



Fundusze
Europejskie



Rzeczpospolita
Polska



Unia Europejska
Europejskie Fundusze
Strukturalne i Inwestycyjne



WOLAŃSKI



CEL I ZAKRES SEMINARIUM –
POZIOM STRATEGICZNY,
A POZIOM OPERACYJNY W SUMP

DR MICHAŁ WOLAŃSKI

ROLA DZIAŁAŃ W SUMP

Dzisiaj pokażemy Państwu działania – inspiracje, godne rozważenia w Państwa SUMPach

SUMP powinien doprowadzać nas do konkretnych działań, które zmienią nasze zachowania transportowe – są one clue operacyjnego SUMPa

Działania te muszą w pewnej mierze być nowe, przełomowe, odważne w skali lokalnej, ale sprawdzone w skali światowej – by dokonać zmiany

Działania muszą realizować cele i składać się na kompletny i optymalny mechanizm osiągnięcia celu

CZEGO UNIKAMY?

SUMP to nie ABSTRAKCYJNE CELE

SUMP to nie LISTA ZAKUPÓW

SUMP to nie DOKUMENT,
lecz KONKRETNE ZAMIARY NASZEJ SPOŁECZNOŚCI

PLAN NA 25.05

Do 12:30

Międzynarodowe przykłady wzorcowych dokumentów z zakresu zarządzania mobilnością

Dobre praktyki z zakresu zarządzania mobilnością – kolej

Plany Zrównoważonej Mobilności Miejskiej a Regionalne Plany Transportowe – wzajemne powiązania

Rekomendowany sposób przyjęcia SUMP

PLAN NA 28.05

Do 13:00

Przygotowanie i realizacja SUMP w czeskiej Pradze

Dobre praktyki z zakresu zarządzania mobilnością –
infrastruktura miejska

Dobre praktyki z zakresu zarządzania mobilnością –
działania kompleksowe



Fundusze Europejskie



Rzeczpospolita
Polska



Unia Europejska
Europejskie Fundusze
Strukturalne i Inwestycyjne



WOLAŃSKI



MIĘDZYNARODOWE PRZYKŁADY
WZORCOWYCH DOKUMENTÓW Z
ZAKRESU ZARZĄDZANIA MOBILNOŚCIĄ

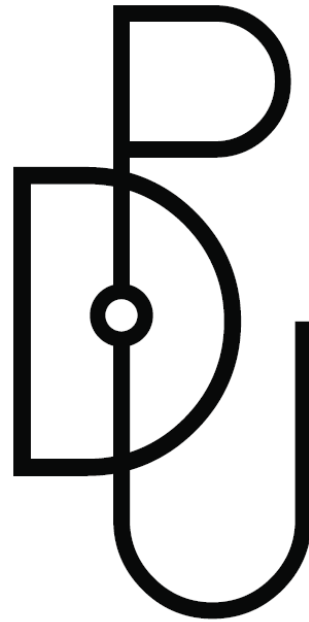
LYON, BUDAPESZT, MANCHESTER

MICHAŁ BABICKI, MIROSŁAW CZERLIŃSKI

LYON

Plan podróży
miejskich

Obszar
Aglomeracji
Lyon



PLAN DE
DÉPLACEMENTS
URBAINS

AGGLOMÉRATION LYONNAISE

2017-2030

PLAN MOBILNOŚCI – CZYTELNOŚĆ DOKUMENTU I STRUKTURY

Sommaire

Le projet : un système de mobilité durable au service d'une agglomération multipolaire attractive et solidaire

Page 4 Les fondements du projet
Page 20 Les enseignements du diagnostic
Page 44 Les objectifs du PDU en réponse à 4 enjeux majeurs



Le plan d'action

Page 54 Le système multimodal des déplacements
Page 56 Les 8 axes stratégiques
Page 180 Les focus par secteurs géographiques
Page 226 L'évaluation financière du plan d'action



Les modalités de suivi et d'évaluation

Page 232 Une évaluation obligatoire, à cinq ans
Page 232 Un suivi en continu
Page 233 Les modalités de la démarche de suivi-évaluation



Glossaire

Table des matières



Le PDU, un document de planification comportant un plan d'action

Le Plan de déplacements urbains (PDU) constitue un document de planification définissant la stratégie en matière de mobilité et comportant un plan d'action pour atteindre les objectifs fixés. Le Plan de déplacements urbains détermine les principes régissant l'organisation du transport de personnes et de marchandises, la circulation et le stationnement dans le ressort territorial de l'autorité organisatrice de la mobilité. Pour l'agglomération lyonnaise, le ressort territorial dans lequel est conçu est celui de l'autorité assurant l'exercice effectif de la compétence d'organisation des transports.

Article L.1254-2 du Code des transports

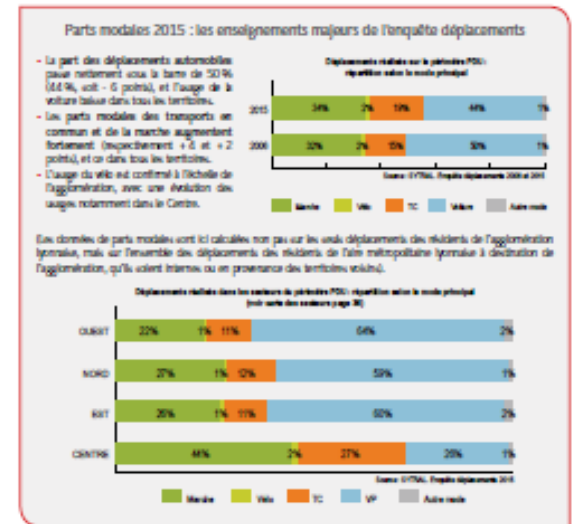
L'article L.1254-2 du Code des transports dispose que le PDU vise à assurer :

1. l'équilibre durable entre les besoins en matière de mobilité et de facilité d'accès, d'une part, et la protection de l'environnement et de la santé, d'autre part ;
2. le renforcement de la cohésion sociale et territoriale, notamment l'utilisation de l'espace aux niveaux de transport public des personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite, ainsi que des personnes âgées ;
3. l'amélioration de la sécurité de tous les déplacements, en optant, pour chacune des catégories d'usagers, un partage de la route équilibré entre les différents modes de transport et en affectant le suivi des accidents impliquant au moins un piéton ou un cycliste ;
4. la diminution du trafic automobile ;
5. le développement des transports collectifs et des moyens de déplacement les moins consommateurs d'énergie et les moins polluants, notamment l'usage de la bicyclette et la marche à pied ;

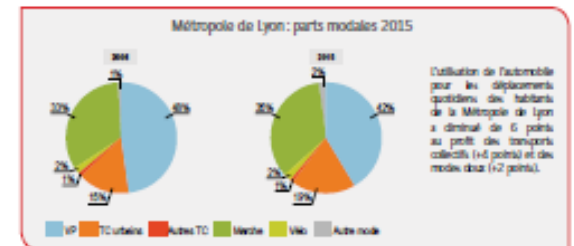
4 | Plan de déplacements urbains - Agglomération lyonnaise - 2013-2020

Przyjazny układ graficzny

Przedstawienie danych w sposób czytelny
dane graficzne powiązane krótkimi opisami



Les données de parts modales ont été calculées non pas sur les seuls déplacements des résidents de l'agglomération lyonnaise, mais sur l'ensemble des déplacements des résidents de l'aire métropolitaine lyonnaise à destination de l'agglomération, qu'ils soient internes ou en provenance des territoires voisins.

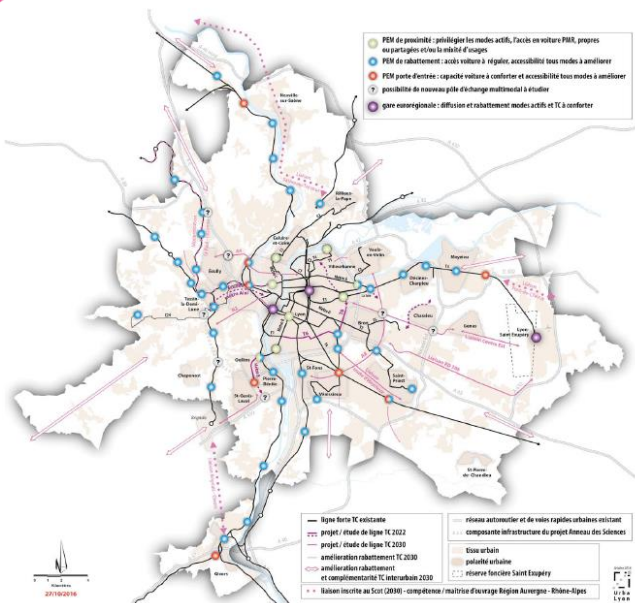


PLAN MOBILNOŚCI – CZYTELNOŚĆ DOKUMENTU I STRUKTURY ŁATWOŚĆ ODBIORU DLA MIESZKAŃCÓW



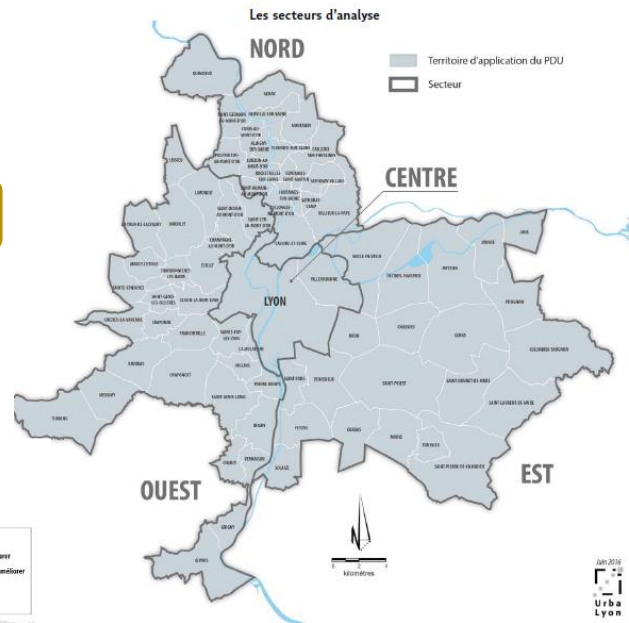
Grafiki atrakcyjne wizualnie

Principe de typologie des pôles d'échanges multimodaux de l'agglomération lyonnaise à l'horizon 2030



Czytelne schematy o dopracowanej grafice

Des problématiques hétérogènes selon les territoires



Pokazanie zagadnień w formie graficznej

SUMP- JASNO SPRECYZOWANE CELE STRATEGICZNE

Przestrzeń do życia
i zdrowie publiczne

Le PDU doit contribuer à l'amélioration de la qualité de l'air, pour laquelle le trafic routier joue un rôle significatif. C'est un sujet de préoccupation majeure au regard des impacts sur la santé de la population.

Le PDU doit intégrer l'impératif d'équité sociale en matière de mobilité, en agissant pour améliorer les conditions d'accès aux différents services de mobilité.

