

linii kolejowych, których przebieg trasowany jest przez obszar funkcjonalny miasta – co daje nadzieję na przyciągnięcie znacznych potoków pasażerów, pod warunkiem wspólnego zaplanowania i skoordynowania prac inwestycyjnych i organizacyjnych;

- unikanie prowadzenia przedsięwzięć ułatwiających transport indywidualny z jednoczesnym osłabieniem konkurencyjności transportu publicznego (sprzeczność z filozofią mobilności zrównoważonej);
- zadbanie o czynniki wpływające na atrakcyjność transportu publicznego (tj.: usprawnienie węzłów przesiadkowych, zapewnienie wygodnych dróg dostępu do przystanków, racjonalna lokalizacja parkingów „parkuj i jedź”, wdrożenie interaktywnej informacji pasażerskiej) oraz powiązanie transportu publicznego z głównymi przestrzeniami publicznymi i usługami w mieście;
- wprowadzanie i rozbudowa innowacyjnych systemów zarządzania ruchem i jego monitoringu (ITS), umożliwiających uzyskanie wymiernych korzyści w postaci sprawności systemu transportowego przy ograniczaniu inwestycji infrastrukturalnych; uwzględniać powinno się również włączenie zasobu zbieranych danych do systemów informatycznych służących obywatelom np. do optymalizacji planowanej podróży w obrębie miasta (informacja pasażerska, o ruchu ulicznym, dostępności miejsc parkingowych, optymalnych trasach przejazdu itp.);
- kształtowanie zachowań komunikacyjnych:
  - zmniejszenie roli samochodu osobowego na rzecz innych sposobów przemieszczania się (zwłaszcza w obszarach śródmiejskich), poprzez zapewnienie sprawnie funkcjonującego systemu transportu publicznego na obszarach zurbanizowanych, w tym wprowadzanie systemu roweru miejskiego; przy tym działaniu uwzględniać również należy politykę taryfową komunikacji miejskiej, odnosząc się do możliwości przewozu roweru (w dalszej perspektywie rozpatrywać powinno się również systemu „samochodu publicznego” o napędzie elektrycznym);
  - organizowanie parkingów „P&R” oraz „B&R” w miejscach powiązanych z przystankami publicznego transportu zbiorowego oraz w rejonach o pogorszonej przepustowości infrastruktury drogowej;
  - traktowanie ruchu pieszego jako równoprawnego sposobu przemieszczania się (np. synchronizowanie sygnalizacji świetlnej pod ruch pieszego);
  - ograniczanie wielkości ruchu w obszarach centralnych miast (optymalizacja warunków ruchu pieszego, organizacja urządzeń i miejsc do parkowania rowerów, wyprowadzenie ruchu tranzytowego poza obszar centralny, organizacja miejsc parkingowych poza obszarem ścisłego centrum wraz z dogodnym wsparciem dróg pieszych systemem informacji przestrzennej);

b) planowanie przestrzenne:

- planowanie transportu częścią planowania przestrzennego: