskaf rakende die omgewingsimpakstudie asook die publieke deelname prosesse. Me. Hattingh het die doelwitte van die publieke deelname proses uitgelig en ook informasie verskaf rakende al die datums van die publieke deelname proses, asook al die webtuistes waar informasie verkry kan word. Die volgende sake, wat uitgelig is by die verskillende publieke vergaderings, is bespreek. Eerstens, geraas en vibrasie, veral in die areas aanliggend tot die spoorlyn en stasies. Tweedens, die moontlike impak op eiendomswaardes en die moontlike grondgebruik veranderings. Derdens, veiligheid en sekuriteit, veral by die stasies, op die treine en langs die roete, insluitend die effek op bestaande sekuriteitsisteme. Vierdens, wat die impak sal wees op die verkeer by die stasies en of die roete plaaslike verkeer sal beïnvloed. En laastens die impak wat konstruksie sal hê en wat die verligting en kompensasiemaatstawwe sal wees om die impakte te adresseer.

Met elke publieke vergadering is daar in die besprekingsessies nuwe sake uitgelig wat verband hou met die projek.

6.1.8 Sakeverslag

Sake en kwellinge wat uitgelig is deur die geïnteresseerde en geïmpakteerde partye van Januarie tot Maart 2002 is vasgelê in 'n konsep sakeverslag. Die konsep sakeverslag was beskikbaar gewees vir 'n periode van 30 dae (16 Mei tot 18 Junie 2002) in openbare plekke soos biblioteke en plaaslike inligingsentrums. Kommentaar van die publiek en nuwe geïnteresseerde en geïmpakteerde partye is ontvang oor alternatiewe roetes wat in die omgewingsimpakstudie ingesluit moet word. Die

sakeverslag is gereeld opgedateer en is ook op die webtuiste beskikbaar gestel, asook in publieke plekke (Bohlweki Environmental: Volume 2, 2002: 4).

6.1.9 Tweede reeks publieke vergaderings

'n Tweede reeks publieke vergaderings is gehou tussen 26 Junie en 1 Julie 2002 om die geïnteresseerde en geïmpakteerde partye in te lig oor alternatiewe roetes wat voorgestel is gedurende die publieke deelname prosesse en wat ingesluit sou word in die omgewingsimpakstudie. Advertisies oor die tweede reeks publieke vergaderings is tussen 11 en 13 Junie 2003 in Beeld, Citizen, Pretoria News, The Star en Sowetan geplaas (Bohlweki Environmental: Volume 2, 2002: 5). Daar is weer advertensies by publieke plekke geplaas, met 'n kaart van die alternatiewe roetes, Bylae 4.

Drie publieke vergaderings, tussen 26 Junie en 1 Julie 2002, is gehou in die drie areas wat die meeste geïmpakteer sou word deur die alternatiewe roetes, naamlik Sandton, Centurion en Pretoria. en waar nuwe geïnteresseerde en geïmpakteerde partye by die omgewingsimpakstudie betrek moes word (Bohlweki Environmental: Volume 2, 2002: 5). Die publieke vergaderings is gehou met die doel om informasie te voorsien aan die publiek (veral die nuwe geïnteresseerde en geïmpakteerde partye) oor die nuwe voorgestelde alternatiewe roetes, asook om terugvoering te voorsien oor die alternatiewe roetes. Die advertensie is vervat in Bylae 5.

6.1.10 Publieke vergadering terugvoering

Terugvoer van publieke vergaderings is gehou tussen 16 en 26 September 2002. Die hoofdoel van die vergaderings was terugvoering aan die publiek oor die hoof bevindinge van die omgewingsimpakstudie en die voorgestelde prosedures om negatiewe impak te verminder. Daar is ook geleentheid gegee vir navrae en opmerkings oor die omgewingsimpakstudie en die voorgestelde Gautrein-projek. Die vergaderings is weereens in die vyf belangraste koerante geadverteer, tussen 30 Augustus en 2 September 2002 (Bohlweki Environmental: Volume 2, 2002: 6).

Tussen 16 en 30 September is ses terugvoer publieke vergaderings in Rosebank (twee), en Kempton Park, Midrand, Centurion en Sandton gehou (Bohlweki Environmental: Volume 2, 2002: 6).

Die oorspronklike publieke vergadering wat gehou is in Rosebank was dieselfde dag as die Joodse Nuwejaar en is daarom 'n kort rukkie daarna weer herhaal. 'n Sewende publieke terugvoer vergadering in Pretoria (oorspronklik geskeduleer vir 25 September 2002) is gehou op 24 Oktober, kort na die vrystelling van die konsep omgewingsimpakstudieverlag, om die geïnteresseerde en geïmpakteerde partye in Pretoria meer tyd te gee om te beraadslaag met die omgewingspan oor die alternatiewe roetes (Bohlweki Environmental: Volume 2, 2002: 6).

6.1.11 Konsep omgewingsimpakstudie verslag

Die konsepverslag oor die omgewingsimpakstudie is vir 30 dae aan die publiek beskikbaar gestel vir kommentaar, tussen 21 Oktober en 21 November in publieke plekke en op die webtuiste. 'n Lys van die publieke plekke waar die verslag beskikbaar was, is in Bylae 6.

6.2 ANALISE VAN DIE OMGEWINGSIMPAKSTUDIE PROSES

Nadat Bohlweki Environmental in September 2001 aangestel is om die omgewingsimpakstudie rakende die Gautrein projek te doen, is data versamel, advertensies geplaas in die bekendste koerante, 'n webtuiste is geopen, en belangegroep gestig. Verskeie inligtingsvergaderings is gereel. Veranderinge aan die voorgestelde roete het direk voortgespruit uit die insette van die publiek.

Volgens die kriteria gestel deur verskeie outeurs soos onder andere Erickson, Glasson, Goodland word die proses soos gevolg deur Bohlweki Environmental nou aan die hand van dié kriteria bespreek:

- * Bohlweki Environmental het 'n sistematiese, holistiese, multi- dissiplinêre en gestruktureerde proses gevolg.

- * Bohlweki Environmental het nuwe informasie vanuit die publieke deelname proses verkry om hulle te help met die besluitnemingsproses wat later sou uitloop op beplanning.
- * Publieke deelname kan gesien word as 'n meganisme om negatiewe invloede op die omgewing te minimaliseer.