Cadre de vie
et santé publique

Multimodalny
atrakcyjny system
mobilności w
aglomeracji

Un système de
mobilité au service
d'une agglomération
multipolaire et
attractive

Équité
et cohésion sociale

Równość i spójność
społeczna

Un
système de
mobilité pensé
pour l'usager et
l'habitant

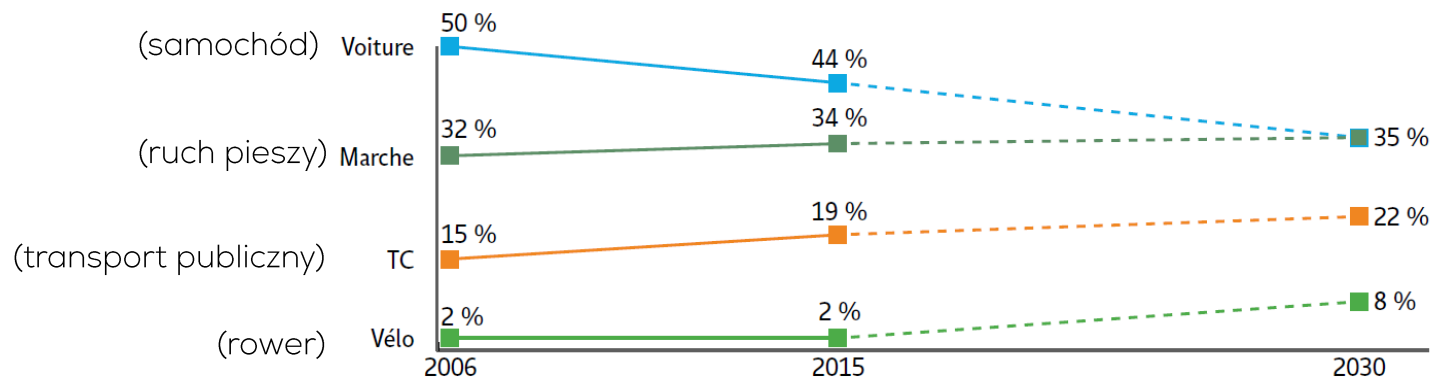
L'organisation des déplacements doit se faire en phase avec le développement de l'agglomération, y compris économique et de ses entreprises, en visant l'utilisation du bon mode de déplacement au bon endroit.

Il s'agit de placer les usagers au cœur de la démarche et de faire évoluer les comportements en permettant à chacun de s'approprier les différents outils du système de mobilité.

System mobilności
przeznaczony dla
użytkowników i mieszkańców

WIZJA I DZIAŁANIA

Cel główny łączący 4 główne cele strategiczne



Cel strategiczny posiada cele szczegółowe

Les objectifs liés à un système de mobilité pensé pour l'utilisateur et l'habitant

System mobilności przeznaczony dla użytkowników i mieszkańców

Objectif: susciter et accompagner les changements de comportement en faveur d'une mobilité durable.

Objectif: simplifier le vécu des habitants en matière de mobilité quotidienne.

Objectif: coordonner et intégrer les interventions des institutions publiques.

Objectif: renforcer les complémentarités avec les acteurs privés impliqués dans les politiques de mobilité.

PLAN DZIAŁANIA OPERACYJNEGO

LE PLAN D'ACTION

Le système multimodal des déplacements...

Les 8 axes stratégiques.....

Les focus par secteur géographique



Multimodalny system podróży
8 osi strategicznego działania (plan działań)
Plan działań dla poszczególnych obszarów

Uspokojenie ruchu

Proponowane działania z podziałem na potencjalnych właścicieli i finansowaniem

Propozycje wskaźników



PLAN DE DÉPLACEMENTS URBAINS
AGGLOMÉRATION LYONNAISE

Axe stratégique 2

Axe stratégique 2

Un espace public accueillant et facilitant pour les modes actifs



Améliorer la sécurité, la qualité d'accueil et l'agrément de l'espace public (suite)

Action 3 Apaiser les vitesses de circulation

Les zones de circulation apaisée (zone 30 ou zone de rencontre) permettent aux modes actifs de bénéficier de conditions de déplacements plus confortables et plus sûres.

apaisée avec un objectif de doublement à l'horizon 2022 sur la base d'un potentiel identifié de 1100 km.

■ Calendrier, maîtrise d'ouvrage et financement

2017-2022

- Réalisation et diffusion de référentiels d'aménagement en faveur des modes actifs (Métropole de Lyon)
- Réalisation de bilans accidentologie annuels (Métropole de Lyon)
- Doublement des zones de circulation apaisée (Métropole de Lyon, communes)

■ Proposition d'indicateurs de suivi et d'évaluation

- Km cumulés de voiries classées en zone 30
- Km de zones de rencontres
- Km de zones piétonnes
- Km de voies vertes

PLAN DZIAŁAŃ OPERACYJNYCH I STRATEGICZNYCH

PODZIAŁ ZADAŃ

géographiques



PLAN DE
DÉPLACEMENTS
URBAINS
AGGLOMÉRATION LYONNAISE

Focus sur le secteur Est

PRÉAMBULE

Les focus par secteurs apportent des éclairages particuliers sur chaque grand secteur. Ils déclinent certaines des actions du PDU décrites dans la partie du présent document intitulée « les 8 axes de la stratégie d'action ». Ils pourront constituer une trame de cadrage pour les déclinaisons territoriales ultérieures du PDU. Les sujets dits « transverses » tels le stationnement, le covoiturage ou le partage de l'espace public sont traités dans les axes stratégiques.

Les principaux résultats de l'enquête déplacements de 2015

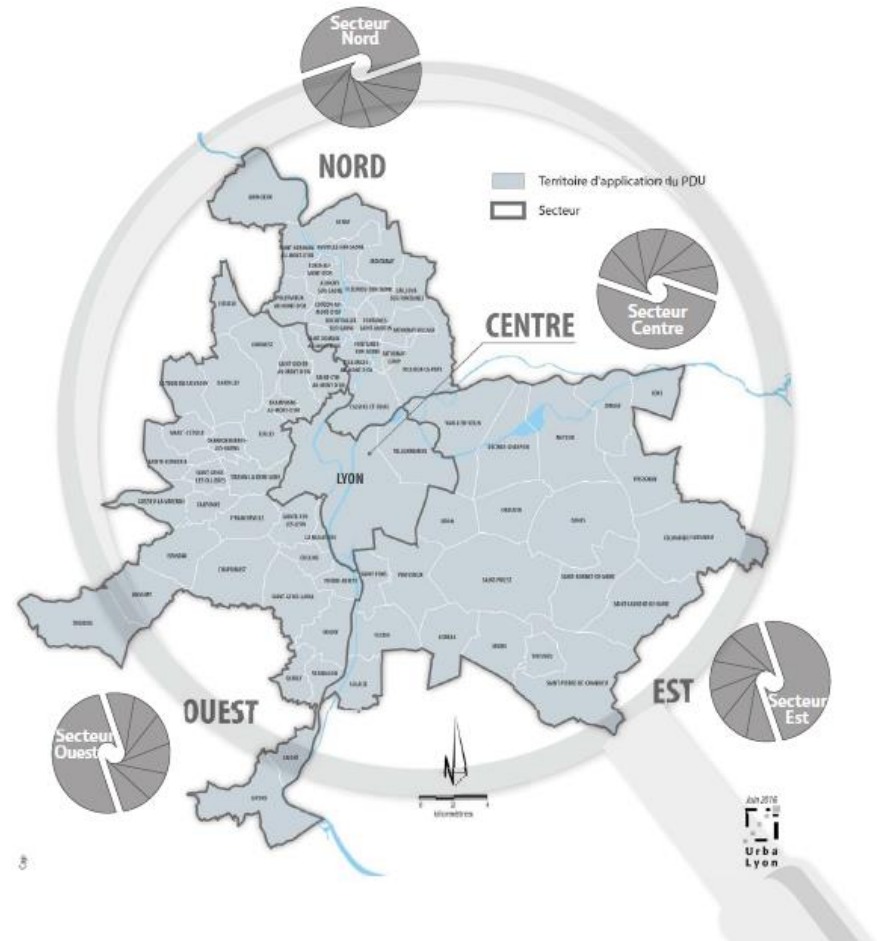
Główne wyniki dotyczące podróży 2015

Rappel de la synthèse du diagnostic

Syntetyczne przypomnienie diagnozy

Les principaux enjeux

Główne wyzwania



PLAN DZIAŁANIA OPERACYJNEGO I OPERACYJNEGO

2022 / 2030



LES ACTIONS STRATÉGIQUES POUR LE SECTEUR PROGRAMMÉES D'ICI 2022

Le développement des modes actifs (vélo et marche)

Accroître l'usage du vélo

Pour développer l'usage du vélo dans les déplacements, il est nécessaire d'agir à la fois sur les itinéraires cyclables et sur le stationnement.

Pour donner une plus grande lisibilité au réseau cyclable, l'aménagement d'axes structurants apparaît indispensable. Le secteur Est, avec un relief plutôt favorable et des voiries nombreuses et larges apparaît comme un territoire propice à cela.

En lien avec les enjeux de déplacements identifiés en interne au secteur Est puis en lien avec le Centre, il convient de déterminer les futurs axes vélos structurants dans le plan des mobilités actives de la Métropole de Lyon et dans le plan modes doux de la Communauté de communes de l'Est lyonnais.

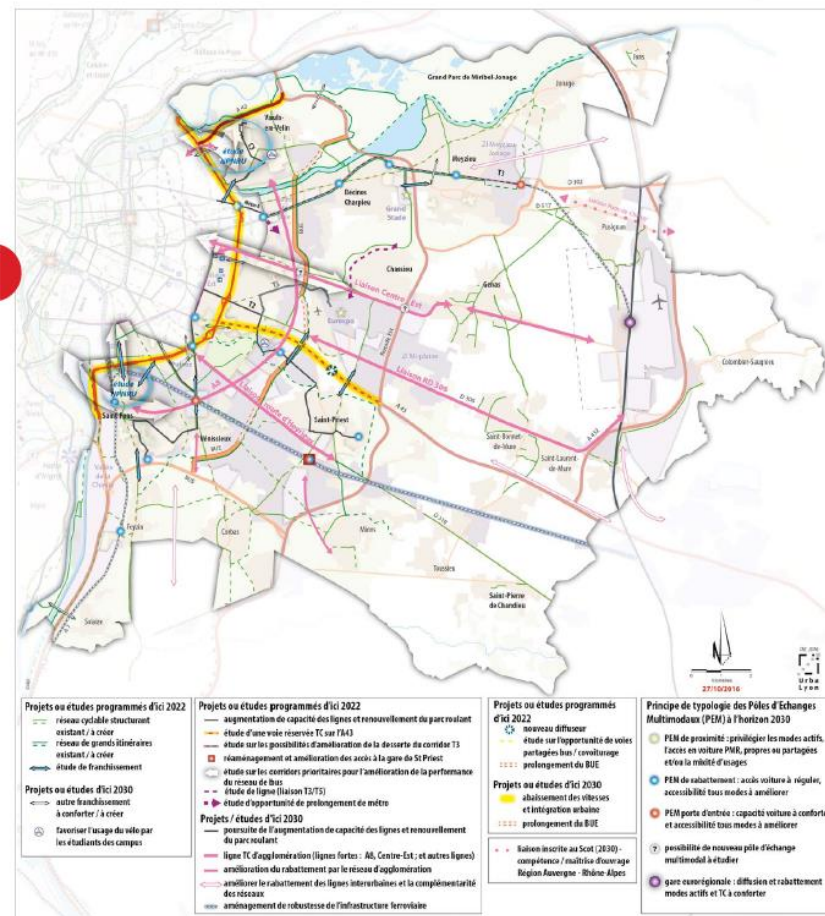
Les axes pré-identifiés sont notamment: la route de Genas, le Boulevard urbain Est sur la section Aviation, la RN6, la RD518, la voie verte entre Parilly et la Plaine d'Heyrieux.

RAPPEL
35 % des déplacements de moins de 1 km des habitants de l'Est sont encore faits en voiture.

