

(w tym blokowanie tras komunikacji miejskiej) oraz deficyt dostępności miejsc parkingowych. Jest to głównie efektem bardzo dynamicznego wzrostu wskaźnika motoryzacji w okresie ostatnich 20 lat, co bezpośrednio przełożyło się na wzrost ruchu ulicznego. Pośrednimi efektami natomiast są niewątpliwie negatywne skutki oddziaływania na środowisko (wzrost zanieczyszczeń emitowanych do powietrza oraz hałasu komunikacyjnego), a także pogorszenie jakości życia ludności miejskiej (np. wzrastające straty czasu podróży, obniżenie atrakcyjności przestrzeni miejskich). Dostrzegalnym kłopotem wydaje się być kształtowanie warunków dla organizacji i funkcjonowania transportu poprzez rozwój przestrzenny obszarów miejskich wraz z powiązaniem z procesem suburbanizacji. Powoduje to wzmocnienie nawyku codziennego użytkowania indywidualnych środków transportu (samochodu osobowego), na co ma również wpływ występujący brak koordynacji działań rozwojowych. Następstwem takich zachowań mieszkańców zarówno miast, jak i z obszarów funkcjonalnych (zewnętrznych) wpływają na wzrost zatłoczenia tras wlotowych do miasta oraz sieci ulicznej w jego centrum. Okazuje się również, że najbardziej popularna metoda rozbudowy układu drogowego w celu zwiększania jego przepustowości nie zawsze jest skuteczna. Mają na to wpływ:

- skala potrzeb, niemożliwa do udźwignięcia przez budżety inwestycyjne, wynikająca z wieloletnich zapóźnień inwestycyjnych oraz znacznych potrzeb finansowych bardziej złożonych inwestycji;
- „natura ruchu samochodowego” – każdy zapas przepustowości jest natychmiast wykorzystywany (generuje dodatkowy, tzw. wzbudzany ruch, zaś „wąskie gardła” sieci ulicznej ujawniają się w innych miejscach – stąd też wymagane są kolejne działania inwestycyjne w rozwój miejskiej infrastruktury drogowej, a nadążenie za wzrastającym popytem transportowym takimi działaniami jest często mało realne (w wielu przypadkach niemożliwe do zrealizowania).

Newralgicznym celem działań w zakresie poprawy tego stanu rzeczy powinno być zrównoważenie mobilności w obszarze funkcjonalnym miasta. Liczba podróży powinna być tak dobrana oraz o takiej długości, jak to wynika z zaspokojenia potrzeby transportowej osób wykonujących podróży, z jednoczesnym racjonalnym wykorzystaniem dostępnych w danym mieście podsystemów transportu miejskiego. Racjonalność ta polega na takim wyborze podsystemów przez podróżnych, które nie powodować będą nadmiernych strat czasu w bilansie ogólnym oraz nadmiernych kosztów. Priorytetowym działaniem muszą być starania jednostek samorządu terytorialnego na rzecz zmiany zachowań komunikacyjnych mieszkańców, a w szczególności odwrócenia powszechnego trendu uzależnienia codziennego przemieszczania się po sieci ulicznej z wykorzystaniem jedynie samochodu osobowego. Bardziej szczegółowe zagadnienia dotyczące zakresu działań przedstawiają się następująco:

a) polityka miejska:

- priorytety ogólne:
 - wyrażanie osiągnięcia zrównoważonej mobilności jako cel podstawowy dokumentów obligatoryjnych miast – tzw. planów transportowych;
 - wskazanie merytorycznych powiązań z innymi dokumentami programowymi i strategicznymi;
 - polityka transportowa na obszarach miejskich wpisywać się powinna w cele sformułowane w Strategii Rozwoju Transportu do 2020 roku z