Met die Bohlweki Environmental impakstudie was daar negatiewe elemente soos verlengde tydsduur met gevolglike hoër onkoste omdat die publieke deelname prosesse gevolg is. Die positiewe gevolge daarvan was dat die treinroete wel verander het om meer ekonomies en omgewingsvriendelik te wees en die emosionele aspek dat mense nou gelukkiger was omdat hulle ingelig is en deel van die projek gevoel het. Die persentasie ontevredeheid met die projek het aansienlik afgeneem. Daar is baie moeite gedoen om soveel as moontlik mense te bereik en tevrede te maak.

7: SINTESE EN GEVOLGTREKKINGS

7.1 EFFEKTIWITEIT VAN DIE PUBLIEKE DEELNAME PROSES

In die Gautrein projek is daar voordurend van publieke deelname gebruik gemaak. As die publieke deelname proses gemeet moet word volgens die deelnemingsleer van Arnstein het die proses geval in die middel van die leer. Die publiek het wel 'n invloed gehad op die omgewingsimpakstudie proses maar die insette van die publiek het nie die proses heeltemal oorheers nie. Daar was voorligting en konsultasie, maar in die deelname proses was daar ook 'n vennootskap tussen die publiek en die Gautrein projek span. Die deelname prosesse het gelei daartoe dat die treinroete verander het. Daar was wel weer ontevreedenheid na die roete verandering, maar dit is belangrik om te onthou dat dit moeilik is om met sulke groot projekte almal tevrede te hou.

In die projek is 'n kombinasie van die self-help- en konvensionele tegnieke gebruik. Die Gautrein-projek span het beplanningsvoorstelle wat reeds voorberei was by die vergaderings aan die publiek voorgelê. Die publiek het na die voorleggings die geleentheid gehad om kommentaar te lewer en met voorstelle te kom. Die voorstelle van die publiek is oorweeg, maar die owerheid neem nog steeds die finale besluit. Omdat die omvang van die projek so groot was, was daar ook tot 'n mate van die self-help tegniek gebruik gemaak. Die publiek was self verantwoordelik om deel te neem aan die beplanningsproses en om informasie rakende die projek deur die wye verskeidenheid inligtingsbronne te kry.

Die publieke deelname proses het ook voldoen aan die wetlike prosesse, van die Grondwet tot die Wet op Munisipale Sisteme. Elkeen wat deel was van die deelname prosesse het vryheid van spraak geniet soos deur die grondwet voorgeskryf.

7.2 EFFEKTIWITEIT VAN IMPAKSTUDIE

Die proses wat gebruik is deur Bohlweki Environmental (Figuur 3.1) stem ooreen met die proses wat voorgeskryf word deur die DEA (2002) reeks. Die metode wat gebruik is vir die impakstudie is die Beskrywende-waarde-oordelende metode. Die metode

wat gevolg is, het voordele sowel as nadele gehad. Die publieke deelname proses wat direk gevolg het uit die omgewingsimpakstudie was suksesvol omdat die publieke deelname gelei het tot 'n roete verandering. Maar die deelname proses was negatief in die sin dat dit die voltooiing van die impakstudie vertraag het. Dit het ook die impakstudie se kostes aansienlik verhoog. In die impakstudie is die analise metodes gebruik soos fokusgroep vergaderings en publieke vergaderings om die publiek by die omgewingsimpakstudie proses te betrek.

Die wette rakende impakstudies het begin in 1989 met die Wet op Omgewingsbewaring, wat ten doel gehad het om maatreels voor te skryf om die omgewing te bewaar. Die Nasional Wet op Omgewingsbestuur beklemtoon dat die omgewing bewaar moet word vir toekomstige geslagte asook vir huidige geslagte. Bohlweki Environmental se proses het voldoen aan beide die wette. Daar is eers 'n deeglike studie gedoen van die omgewing wat geaffekteer sal word deur die Gautrein projek. Daarna is daar na die huidige generasie se behoeftes omgesien met die oog ook op die behoeftes van toekomstige generasies.

7.3 GEVOLGTREKKINGS

In die werkstuk is 'n wye verskeidenheid bronne geanaliseer oor publieke deelname en omgewingsimpakstudies. Die teoretiese grondslag is gelê alvorens 'n werklike omgewingsimpakstudie geanaliseer is, naamlik die Gautrein tussen Johannesburg en Pretoria. Daar is veral gefokus op die publieke deelname proses van die projek om die doelwit van die studie te evalueer.

Publieke deelname is nie 'n nuwe konsep nie en word al die afgelope veertig jaar ontleed en geanaliseer. Verskeie skrywers het al baanbrekerswerk op die gebied verrig. In die werkstuk is na aspekte gekyk soos die definisie van publieke deelname en daar is gesien dat die definieëring van die konsep nie so 'n maklike taak is nie. Daar is ook gekyk na die wetlike aspekte van publieke deelname wat 'n belangrike rol speel in die doel om volhoubare ontwikkeling te bereik. Daar is ook gesien dat die voordele en nadele van publieke deelname wel gesien kan word in die impakstudie van die Gautrein.

Omgewingsimpakstudie kan gesien kan word as 'n katalisator vir publieke deelname prosesse. Omgewingsimpakstudie bestaan ook uit baie verskillende fassete wat duidelik in die werkstuk na vore kom. Die belangrikste hiervan is seker die rol wat omgewingsimpakstudies speel in die bewaring van die omgewing. Oor die jare het die fokus van impakstudies wyer begin strek en is daar ook gefokus op sosiale en ekonomiese aspekte. Bohlweki Environmental het aan al die aspekte aandag gegee.

In 'n groot projek soos die Gautrein projek, wat nie slegs gesentraliseer is op 'n spesifieke terrein nie, is die uitdaging soveel groter omdat soveel meer mense geraak word deur die ontwikkeling. Bohlweki Environmental het daarin geslaag om die publieke deelname prosesse so uit te voer dat meeste mense maklik betrek kon word. Daar was ook verskeie geleenthede soos die fokusgroep vergaderings, publieke vergaderings en die webwerf wat die publiek die geleentheid gegee het om deel te wees van die proses. Die publieke deelname prosesse het voordele sowel as nadele gehad, maar die belangrikste voordeel is seker die feit dat die publiek se deelname en kommentaar wel 'n invloed op die voorgestelde roete gehad het. Almal is natuurlik nie noodwendig tevrede met die uitkomst nie, maar kan almal werklik bevredig word? Daar was ook nadele aan die projek gekoppel soos byvoorbeeld die koste aspek, maar die voordele weeg meer as die nadele. Die publieke deelname prosesse was dus die moeite werd.