Przypomnienie:
35% podróży na odległość do 1km jest jeszcze odbywana samochodem

Działania operacyjne do 2022 roku
Zwiększenie udziału ruchu rowerowego

Opis działań, które mają być wdrożone w danym sektorze wraz z przedstawieniem graficznym



PLAN DZIAŁANIA OPERACYJNEGO I OPERACYJNEGO

2022 / 2030



LES ACTIONS STRATÉGIQUES POUR LE SECTEUR À PROGRAMMER D'ICI 2030

Développer l'utilisation du train

Le transport ferroviaire permet de rejoindre le secteur Centre (Perrache, Jean Macé) avec des temps de parcours extrêmement attractifs. Pour autant, une valorisation de ce service semble devoir être mise en œuvre en :

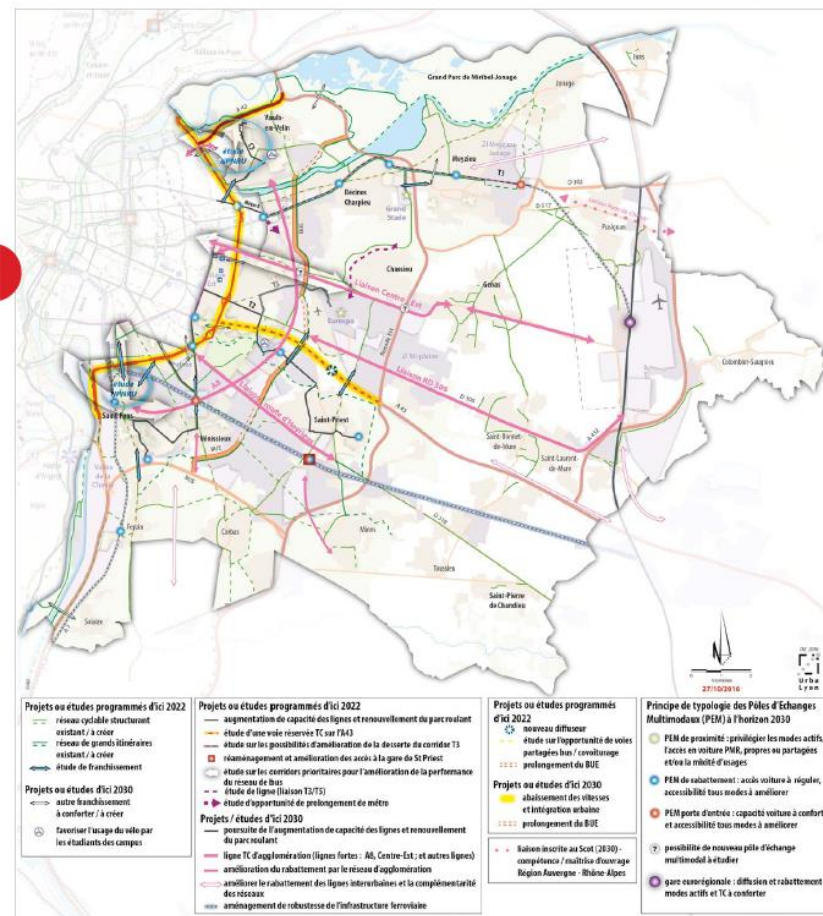
- communiquant sur l'offre existante sur la ligne Lyon-Vienne pour les gares de Saint-Fons, Feyzin ;
- renforçant la robustesse de la ligne Lyon/Grenoble qui dessert Saint-Priest et Vénissieux, en lien avec le traitement du nœud ferroviaire lyonnais ;
- faisant de la gare de Saint-Priest un pôle d'échanges multimodal attractif et accessible ;
- développant l'urbanisation autour et en lien avec le pôle d'échanges de Vénissieux ;
- étudiant l'opportunité de revoir le niveau de service en gare de Saint-Fons en lien avec l'arrivée à étudier de la ligne forte AB.

La question majeure et transversale de la tarification intégrée est développée dans la fiche 1.2.

Działania operacyjno-strategiczne do 2030 roku

Rozwój kolei – zwiększenie udziału w przewozach

Opis działań, które mają być wdrożone w danym sektorze wraz z przedstawieniem graficznym



PROCEDURY MONITOROWANIA I EWALUACJI

Une évaluation obligatoire à cinq ans..... page 232

Un suivi en continu page 232

Les modalités de la démarche de suivi-évaluation..... page 233

Obowiązkowa pięcioletnia ocena

Ciągłe monitorowanie

Metody procesu monitoringu i ewaluacji



BUDAPESZT

BUDAPEST MOBILITY PLAN 2030



Część 1 STRATEGICZNA CONTENTS

Część 2 OPERACYJNA CONTENTS

A	INTRODUCTION	2
	PILLARS OF THE BUDAPEST MOBILITY PLAN	6
	A.1 Progress in strategic planning	9
	A.2 Analysis of the current situation	10
	A.3 Problem tree and key problems	12
B	OBJECTIVES OF THE BUDAPEST MOBILITY PLAN	18
	B.1 Future Vision	22
	B.2 Overall target of the Budapest Mobility Plan	22
	B.3 Strategic objectives of the Budapest Mobility Plan	22
	B.4 Intervention areas, priorities	26
	B.5 Operational objectives and measures	29
1	IMPROVING CONNECTIONS	30
	1.1 Integrated network development	32
	1.2 Liveable public spaces	41
	1.3 Interoperable systems and convenient intermodal nodes	47
2	ATTRACTIVE VEHICLES	58
	2.1 Comfortable and passenger-friendly vehicles	60
	2.2 Environment-friendly vehicle technologies	63
3	BETTER SERVICES	64
	3.1 Improving service quality	66
	3.2 Active awareness raising	73
4	EFFICIENT GOVERNANCE	76
	4.1 Consistent regulation	77
	4.2 Regional cooperation	82
	OVERVIEW OF MEASURES	88
	LIST OF ABBREVIATIONS, CONCEPT EXPLANATIONS	92

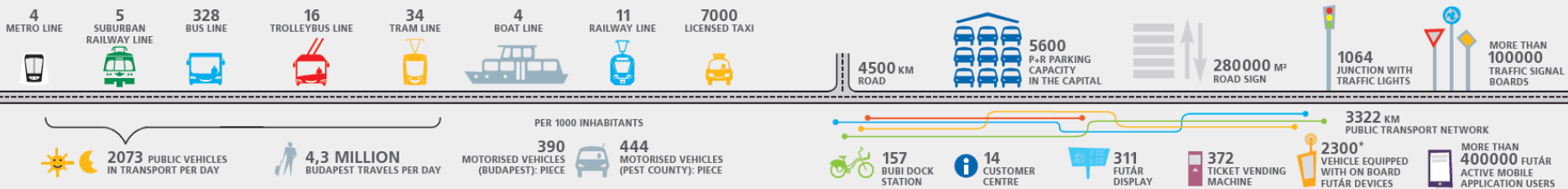
1	INTRODUCTION	3
	1.1 Purpose and structure of the BMT Transport Development and Investment Programme	3
	1.2 Institutional environment	7
	1.3. Strategic guidelines for the design of transport structure	9
2	METHODOLOGY FOR THE ELABORATION OF THE TRANSPORT DEVELOPMENT AND INVESTMENT PROGRAMME	19
	2.1. Establishment of a project database	19
	2.2. Project evaluation methodology	25
	2.3. Programming methodology	42
	2.4. Methodology for the Strategic Environmental Assessment	51
3	TRANSPORT DEVELOPMENT AND INVESTMENT PROGRAMME 2019–2030	57
	3.1. List of possible projects	57
	3.2. Presentation of the project evaluation results	61
	3.3. Presentation of the programming results	78
	3.4. Evaluation results of the proposed project package and the Transport Development and Investment Programme	89
	3.5. Summary findings of the Strategic Environmental Assessment	105
	3.6. List of the decided projects	106
	3.7. List of task-like projects	108
	3.8. Ranked projects proposed for realisation within the competence of the institutional system of the capital city	109
	3.9. Proposals concerning the state projects	119
	3.10. Proposals for project ideas	122
4	REALISATION OF THE TRANSPORT DEVELOPMENT AND INVESTMENT PROGRAMME	127
	4.1. Action Plan of the Transport Development and Investment Programme	127
	4.2. Cost and financing plan	129
	4.3. Risk Management Plan	131
	4.4. Preliminary proposals for the next strategic revision	135
	Long list of projects	138
	List of abbreviations, concept explanations	144
	IMPRINT	150

BUDAPEST MOBILITY PLAN 2030

Pierwsza wersja 2015, aktualizacja 2020 przygotowywana w latach 2017-2019

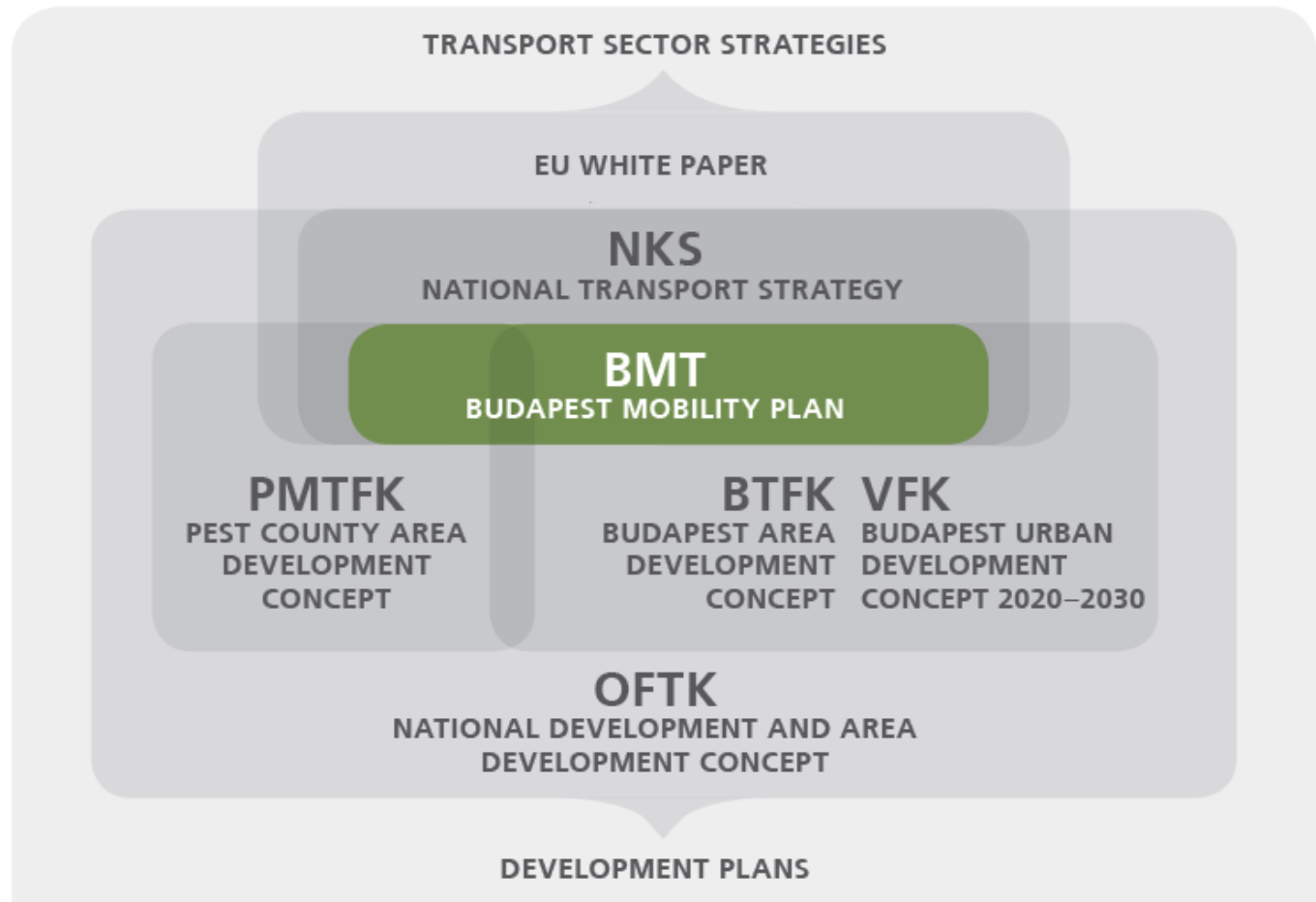
3 warstwy struktury transportowej:
(1) miejsca docelowe przyjazne zamieszkaniu
(2) szkieletowa sieć transportowa
(3) sieć lokalna