Uit die navorsing van hierdie werkstuk is dit duidelik dat proses van publieke deelname van die omgewingsimpakstudie wel 'n betekenisvolle positiewe uitwerking op die beplanning van die projek gehad het.

BRONVERWYSINGS

- Arnstein, S.R. 1969. A ladder of citizen participation, in *Journal of the American Planning Association*, vol.35, pp.216-224.
- Barret, B.F.D & Therivel, R. 1991. *Environmental policy and impact assessment in Japan*. London/New York: Routledge.
- Barrow, C.J. 1997. *Environmental and social Impact assessment. An introduction*. London/New York/Sydney/Auckland.
- Bisset, R. 1996. *Environmental impact assessment: issues, trends and practice*. Preliminary version, June 1996. Nairobi: Environment and Economics Unit, UNEP.
- Biswas, A.K. 1987. *Environmental impact assessment for developing countries*. Short Run Press. London.
- Biswas, A.K & Geping, Q. (eds.). 1987. *Environmental impact assessment for developing countries*. London: Tycooly International, for the United Nations University.
- Bohlweki Environmental. 2002. Executive Summary, Volume 1.
- Burkey, S. 1993. *People First-A Guide to Self-Reliant, Participatory Rural Development*. Zed Books LTD, London, pp.56.
- Canter, L.W. 1996. *Environment impact assessment*. 2nd edition. New York: McGraw-Hill, Inc.
- Claassen, P.E. 1999. *Aspects of environmental management: a collection of articles*. Town and Regional Planning Program. University of Stellenbosch.
- Claassen, P.E. 2001. *Development planning and environmental analysis: a collection of articles*. M Phil Development Planning. University of Stellenbosch.
- De Tolly, P. 1991. People in planning: The need for public participation, in *IMIESA*, Nov/Des, pp.27-29.
- Department of Environmental Affairs (DEA). 1992. *The integrated environmental management guideline series*. Pretoria.
- 1. The integrated management procedure.** (DEA 1)

2. **Guideline for scoping.** (DEA 2)
3. **Guidelines for report requirements.** (DEA 3)
4. **Guidelines for review.** (DEA 4)
5. **Checklists of environment characteristics.** (DEA 5)
6. **Glossary of terms used in integrated environment management.** (DEA 6)

Department of Environmental Affairs (DEA). 2002. ***The Integrated environmental management guideline series.*** Pretoria.

1. **Screening.** (DEA 1)
2. **Scoping.** (DEA 2)
3. **Stakeholder engagement.** (DEA 3)
4. **Specialist studies.** (DEA 4)
5. **Impact significance.** (DEA 5)
6. **Ecological Risk Assessment.** (DEA 6)

Department of Environmental Affairs and Tourism (DEAT). 1997 A. ***The identification under section 21 of activities which may have a substantial detrimental effect on the environment.*** Government Gazette 18261, no. R. 11825 September. Pretoria.

Department of Environment Affairs and Tourism (DEAT). 1998 A. ***Guideline document on the EIA regulations: Implementation of Sections 21, 22 and 26 of the Environment Conservation Act.*** Pretoria.

Department of Environment Affairs and Tourism (DEAT). 1998 B. ***White Paper on Environmental management policy for South Africa.*** Government printers. Pretoria.

Departement of Environment Affairs and Tourism (DEAT). 1998 C. ***A User Guide to the National Environmental Management Act.*** Pretoria.

Ericson, P.A. 1994. ***A practical guide to environmental impact assessment.*** Academic Press, New York.

Fuggle, R & Rabie, M. 1983. ***Environmental concerns in South Africa: Technical and legal perspectives.*** Juta, Cape Town.

Glasson, J. 1995. ***Introduction to environmental impact assessment: Principals and procedures, process, practice and prospects.*** UCL Press. London.

- Goodland, R; Mercier, J & Mumtemba, S. (eds.). 1996. ***Environmental assessment (EA) in Africa-A World Bank commitment. Proceedings of the Durban (South Africa) World Bank workshop, June 25, 1995. The World Bank.*** Washington, DC.
- Government Gazette. 18 December 1996: ***The Constitution.*** Act 108 of 1996. Cape Town.
- Harrison (Ed). 1996. ***Environmental laws of Southern Africa.*** Juta. Cape Town.
- Horberry, J. 1989. Background paper: Status and application of environment impact assessment in development. In: Horstman, K. (Ed.). 1989. ***Environment impact assessment (EIA) for development. Proceedings of a joint DSE/UNEP seminar. Feldafing, Federal Republic of Germany, April 7-12, 1984.*** German Federations for International Development (DSE) in corporation with the United Nations Environmental Programme (UNEP), pp. 269-377.
- IAP2. 2000. ***Public participation spectrum,*** Online at <http://www.iap2.org/practitionertools/spectrum>. International Association for Public Participation. 13 Junie 2003.
- Kannenbergh, A.C.K. 1989. Beplanningskwessies van die 1990's, in ***Stads- en Streekbeplanning,*** no.27, pp.30-31.
- Kok, P. & Gelderblom, D. 1994. ***Urbanisation: South Africa's Challenge.*** HSRC Publishers, Pretoria, pp. 65-94.
- Lee, N. 1989. ***Environmental impact assessment: a training guide.*** Occasional Paper Number 18. Manchester: Environment Impact Assessment Centre, Department of Planning and Landscape. University of Manchester.
- Meyer, I. & Theron, F. 2000. ***Workbook- Public Participation in Local Government: A framework for action.*** Consultus, School of Public Management and planning, University of Stellenbosch, pp.1-5.
- Muller, A. 2002. ***Unpublished transparency.*** University of Stellenbosch.
- Munro, J. 1991. ***Tegniese vir publieke deelname in die derde wêreld.*** Ongepubliseerde M. S&S tesis. Universiteit van Stellenbosch.

- Nieuwoudt, A.J. 1991. ***Publieke deelname in die beplanningproses met spesiale verwysing na die Stellenbosch struktuurplan.*** Ongepubliseerde M. S&S tesis. Universiteit van Stellenbosch.
- Oosthuizen, J.G. 1980. Public participation in the planning and development of urban areas, in ***Munisipale Ingenieur***, Nov/Des, pp.67-72.
- PADC. 1983. ***Environment impact assessment.*** Martinus Nijhoff Publishers. Boston.
- PLANACT. 1997. ***Integrated development planning. A handbook for community leaders***, Braamfontein, pp.40.
- Rossouw, R.D. 1987. ***Openbare deelname in fisiese beplanning.*** Ongepubliseerde M. S&S tesis. Universiteit van Stellenbosch.
- Sheate. W. 1996. ***Environment impact assessment: Law & policy.*** Making an impact II. London: Cameron May.
- Smith, L. 1993. ***Impact assessment and sustainable resource management.*** John Wiley, New York.
- Thomas, I. 1996. ***Environmental impact assessment in Australia. Theory and practice.*** Sydney: The Federation Press.
- Vanclay, F. 1995. ***Environmental and social impact assessment.*** John Wiley, New York.
- Van Rensburg, E. 1999. ***The environmental implications of the ethical tenets of policies.*** Unpublished M. Phil thesis. University of Stellenbosch.
- Van Zyl, P.S. 1987. The Land Use Planning Ordinance, facilitator of public participation in the planning process?, in ***Stads- en Streekbeplanning***, spesiale uitgawe, pp.26-31.
- Wood, C. 1995. ***Environmental impact assessment. A comparative review.*** Longman Scientific & Technical, Harlow.
- World Commission on Environment and Development. 1987. ***Our common future.*** London: Macmillan.

Yadaf, R.P. 1980. People's participation: focus on mobilization of the rural poor, in UNITED NATIONS. (ed.) ***Local level planning and rural development***. Bangkok: UN Asian and Pacific Development Institute, pp. 85-102.

Bylae 1: Advertensie van ope dae

ENVIRONMENTAL IMPACT ASSESSMENT:

PROPOSED GAUTRAIN RAPID RAIL LINK PROJECT

NOTICE is hereby given in terms of the Environmental Impact Assessment (EIA) Regulations (R1182 to R1184), published in the Government Gazette of 5 September 1997 under Section 26 of the Environment Conservation Act (No. 73 of 1989), of the intention of the Gauteng Department of Public Transport, Roads and Works (Gautrans) to carry out the following activity:

Planning, design, construction, financing, operation and maintenance of a rapid rail system (known as Gautrain) linking Pretoria, Johannesburg and Johannesburg International Airport (JIA) within an identified corridor. The network will consist of two spines: one linking Johannesburg and Pretoria, and the other linking Sandton and JIA. A network length of approximately 80 km is planned, with provision for future extensions. Three anchor stations are proposed at Pretoria Station, Johannesburg CBD and JIA, with seven other stations proposed at Hatfield, Centurion Lake, Midrand, Marlboro, Sandton, Rosebank and Kempton Park (Rhodesfield).

In order to ensure that you are identified as an interested and/or affected party and to provide input to the public participation process and environmental impact assessment, please submit your name, contact information and interest in the project to the contact person given below:

BOHLWEKI ENVIRONMENTAL

Contact person: Ms Nanette Hattingh or Mr Gift Magangane

Postal address: PO Box 11784, Vorna Valley 1686

Telephone: (011) 805 0250

Facsimile: (011) 805-0226

e-mail: bohlweki@pixie.co.za

web-site: www.gautraineia.co.za

OPEN DAYS

All members of the public are invited to attend any of the open days, which will be held at the following places:

DATE	AREA	VENUE	TIME
29 January 2002	Johannesburg CBD	Central Johannesburg Library, Dr Beyers Naudé Square, Cnr Market and Fraser Street	09:00 - 17:00
30 January 2002	Sandton	Sandown Hall, Cnr Rivonia Rd & West Street, Sandton	11:00 - 19:00
31 January 2002	Midrand	BIFSA Conference Centre, Alexandra Avenue, Midrand	11:00 - 19:00
5 February 2002	Centurion	Centurion Town Hall, Cnr Basden & Rabie Rd, Centurion	11:00 - 19:00
6 February 2002	Pretoria CBD	Pretoria City Hall, Cnr Visagie & Paul Kruger Street	11:00 - 19:00

Bylae 2: Agtergrond informasie dokument

**PROPOSED GAUTRAIN RAPID RAIL LINK BETWEEN JOHANNESBURG AND
PRETORIA
ENVIRONMENTAL IMPACT ASSESSMENT PROCESS
BACKGROUND INFORMATION DOCUMENT
January 2002**

WHAT DOES THIS DOCUMENT TELL YOU?

This document provides you, as an interested and/or affected party (I&AP), with background information on the proposed Gautrain Rapid Rail Link project, as well as information regarding the environmental studies to be undertaken. It further indicates how you can become involved in the project, receive information or raise issues that may concern and/or interest you. The sharing of information forms an important component of the public participation process of the Environmental Impact Assessment (EIA), and provides you with the opportunity to become actively involved in the project from the outset. Public participation is an important aspect of the environmental investigations currently being undertaken.

WHAT IS THE GAUTRAIN PROJECT?

The Gautrain Rapid Rail Link (the Gautrain project) is one of ten Spatial Development Initiatives (SDIs) of the Gauteng Government, also known as the Blue IQ programme. Blue IQ is a R1,7 billion initiative of the Gauteng Provincial Government to invest in economic infrastructure development around ten mega-projects in the areas of tourism, technology, transport and high value added manufacturing. The Gautrain project is, therefore, primarily aimed at enhancing and supporting economic growth in the Gauteng Province and generating employment. A further aim of the project is to alleviate the traffic congestion on existing roads between Johannesburg and Pretoria. It is Government's policy to promote public transport as an alternative to the private car by ensuring the provision of adequate infrastructure, facilities and services. This is a long-term vision, which will require a commitment to creating and sustaining a culture of public transport.

WHAT DOES THE PROJECT ENTAIL?

The proposed rail link will entail the construction of a modern, safe, state-of-the-art rail connection linking Pretoria, Johannesburg and Johannesburg International Airport (JIA). The network will consist of two spines: one linking Johannesburg and Pretoria, and the other linking Sandton and JIA. A network length of approximately 80 km is planned, with provision for future extensions. The train will be able to travel at speeds between 160-180 km/h, with an estimated travel time between Pretoria and Johannesburg of approximately 35 minutes and 12 minutes between Sandton and JIA. Three anchor stations are proposed at Pretoria Station, Park Station in the Johannesburg CBD and Johannesburg International Airport (JIA), with seven other stations proposed at Hatfield, Centurion, Midrand, Marlboro, Sandton, Rosebank and Rhodesfield (Kempton Park).

WHO IS UNDERTAKING THE PROJECT?

The Gauteng Department of Public Transport, Roads and Works (Gautrans) is the project proponent and they have appointed Khuthele Projects, Arcus Gibb and Lebone Engineering as consultants who will be responsible for the planning of the project. Bohlweki Environmental has been appointed by Gautrans as independent environmental consultants to identify and assess the potential environmental impacts of the project through an Environmental Impact Assessment (EIA).