Figure 2: BUDAPEST TRANSPORT IN NUMBERS (2014)



POZYCJA DOKUMENTU WŚRÓD INNYCH STRATEGII

*POSITIONING OF THE
BUDAPEST MOBILITY PLAN
IN THE HIERARCHY OF
NATIONAL AND CAPITAL
REGIONAL PLANS*



DRZEWO PROBLEMÓW

PROBLEMS IDENTIFIED BASED ON THE ANALYSIS OF THE CURRENT SITUATION



PROBLEMS OF TRANSPORTATION



THE REASONING CAUSES



MAINTENANCE

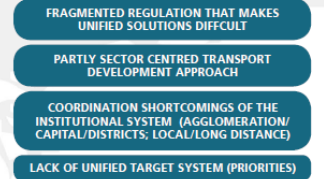
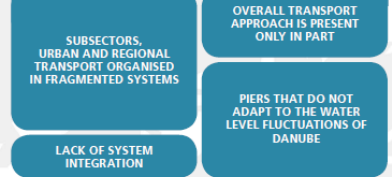
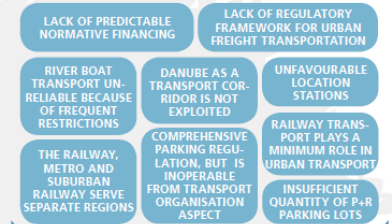
NETWORK

PROBLEMS IDENTIFIED BASED ON THE ANALYSIS OF THE CURRENT SITUATION



TRAFFIC

PROBLEMS OF TRANSPORTATION



REGULATION

THE REASONING CAUSES

KLUCZOWE PROBLEMY

1. Degradacja infrastruktury i taboru

2. Planowanie oparte na projektach, a nie strategii.

3. Inwestycje ukierunkowane na modernizację – podporządkowanie prywatnej motoryzacji

4. Przyspieszenie procesów suburbanizacji

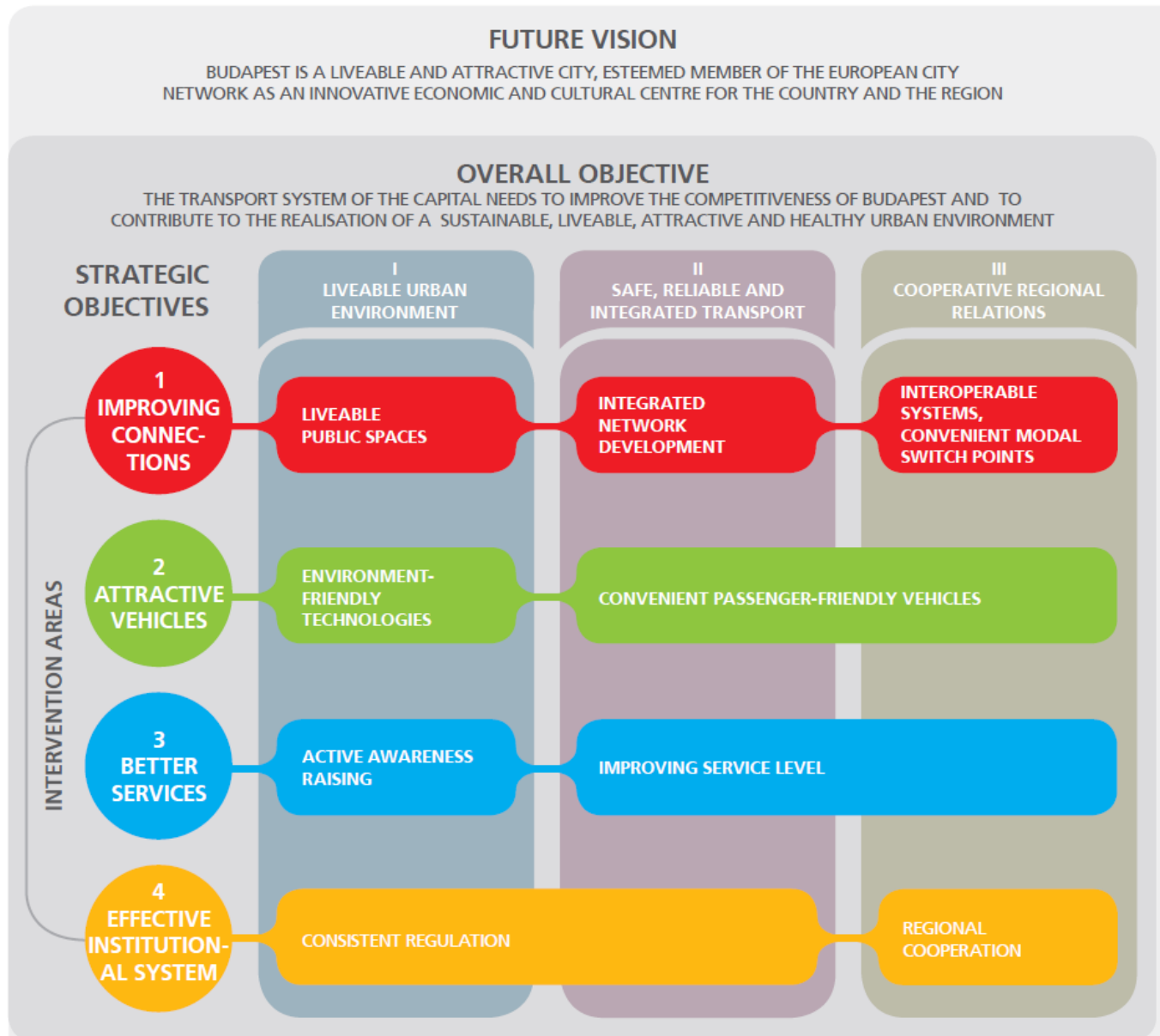
5. Działania oparte na przestarzałych koncepcjach i nieadekwatnych przykładach zagranicznych

6. Nieukończona główna sieć transportowa miasta. Niedostatek inwestycji w transport naziemny z powodu rozbudowy sieci metra

7. Rozdrobnione przepisy, powodujące np. oddzielenie transportu lokalnego od regionalnego

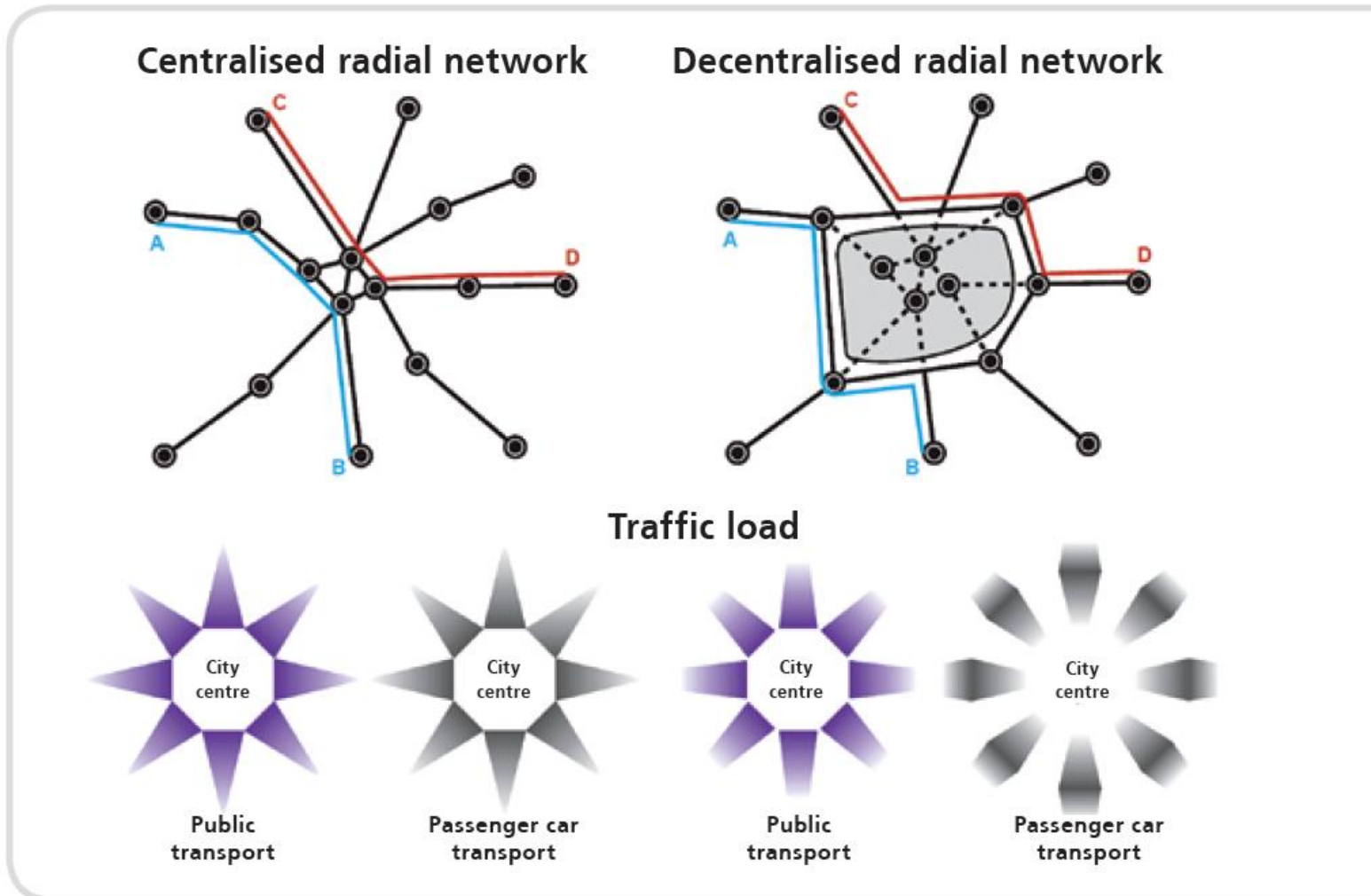
8. Podejście sektorowe do transportu. Pierwszeństwo operatora transportu ponad komfortem pasażera.

CELE SUMP: STRATEGICZNE I OPERACYJNE



CEL: ZDECENTRALIZOWANA SIEĆ PROMIENISTA

Figure 5: *IMPACT OF DECENTRALISATION OF THE RADIAL TRANSPORT NETWORKS*



6 TYPÓW PROJEKTÓW

PODLEGAJĄ OCENIE

1. Konkretny (określony zakres, lokalizacja, czas i plan kosztu) i możliwy do zamodelowania, np. budowa linii tramwajowej

2. Konkretny i niepodlegający modelowaniu, np. realizacja węzła przesiadkowego

3. Nieskonkretyzowany (ogólnie opisany), np. regulacja ruchu autobusów turystycznych

4. Zdecydowany – ma już zapewnione finansowanie lub jest w trakcie realizacji

5. Zadaniowy – wynikający z obowiązku ustawowego, a także działań konserwacyjnych, np. remont drogi

6. Pomysły na projekt – koncepcja o niskim poziomie przygotowania

6 METOD OCENY PROJEKTÓW

Table 1:
EVALUATION
METHODS APPLIED
PER INDIVIDUAL
PROJECT TYPE

Table 1 shows the relationship between the project types and the evaluation methods.