WHY IS THE NEW RAIL LINK NEEDED?

The initiative to undertake the proposed rail development is favoured for a number of reasons:

Economic Growth and Urban Form

The proposed rail link is designed to link nodes which generate and attract economic

development, thereby stimulating growth and job creation. The rail link is also aimed at fostering a densification of urban form along a corridor which will in turn support use of the rail system.

Reduction in Traffic Congestion

The corridor between Johannesburg and Pretoria is one of the fastest growing areas in South Africa. The existing roads between Johannesburg and Pretoria are currently heavily congested during peak hours and traffic on the Ben Schoeman Highway (N1) has been growing at a rate of approximately 7% per year for the past ten years. Traffic congestion on the N1 highway between Johannesburg and Pretoria is currently estimated to cost in the region of R300 million per year due to time lost, higher transport costs and the higher delivery costs of goods. Furthermore, traffic congestion impacts negatively on air quality due to emissions from vehicles, as well as on quality of life.

Government Policy

The proposed rail development is consistent with Government's stated policy to promote and prioritise public transport as an alternative to private transport and is envisaged to improve the image of public transport in Gauteng, as well as to provide an efficient rail service, equivalent to international standards.

POSITIVE IMPACTS OF THE PROJECT

In summary, potential positive impacts include:

- stimulation of economic growth and job creation;
- increased public transport usage;
- decreased cost of passenger travel;
- a more efficient use of space compared with road design;
- lower vehicle emission rates per passenger; and
- improved safety levels.

The potential benefits of the Gautrain project become more apparent when a comparison of the maintenance of the current road and public transport network versus the implementation of the Gautrain project is considered. The following aspects are anticipated to be important positive impacts that will stem from the project:

•Economic Growth

Should the current transport network not be improved, economic growth in Gauteng will be hindered by the increase in traffic congestion on the Ben Schoeman Freeway, and the limitations of the existing public transport system between Pretoria and Johannesburg.

Gauteng may eventually lose its economic advantage in this particular corridor, and this may have a negative impact on development in Gauteng Province and, hence, South Africa. The proposed high speed rail link will enhance the economic competitiveness of the Pretoria-Johannesburg corridor.

•Job Creation

It is estimated that the development of the Gautrain would create and sustain approximately 43 000 job opportunities. The operation and maintenance of the service itself would create approximately 1 220 jobs per annum, whilst it is estimated that 39 500 job opportunities per annum would be created through the secondary benefits of the Gautrain project on the growth of the economy.

•Traffic Volumes

The Ben Schoeman Highway currently carries the highest traffic volumes in South Africa, with more than 150 000 vehicles travelling on it per day. It also experiences above-average accident rates. Traffic congestion results in lengthy travel times, increased travelling costs, loss of production time and increased pollution levels. The Gautrain rapid rail link is aimed at providing an alternative public transport mode, which will attract private car-users and help alleviate congestion on the roads between Johannesburg and Pretoria.

•Urban Sprawl

Urban sprawl will not be curtailed unless an efficient mass transport system is introduced into the Pretoria - Johannesburg corridor. Without an attractive public transport alternative, road traffic growth and the need to build additional new road infrastructure will continue to dominate urban planning.

•*Air Quality*

International experience has shown that cities that have implemented effective public transport systems have seen significant improvements in air quality. If the Gautrain is developed and attracts the predicted large numbers of current private car users, this will reduce traffic volumes on the roads and in turn have a significant positive impact on air quality.

•*Road User Costs*

Without upgrades to the current road transport network, there will be an increase in road user costs in terms of fuel, vehicle wear-and-tear and travel time as a result of increased traffic volumes, as well as an increase in road rehabilitation and maintenance costs. Travel by train is considered to be more productive (allows more personal time) than travel by car. The development of the Gautrain is also likely to lead to a decrease in road accidents, and the associated third party and medical costs, as well as human suffering.

HAVE OTHER TRANSPORT ALTERNATIVES BEEN CONSIDERED?

Whilst upgrades to the road system will continually be required, Gautrans believes an attractive public transport alternative to the private car is needed for the Pretoria-Johannesburg corridor. Several studies have previously been undertaken in which alternative public transport solutions (e.g. enhanced bus and taxi systems) for the area between Pretoria and Johannesburg were investigated. These investigations have highlighted inherent shortcomings in other modes of public transport such as longer travel times, a lack of co-ordination and higher operational costs. The Rapid Rail Link has been determined by Gautrans to be an important component of an Integrated Transport Plan for the province.

PROPOSED ALIGNMENT AND ALTERNATIVES

At the outset of the project it was determined most appropriate to develop the rail route based on a primary north-south spine between Johannesburg and Pretoria, and a secondary east-west spine between Johannesburg and JIA.

Station locations were evaluated in terms of pre-determined criteria such as existing land use and residential density, current and future growth potential, accessibility and road capacity, amongst other criteria. Ten critical nodes were ultimately decided upon for station locations for the Gautrain project as listed above. It is at station locations where the demand for travel is served and, therefore, the route alignment is largely dictated by proposed station locations. Based on the results of evaluations of various alignments, a baseline alignment has been selected.

The Baseline Alignment

The baseline alignment, is also the preferred alignment at this stage. A corridor of approximately 1km in width has been selected to allow for refinements of the alignment based on the findings of the EIA. However, there are certain sections of this alignment that are still under investigation, and that have not been finally proposed as yet. The sections which are still under investigation are described in the following section of this document.

Johannesburg-Pretoria Spine

The rail link commences at Johannesburg Park Station and proceeds in a northerly direction towards Sandton. This entire section is tunnelled. It crosses beneath the M1 and continues under Oxford Road to Rosebank. North of Rosebank the route continues beneath Dunkeld and Hyde Park under Melville Road up to Rivonia Road. It then proceeds beneath Rivonia Road to Sandton.

From Sandton, the route will be above-ground as it passes through Sandown. It enters a tunnel again, passing underneath the M1 highway to Marlboro Station. From Marlboro Station the route is at ground level again.

The proposed route then passes north of Alexandra and continues eastwards along Marlboro Road, before turning north towards Buccleuch. It continues towards the proposed Midrand Station west of Grand Central Airport.

From Midrand Station the route diagonally crosses Glen Austin Agricultural Holdings and proceeds east of the Randjiesfontein Training Centre. It enters the Centurion CBD via an open tract of land through Highveld Techno

Park, crosses over the John Vorster interchange with the N1, and continues towards the northern side of Centurion Lake.

From Centurion Station, the proposed route runs through the residential areas of Lyttleton Manor and the Lyttleton Agricultural Holdings. The route joins the existing Spoornet railway alignment at Kloofsig Station. It then follows this existing railway alignment on its western side to Pretoria Station.

The last section of the proposed high speed rail link turns east from Pretoria Station towards Hatfield and follows the existing Spoornet rail alignment for most of the route. The route crosses the north eastern end of Muckleneuck and the northern end of Magnolia Dell. From there the route follows the existing rail alignment to Hatfield Station.

Johannesburg-JIA Spine

From Johannesburg to JIA the route follows the same alignment described above from Johannesburg Park Station to Marlboro Station. At Marlboro Station the proposed route turns towards the south-east, crosses the Marlboro Road interchange on the N3, and continues along the northern edge of both Modderfontein and the Linbro Park Agricultural Holdings. It proceeds north of the Modderfontein Golf Course towards the southern edge of Esther Park. The route then passes between Spartan Ext. 1 and the Kelvin Power Station, and proceeds to the proposed

Rhodesfield Station just south of Ventura Street in Rhodesfield Township before crossing beneath the R21 highway and into JIA.

Discarded Alternative Alignments

A number of other alternative alignments have been investigated. These have included a route via Melrose Arch and the Wanderers between Johannesburg and Sandton, an alternative via Bruma Lake to Marlboro, as well as a route along the Braamfontein Spruit between Marlboro and Johannesburg. These alternatives have not been shown to be viable due to a number of factors. These factors include, amongst others, economic and financial feasibility linked to potential lower levels of users, technical factors (e.g. gradient), environmental feasibility and infrastructure and operating costs.

Alternative Alignments still under Investigation within the Baseline Alignment

The alternative alignments that are still under investigation for the Baseline Alignment are represented in red with a blue outline in Figure 1. Alternative alignments are being considered in the following areas:

•Alternative Alignment at Randjiesfontein

This alternative deviates from the baseline alignment just north of Grand Central Airport and runs along the K101 (old Pretoria-Johannesburg road). It joins the baseline alignment just north of the crossing with the Danie Joubert Freeway (N1) and John Vorster Drive.

•Alternative Alignment at Centurion

This alternative deviates from the baseline alignment just north of the crossing with John Vorster Drive, from where it runs in a westerly direction. It links up with the baseline alignment just north of the northern boundary of Centurion. This alignment avoids most of the residential developments in Lyttleton Manor and the Lyttleton Agricultural Holdings.

•Park Street Alternative Alignment in Pretoria

This alternative alignment begins north of Eeufees Road and proceeds north-west. It curves eastwards, tunnels underneath Salvokop and passes Pretoria Station north of Railway Road. The alignment proceeds from Pretoria Station in a north-easterly direction towards the crossing of Rissik Street and Nelson Mandela Drive. After crossing Nelson Mandela Drive this proposed alignment continues to the north on the eastern side of Nelson Mandela Drive. After crossing Esselen Street, the alignment curves to the east to follow the alignment of Park Street to Hatfield Station.

STATION LOCATIONS

The proposed station locations are indicated in the maps in this section.

THE ENVIRONMENTAL STUDIES

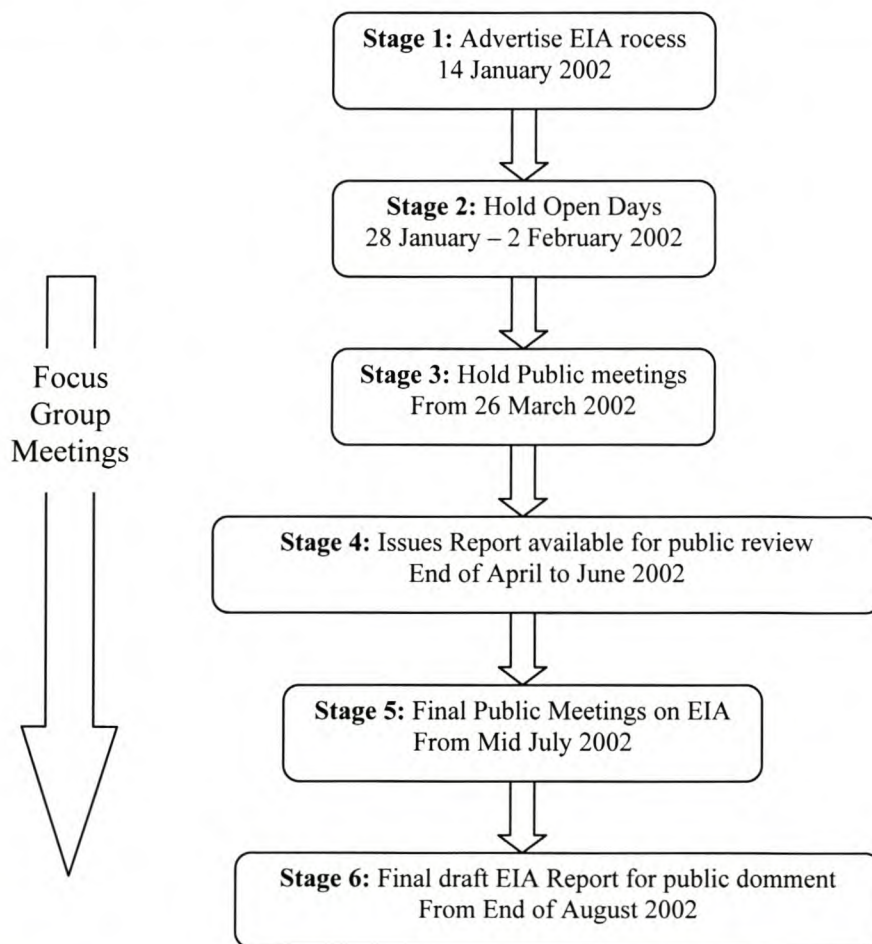
New railways are a listed activity in terms of the EIA Regulations under the Environment Conservation Act of 1989 and, therefore, an EIA must be carried out to assess the environmental benefits and impacts of the proposed project.

As part of the project-planning phase, the environmental feasibility of the project will be assessed through the undertaking of an EIA. The first phase of the EIA process is an Environmental Scoping Study (ESS). The ESS is undertaken in order to identify environmental issues associated with the proposed project, and to determine which issues require further investigation during the detailed assessment phase of the EIA. This information document forms part of the public participation process designed to obtain comment from I&APs that will feed into the ESS.