Evaluation method	Rankable project			Task	Project-idea	Decided project
	Concrete modellable project	Concrete non-modellable project	Non-concrete project			
Fit examination (ILL)	+	+	+	+	+	+
Environmental and feasibility examination (KÖR)	+	+	+	+	+	-
Cost-benefit analysis	+	-	-	-	-	-
Multi-criteria analysis (MCA)	+	+	+	-	-	-
Feasibility evaluation (MEG)	+	+	+	-	-	-
Synergy evaluation (SZIN)	+	+	+	+	+	+

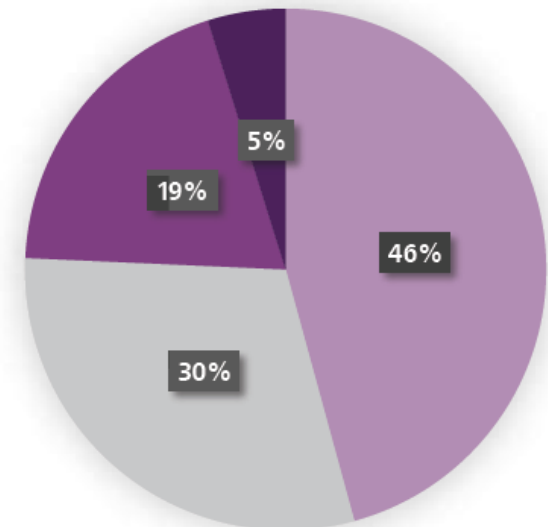
Comment: + method used for evaluation of the project type; - method not used for evaluation of the project type

PODSUMOWANIE LISTY PROJEKTÓW

Project types		Projects coordinated by the municipal governance system	State projects	Total
Rankable project	Concrete modellable project	19	0	19
	Concrete non-modellable project	14	0	14
	Non-concrete project	12	22	34
Task-like project		25	0	25
Decided project		23	6	29
Project idea		23	2	25
Deleted project		58	9	67
Total (without deleted projects)		116 (174)	30 (39)	146 (213)

Table 4: PROJECT BREAKDOWN BY TYPE DURING THE 2017–2018 PROGRAMMING

- Public transport
- Passenger car transport
- Pedestrian and bicycle transport
- Freight traffic



ANALIZA EKONOMICZNA SCENARIUSZY

Summary table of consolidated economic analyses
[million HUF, rounded]
price levels: 2017

Evaluation aspect	Low budget	Medium budget	Full budget
1. Present value of total investment	132,126	266,087	436,625
2. Present value of total operation cost	23,225	29,957	85,458
3. Present value of economic residual	14,209	32,747	55,849
4. Present value of economic costs (1 + 2 -3)	141,142	263,297	466,233
5. Present value of travel time cost savings	325,340	295,005	651,716
6. Present value of accident cost savings	8,724	6,354	17,824
7. Present value of vehicle operation cost savings	3,629	28,259	45,350
8. Present value of environmental cost savings	-54,164	26,406	-30,371
9. Present value of economic benefits (5 + 6 + 7 + 8)	283,530	356,024	684,519
Economic net present value (ENPV, HUF million, 9-4)	142,388	92,727	218,286
Economic internal rate of return (EIRR)	11.4%	7.2%	8.1%
Benefit cost ratio (BCR, 9/4)	2.01	1.35	1.47

Table 14: RESULTS OF THE CONSOLIDATED CBA BY SCENARIO

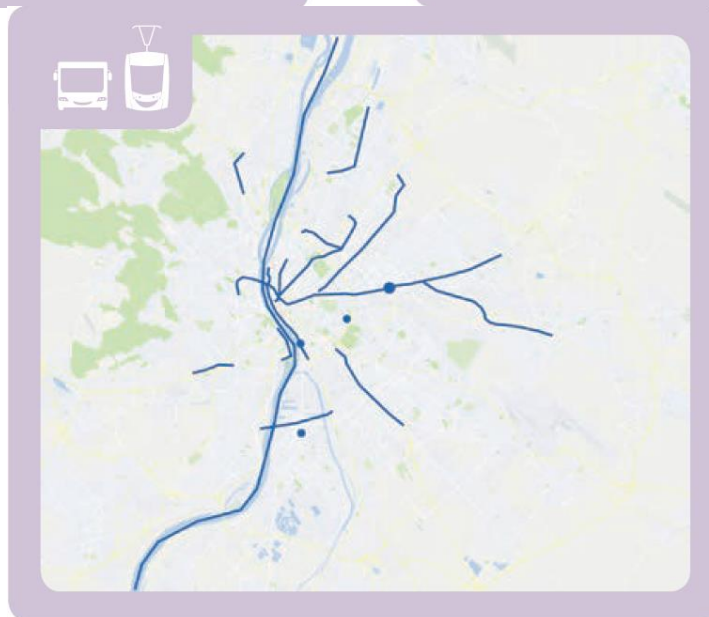
MAPY PROJEKTÓW DLA SCENARIUSZY BUDŻETU



↑ Budżet mały



↑ Budżet średni



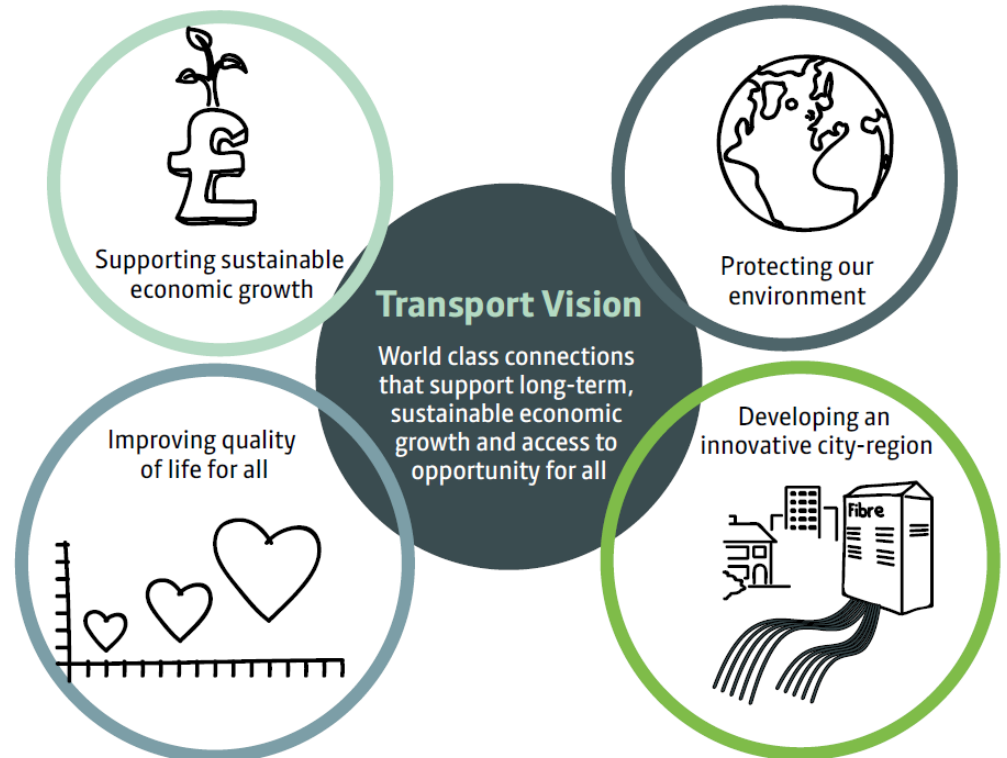
← Budżet pełny

MANCHESTER

SUMP AGLOMERACJI GREATER MANCHESTER



Wizja do roku 2040



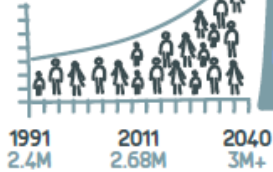
WYZWANIA OBSZARU

SUPPORTING SUSTAINABLE ECONOMIC GROWTH

AN INCREASE IN EMPLOYMENT



SUPPORTING POPULATION GROWTH



RAPIDLY INCREASING POPULATION
3 MILLION +
BY 2040

REQUIRING AT LEAST 227,000 MORE HOMES



+600,000
MORE TRIPS ON OUR
TRANSPORT NETWORKS
EVERYDAY
BY 2035



IMPROVING THE QUALITY OF LIFE

1/5 OF THE GM POPULATION LIVES IN ONE OF THE 10% MOST DEPRIVED AREAS OF THE UK

BY 2040
1-IN-4 ADULTS WILL BE OVER 60

31% OF HOUSEHOLDS HAVE NO CAR



1-IN-6 ADULTS WILL BE OVER 70

HALF OF ALL TRIPS ARE LESS THAN

2KM



OF ALL ADULTS DO NOT GET THE RECOMMENDED LEVEL OF PHYSICAL ACTIVITY

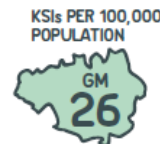


AND 38% OF THESE SHORT TRIPS ARE BY CAR

£35M
THE COST TO THE NHS IN GREATER MANCHESTER OF PHYSICAL INACTIVITY

Greater Manchester has reduced casualty rates (per head of population) to below the national average

but we still have a high number of pedestrian and cycle injuries



1000 PEDESTRIANS INJURED ON GM ROADS (2014)

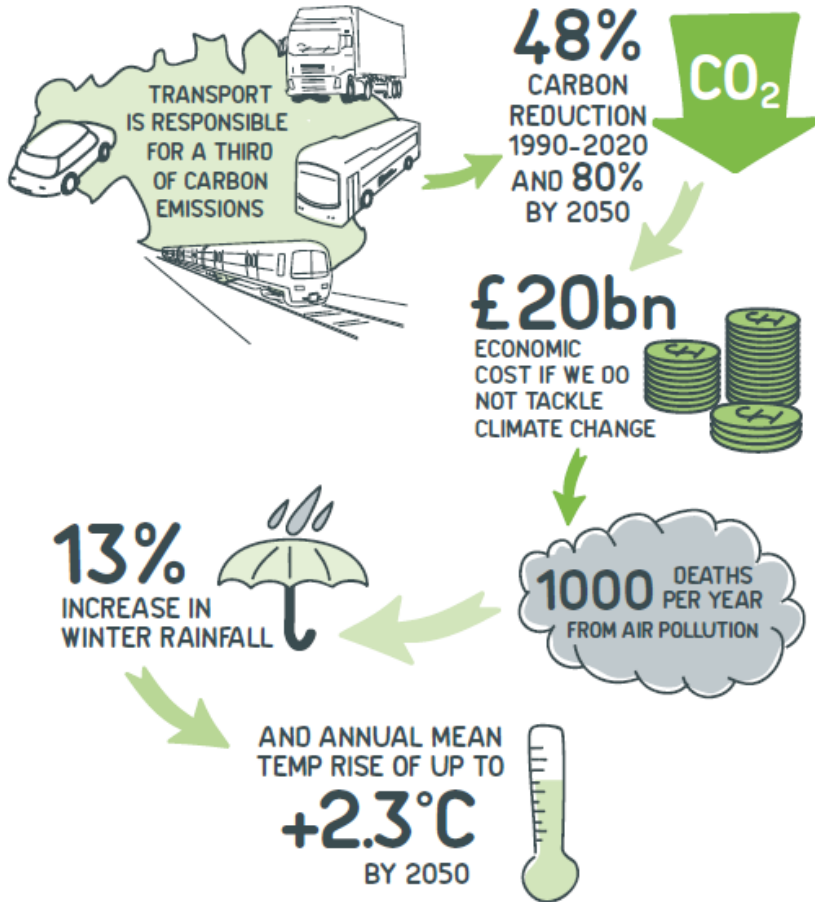
569 CYCLIST INJURED ON GM ROADS (2013)