The Gauteng Department of Agriculture, Conservation, Environment and Land Affairs (G DACEL) has indicated that, given the scale and complexity of the project, as well as the many technical issues that can be identified, exemption from a full impact assessment will not be considered. This means that a Record of Decision to proceed with the project can not be granted after the completion of an Environmental Scoping Study and a full EIA must be undertaken.

THE PUBLIC PARTICIPATION PROCESS

It is important that all I&APs are identified and involved in the public participation process from the outset. It is a mechanism to allow people to participate in the environmental evaluation process and to identify concerns and share information. The following stages have been identified as part of the public participation process:



Focus Group Meetings are smaller meetings which will be held with specific groups or organisations who have similar interests in or concerns about the project.

At the Open Days and Public Meetings, more detailed information will be provided to the general public about the proposed route alignment. I&APs will have the opportunity to comment on both the Issues and final draft EIA reports.

WHAT IS YOUR ROLE?

If you consider yourself an interested and/or affected party (I&AP) in terms of the proposed project, and/or are residing in the area adjacent to the proposed railway corridor or station locations, we urge you to make use of the opportunities created by the public participation process to raise those issues and concerns which affect and/or interest you, and about which you would like more information. Your input into this process forms a key element of the environmental studies.

By completing the attached form and submitting it to the public participation consultant, you automatically register yourself as an I&AP for this project, and are ensured that any concerns or queries you may have regarding the project will be noted.

HOW CAN YOU GET INVOLVED?

1. You can mail or fax the attached comment form to the public participation consultant (details below).
2. You can register on the web site: www.gautrain.co.za.
3. You can telephonically contact the public participation consultant (details below) if you have any queries and/or comments regarding the proposed project, or require additional information.
4. You can review and comment on the final draft Environmental Impact Assessment Report, which is scheduled to be available for public scrutiny in August 2002 for a 30-day public comment period.
5. You can attend the Open Days and Public Meetings. The dates for these will be announced in the press and I&APs who have registered will receive a personal invitation.

WHO SHOULD YOU CONTACT?

Nanette Hattingh or Gift Magangane of Bohlweki Environmental

PO Box 11784, Vorna Valley, MIDRAND, 1686

Phone: (011) 805 0250

Fax: (011) 805 0226

E-mail: bohlweki@pixie.co.za

Web site: www.gautraineia.co.za

www.gautrain.co.za

www.blueiq.co.za

Formal objections against the proposed project must be directed to:

MEC Mary Metcalfe

Department of Agriculture, Conservation, Environment and Land Affairs, Gauteng Province

PO Box 8769, Johannesburg, 2000

Phone: (011) 355 1900

Fax: (011) 337 2292

Bylae 3: Uitnodiging na eerste publieke vergaderings

ENVIRONMENTAL IMPACT ASSESSMENT FOR THE PROPOSED GAUTRAIN RAPID RAIL LINK PROJECT INVITATION TO PUBLIC MEETINGS

AREA	DATE	TIME	VENUE
Midrand	Wednesday 10 April 2002	18:30	Midrand Graduate Institute, Alsation Road, Glen Austin
Sandton	Thursday 11 April 2002	18:30	Sandown Hall, c/o West & Rivonia Road, Sandton
Rosebank	Monday 15 April 2002	18:30	Lange Hall, Kingsmead College, Tottenham Road, Melrose
Kempton Park	Tuesday 16 April 2002	18:30	Rhodesfield High School, Ventura Street, Rhodesfield
Pretoria	Wednesday 17 April 2002	18:30	Laerskool Pretoria Oos, Roper Street, Brooklyn
Centurion (Lyttelton Manor Extensions) East of Clifton Street*	Monday 22 April 2002	18:30	Centurion Town Hall, Napier Road, Lyttelton Manor, Centurion
Centurion (Lyttelton Agricultural Holdings) West of Clifton Street*	Tuesday 23 April 2002	18:30	Centurion Town Hall, Napier Road, Lyttelton Manor, Centurion

* Please note that two meetings have been arranged for the Centurion area due to the limited size of available venues and the volume of people expected to attend these meetings. Please try and attend the meeting arranged for your specific

The public meetings will provide more information about the proposed Gautrain project, ensure all your issues and concerns are noted and provide feedback on the specialist studies to be undertaken for the EIA.

To facilitate logistical arrangements, please register your attendance for any of these public meetings by contacting:

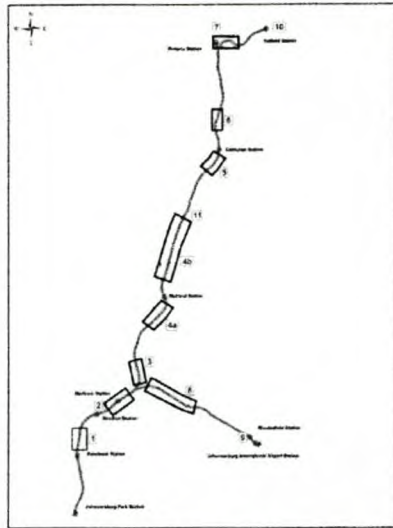
Nanette Hattingh / Gift Magangane,
Tel (011) 805-0250,
Fax (011) 805-0226, or
e-mail: bohlweki@pixie.co.za.



Bylae 4: Advertensie met kaart

ENVIRONMENTAL IMPACT ASSESSMENT FOR THE PROPOSED GAUTRAIN RAPID RAIL LINK PROJECT

ALTERNATIVE ROUTE ALIGNMENTS: INVITATION TO PUBLIC MEETINGS



PUBLIC MEETINGS

AREA	DATE	TIME	VENUE
Sandton	Wednesday 26 June 2002	18:30	Sandown Hall, c/o West & Rivonia Road, Sandton
Centurion	Thursday 27 June 2002	18:30	Centurion Town Hall, Napier Road, Lyttelton Manor, Centurion
Pretoria	Monday 1 July 2002	18:30	Pretoria Girls High School, Park Street, Pretoria

The public meetings will provide information/feedback on route alternatives for the proposed Gautrain Project that will be studied in detail in the Environmental Impact Assessment.

The accompanying map indicates areas where alternative station locations and route alignment alternatives will be evaluated in the EIA. More detailed maps are available via the following web sites: www.gautrain.co.za or www.gautrainea.co.za. Alternatively, information can be obtained from the contact persons listed below at Bohlweki Environmental.