and many of these involve children

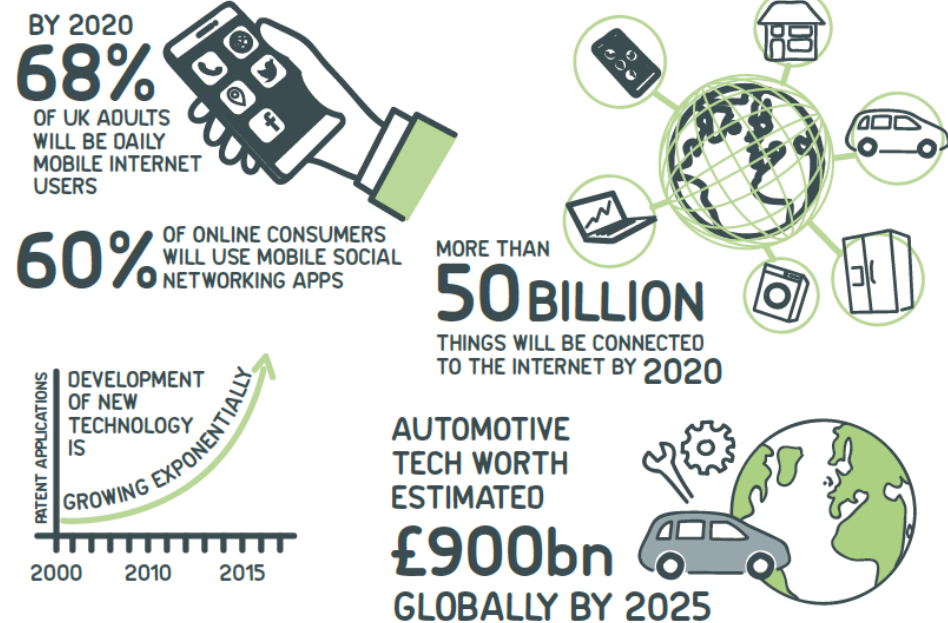
OVER 1/3 WERE CHILDREN (AGED 0-15yrs)

WYZWANIA OBSZARU

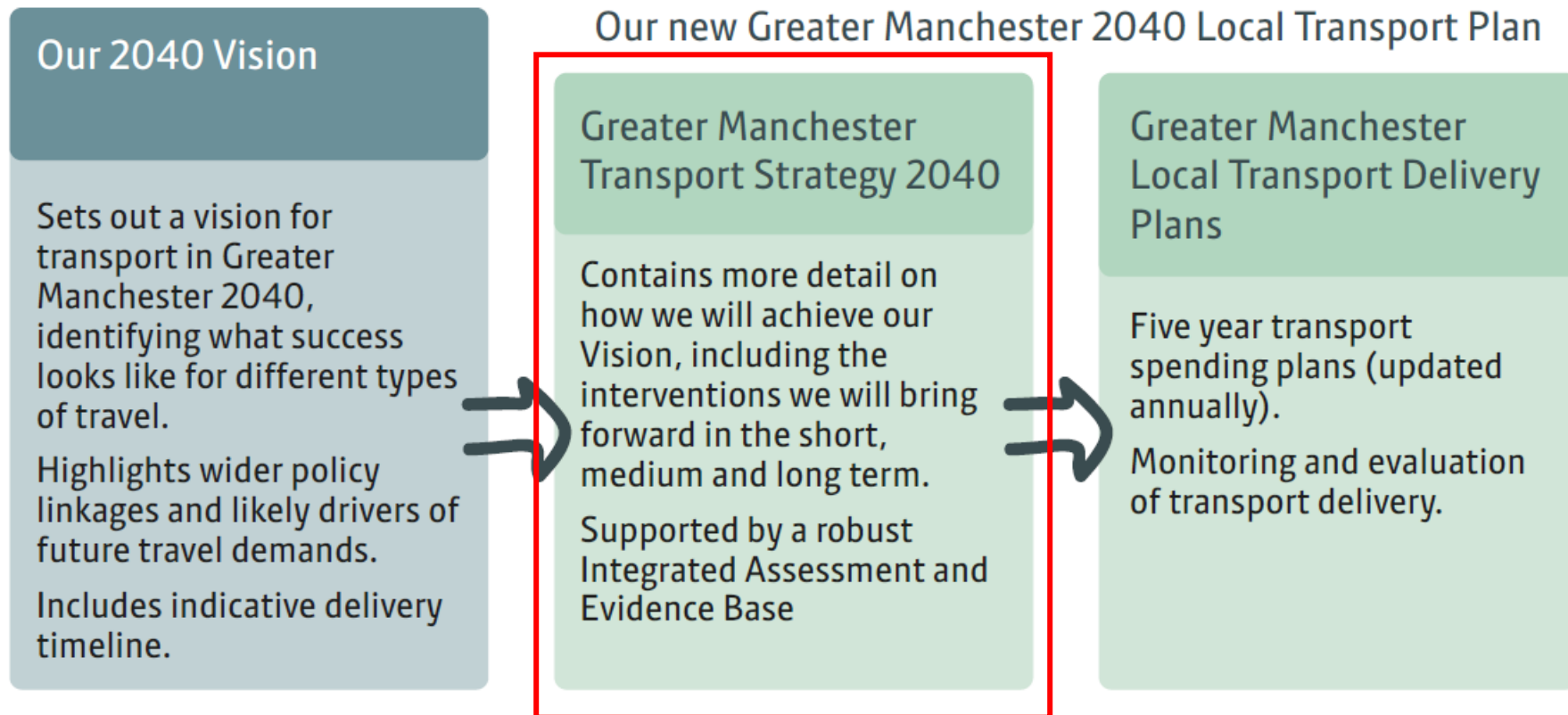
PROTECTING OUR ENVIRONMENT



TECHNOLOGY AND INNOVATION



POZYCJA DOKUMENTU WŚRÓD INNYCH

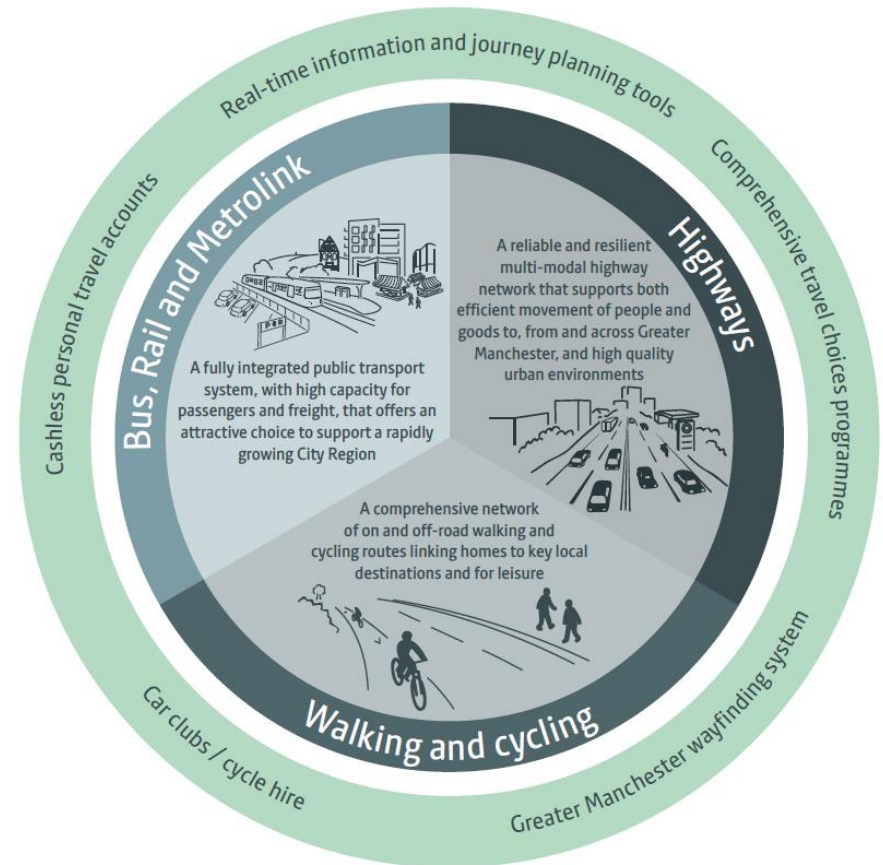


Omawiany dokument

7 CELÓW STRATEGICZNYCH I ŚRODKI DO ICH REALIZACJI



Cele strategiczne podzielono na 29 celów operacyjnych



CEL: ZINTEGROWANY SYSTEM TARYF I BILETÓW

Policy 2: Working with partners, we will seek to deliver integrated pricing and payment systems across the transport network, including integrated fares and smart ticketing for public transport, to support the delivery of 'Mobility as a Service'.

OBJECTIVES OF THE GREATER MANCHESTER FARES AND TICKETING STRATEGY



SIMPLICITY

Customers can easily understand and choose options, and transport products/offers are straightforward to promote and market.



CONVENIENCE

Transactions are quick and easy for the passenger, one payment allows multi-modal travel and delivers efficiencies to the operator.



VALUE FOR MONEY

Passengers see fare as a fair price for the service they get.

Category	Price
A	£5
B	£7
C	£10

TRANSPARENCY AND TRUSTWORTHINESS

Passengers have clear understanding of pricing and product.



INCLUSIVITY

Relates to the affordability of public transport pricing (and may require the use of concessions).