The following areas may be newly affected by the proposed alternatives:

Sandton area : Illovo, Inanda, Chislehurst and Strathavon
 Centurion area : Villa Rosa, SANDF military bases
 Pretoria area : Arcadia, Clydesdale, Sunnyside, Trevenna, Berea and the Pretoria CBD

The proposed alternatives are as follows (please refer to map):

1. Fricker Street Alternative, Illovo
2. Alternative routes between Sandton CBD and Marlboro including new Marlboro Station location
3. Alternative route between Marlboro and Midrand to east of Buccleuch
- 4a. & 4b. Refinement of reference route closer to K101 (old Pretoria-Johannesburg Rd)
5. Alternative route west of Cricket Stadium with adjusted Centurion Station location on West Street
6. Alternative routes through Military Areas
7. Alternatives routes in Pretoria CBD, Muckleneuk, Park Street, and Sunnyside
8. Alternative route at Linbro Park and Modderfontein
9. Alternative Rhodesfield Station location
10. Possible Park and Ride Station, Hatfield
11. Possible Park and Ride Station, Samrand

To facilitate logistical arrangements, please register your attendance for any of the public meetings by contacting:

Nanette Hattingh/Gift Magangane
 Tel: (011) 805-0250
 Fax: (011) 805-0226
 E-mail: bohlweki@pixie.co.za



Bylae 5: Advertensie van tweede reeks publieke vergaderings

ENVIRONMENTAL IMPACT ASSESSMENT FOR THE PROPOSED GAUTRAIN RAPID RAIL LINK PROJECT ALTERNATIVE ROUTE ALIGNMENTS: INVITATION TO PUBLIC MEETINGS

AREA	DATE	TIME	VENUE
Sandton	Wednesday 26 June 2002	18:30	Sandown Hall, c/o West & Rivonia Road, Sandton
Centurion	Thursday 27 June 2002	18:30	Centurion Town Hall, Napier Road, Lyttleton Manor, Centurion
Pretoria	Monday 1 July 2002	18:30	Pretoria Girls High School, Park Street, Pretoria

The public meetings will provide information/feedback on route alternatives for the proposed Gautrain Project that will be studied in detail in the Environmental Impact Assessment.

The accompanying map indicates areas where alternative station locations and route alignment alternatives will be evaluated in the EIA. More detailed maps are available via the following websites: www.gautrain.co.za or www.gautraineia.co.za. Alternatively, information can be obtained from the contact persons listed below at Bohlweki Environmental.

The following areas may be newly affected by the proposed alternatives:

Sandton area : Illovo, Inanda, Chislehurst and Strathavon

Centurion area : Villa Rosa, SANDF military bases

Pretoria area : Arcadia, Clydesdale, Sunnyside, Trevenna, Berea and the Pretoria CBD

The proposed alternatives are as follows (please refer to map):

1. Fricker Street Alternative, Illovo
2. Alternative routes between Sandton CBD and Marlboro including new Marlboro Station location
3. Alternative route between Marlboro and Midrand to east of Buccleuch
- 4a. and 4b Refinement of Reference route closer to K101 (old Pretoria-Johannesburg Rd)
5. Alternative route west of Cricket Stadium with adjusted Centurion Station location on West Street
6. Alternative routes through Military Areas
7. Alternatives routes in Pretoria CBD, Muckleneuk, Park Street, and Sunnyside
8. Alternative route at Linbro Park and Modderfontein
9. Alternative Rhodesfield Station location
10. Possible Park and Ride Station, Hatfield
11. Possible Park and Ride Station, Samrand

To facilitate logistical arrangements, please register your attendance for any of the public meetings by contacting:



Nanette Hattingh/Gift Magangane
Tel: (011) 805-0250
Fax: (011) 805-0226
E-mail: bohlweki@pixie.co.za



Bylae 6: Publieke plekke waar die omewingimpakstudie beskikbaar was

PUBLIC PLACE	HOURS
Johannesburg Public Reference Library Cor, Market & Fraser Streets	Mondays – Fridays: 10:00 – 17:00 Saturdays: 09:00 – 13:00
Hillbrow Public Library 3 Olivia Road	Mondays – Thursdays: 10:00 – 18:00 Fridays: 10:00 – 13:00 Saturdays: 09:00 – 17:00
Sandton Civic Centre – Region 3 C/o West & Rivonia Streets	Mondays – Fridays: 08:00 – 16:00
Sandton Public Library C/o West & Rivonia Drive Sandton Square	Mondays – Thursdays and Saturdays: 09:00 – 13:00 Fridays: 09:00 – 17:00
Rosebank Public Library No 8 Keyes Avenue	Mondays – Thursdays: 09:00 – 17:30 Fridays & Saturdays: 09:00 – 13:00
Halfway House Public Library Value Faire Shopping Centre Shop No 29, 30 & 31, Gallager Road	Mondays – Fridays: 08:00 – 17:00 Saturdays: 08:30 – 12:30
Midrand Municipal Offices People Centre City of Johannesburg, No 300 15 Street	Mondays – Fridays: 08:00 – 15:30
Linbro Park Public Library 108 Hilton Road	Mondays – Fridays: 12:00 – 17:00
Modderfontein Public Library Lakeside Shopping Centre, Library Building	Mondays – Thursdays: 13:00 – 17:00
Kempton Park Public Library C/o CR Swart Drive and Pretoria Road	Mondays – Thursdays: 09:00 – 18:50 Fridays: 09:00 – 16:50 Saturdays: 09:30 – 12:50
Rhodesfield High School Conference Room. C/o Catalina & Ventura Streets	Monday – Friday: 08:00 – 15:30
City of Tshwane Customer Care Centre, Ground Floor Munitoria Building, Vermeulen Street	Mondays – Fridays: 08:30 – 15:00
Sammy Marks Public Library C/o Van der Walt & Church Streets	Mondays – Thursdays: 08:00 – 16:50 Fridays: 09:00 – 16:50 Saturdays: 08:00 – 12:50
Brooklyn Public Library C/o Middle & Veale Streets Brooklyn Square	Mondays, Wednesdays & Fridays: 10:00 – 17:50 Tuesdays & Thursdays: 12:00 – 17:50 Saturdays: 09:00 – 12:50
Lyttelton Public Library C/o Cantonment & Unie Avenues	Mondays, Wednesdays & Fridays: 10:00 – 17:50 Tuesdays & Thursdays: 12:00 – 17:50 Saturdays: 09:00 – 12:50
Centurion Town Council C/o Cantonment Road & Rabie	Mondays – Fridays: 07:00 – 16:00