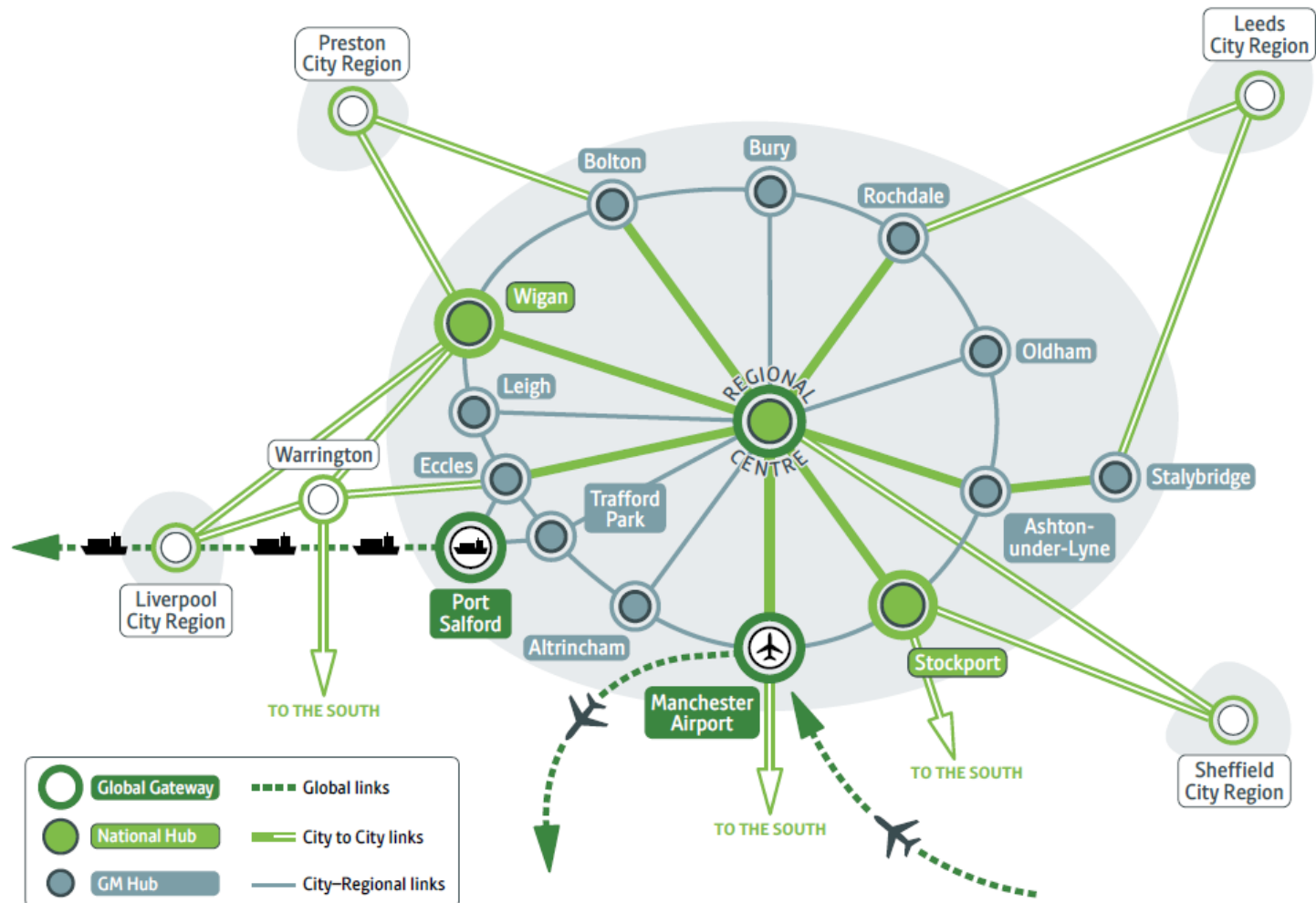


BALANCED FUNDING

Relates to the extent that ticket revenues contribute to the costs of operating the public transport network.

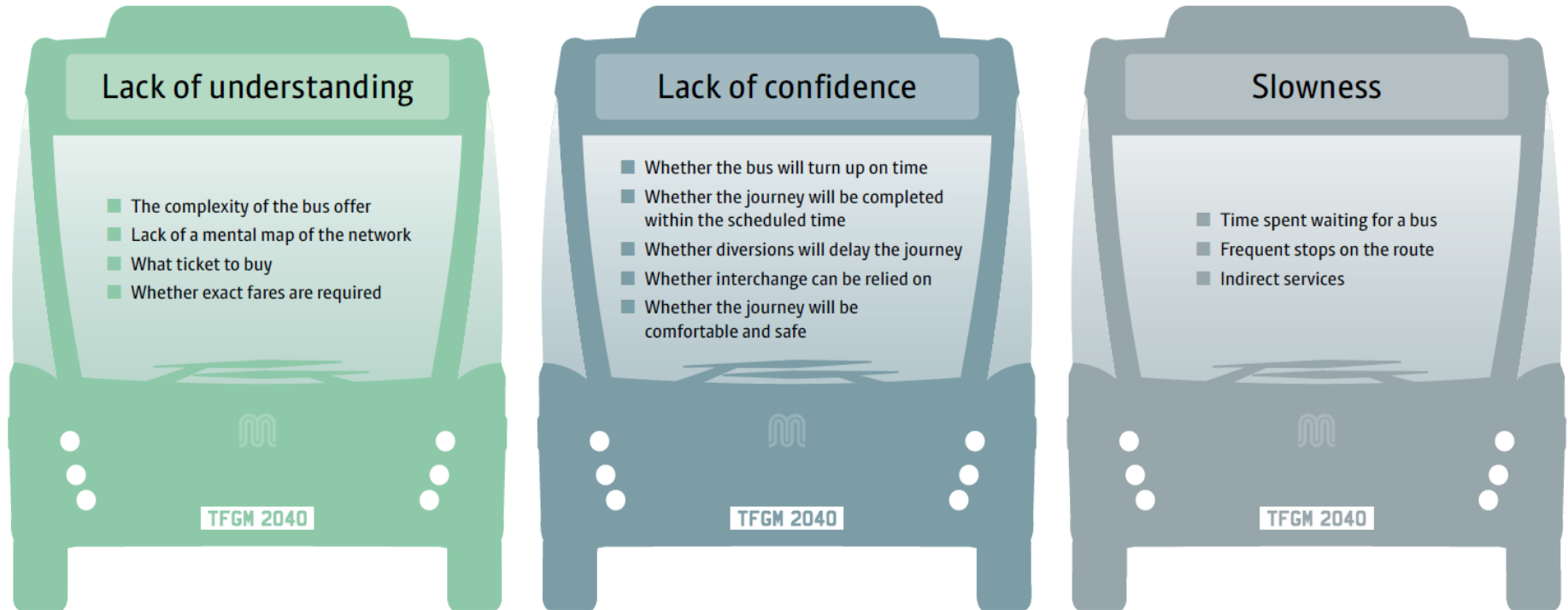
CEL: ZINTEGROWANE WĘZŁY PRZESIADKOWE

Policy 22: We will seek to ensure a consistent standard of facilities at transport hubs, appropriate for their size and function, and will work with partners to improve access to them by all modes.



CEL: NOWOCZESNY TRANSPORT AUTOBUSOWY

Policy 23: We will seek to make best use of any powers included in the Bus Services Bill, as well as our existing powers, to give effect to our vision for bus.



PLAN DZIAŁANIA: 5 OBSZARÓW INTERWENCJI

Our 2040 Spatial Themes



OBSZAR: POŁĄCZENIA MIĘDZYMIASTOWE

Journey times based on city A to city B fastest times only, therefore do not sum to make A-B-C journey times and routes.

Image is diagrammatic only and not geographically representative.

On completion of TransPennine electrification the journey time between Manchester and Leeds will come down to 40 minutes.

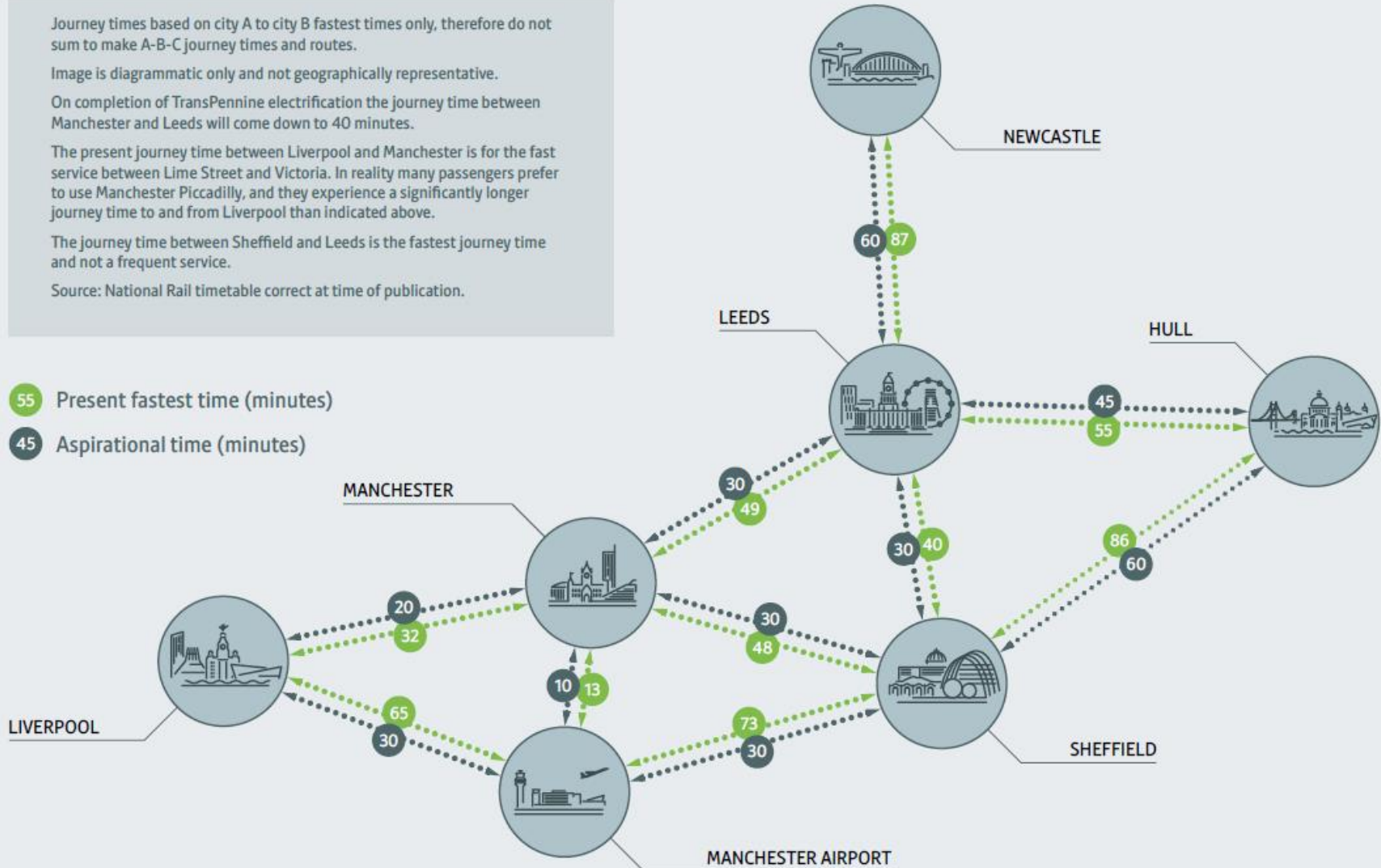
The present journey time between Liverpool and Manchester is for the fast service between Lime Street and Victoria. In reality many passengers prefer to use Manchester Piccadilly, and they experience a significantly longer journey time to and from Liverpool than indicated above.

The journey time between Sheffield and Leeds is the fastest journey time and not a frequent service.

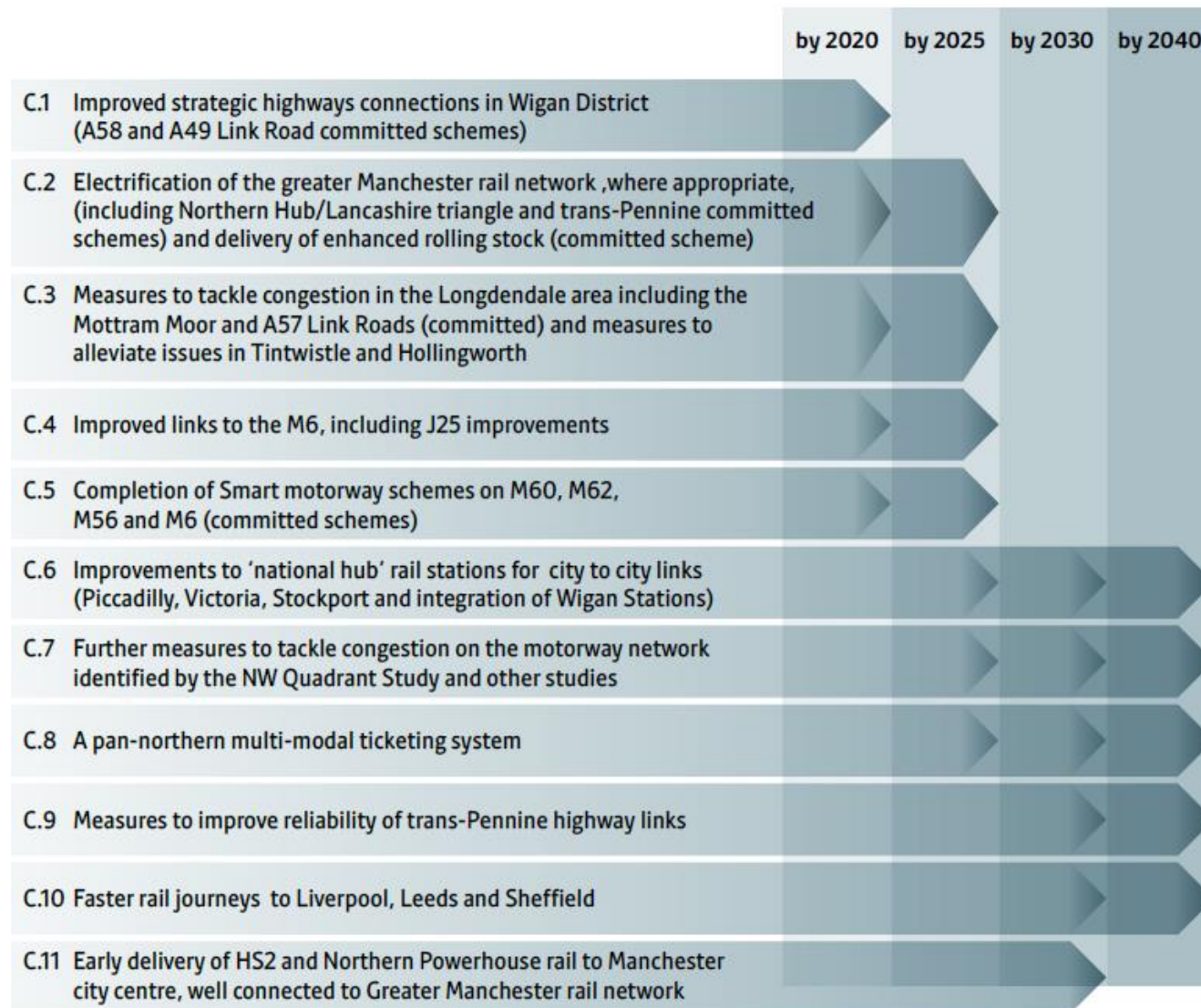
Source: National Rail timetable correct at time of publication.

55 Present fastest time (minutes)

45 Aspirational time (minutes)

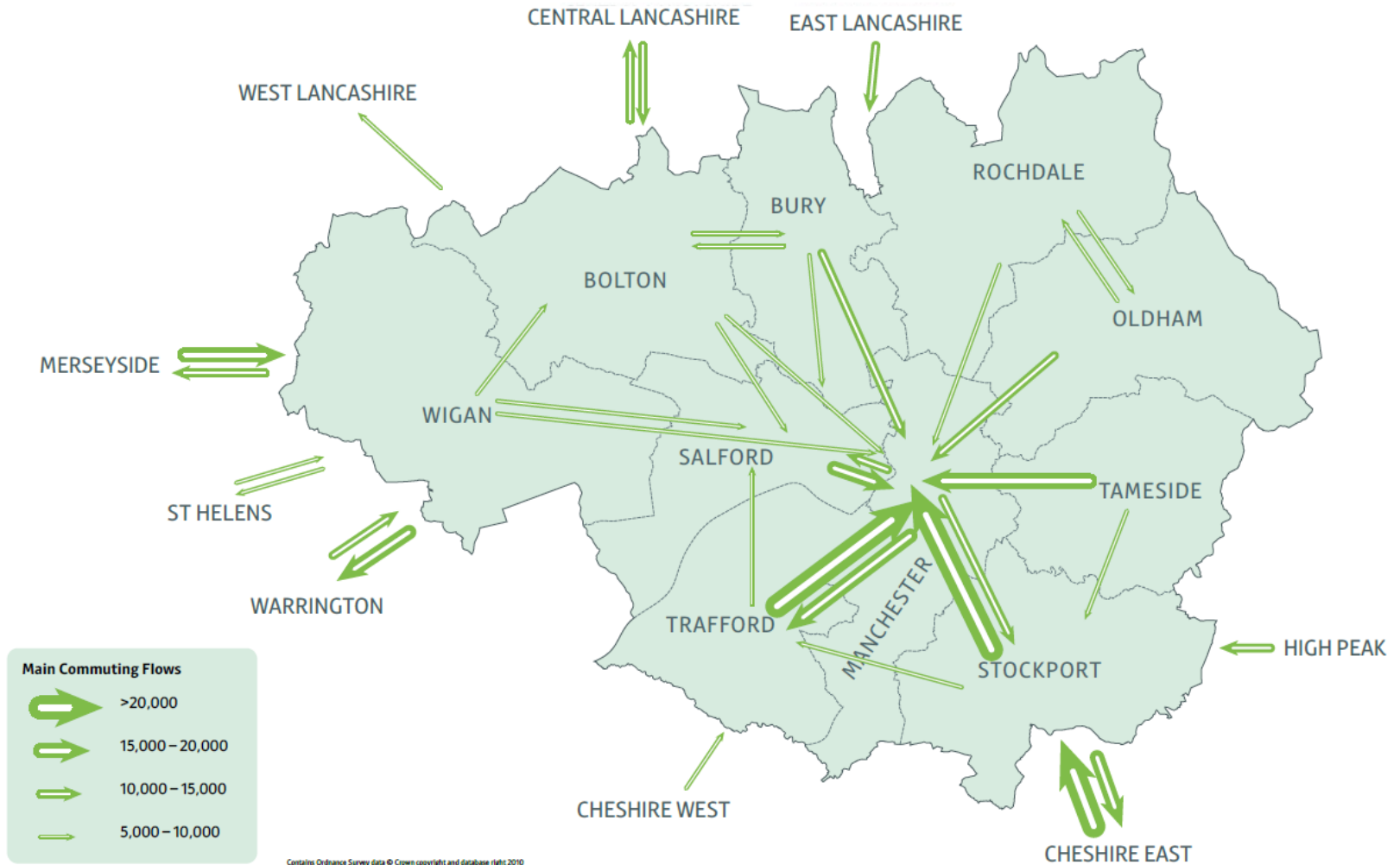


HARMONOGRAM DZIAŁAŃ



OBSZAR: PODRÓŻE PO REGIONIE

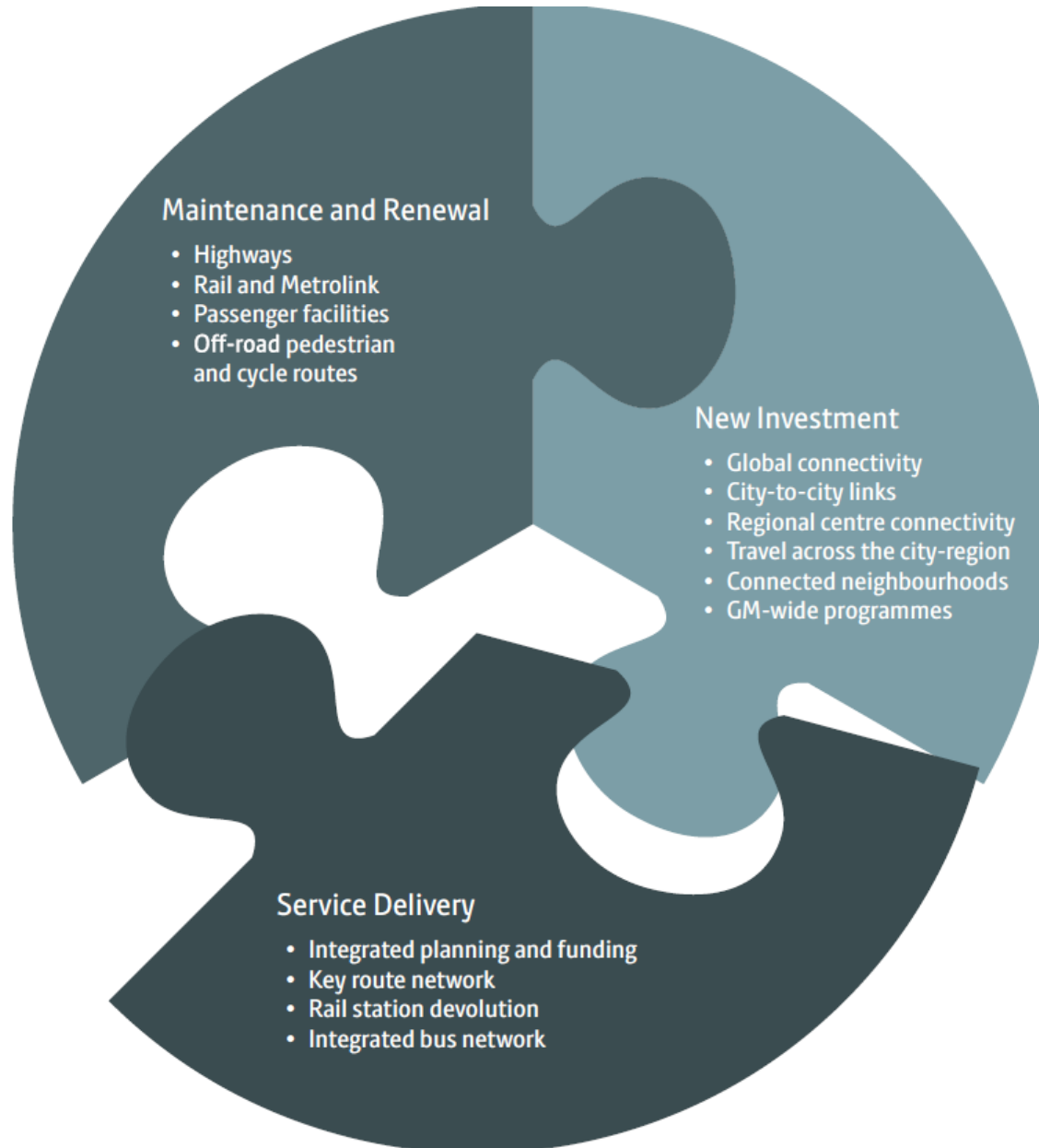
Main Commuting Flows, 2011



HARMONOGRAM DZIAŁAŃ



REALIZACJA DZIAŁAŃ



WSKAŹNIKI REALIZACJI PLANU

Table 4: Performance Indicators

Vision	Challenge (from Part 1)	Desired Outcome	KPI
Supporting sustainable economic growth	Growth could result in increased congestion	Reduced congestion	Journey speed by mode
	Growing economy requires access to wide pool of labour	Better access to skills & markets	Sustainable transport catchment population of the Regional Centre & other major employment locations
	Businesses require reliable journey times for deliveries and workers	More reliable journey times	Journey reliability by mode
	Networks need to cope with adverse weather, ageing infrastructure and increased demand	Resilient and well maintained network	Satisfaction with road maintenance
	Developing a transport system that compares well to that of leading European cities	People see GM as a good place to visit & invest	Perceptions of GM as a place to live, visit, do business
Improving quality of life	Good access is needed to jobs and training so that transport is not a barrier to opportunity.	Better access to jobs/training	Sustainable transport catchment population for key locations - employment / colleges
	Centralisation of services and changes in retailing can make it harder for some people to access education, healthcare, shopping etc	Better access to services	Sustainable transport catchment population for key locations -town centres/hospitals
	Encouraging people to improve their health through greater levels of activity	More people travelling actively	No. of walking & cycling trips



WOLAŃSKI



DZIĘKUJEMY ZA UWAGĘ

