

到门”的出行时间和多模式出行的可预测性）正在走下坡路。

（2）交通系统容量及相关资本和运营成本的局部优化。

如果想要改进整体交通性能和吸引力，那么在城市或国家层面，通过优化基础设施和转变解决方案“系统”逻辑、统一增加易于使用的各种网络，来共同建立一个综合交通总体规划是非常关键的。

除了负责任的公共交通管理部门在城市内和跨城市或区域界线之间的协调外，制订这样一项总体规划还需要公共和私营交通运营商作出积极贡献。运营商的参与对于确保为所有消费者的利益找到最佳的技术解决方案和不同运输方式之间的平衡至关重要，因为它们不受（往往是短期的）政治因素的影响。

综合交通运输总体规划允许运输系统更好地互补和使用（可读性、经验），并通过更好地确定交通方式的优先次序来加强综合交通运输。这样的总体规划通常由两大支柱支撑：

（1）综合交通运输愿景（在城市、地区甚至国家层面）涵盖所有运输方式，在结构上改善连接节点，同时根据运量调整运营方式（图 5-27）：

① 优先选择共用公共空间。

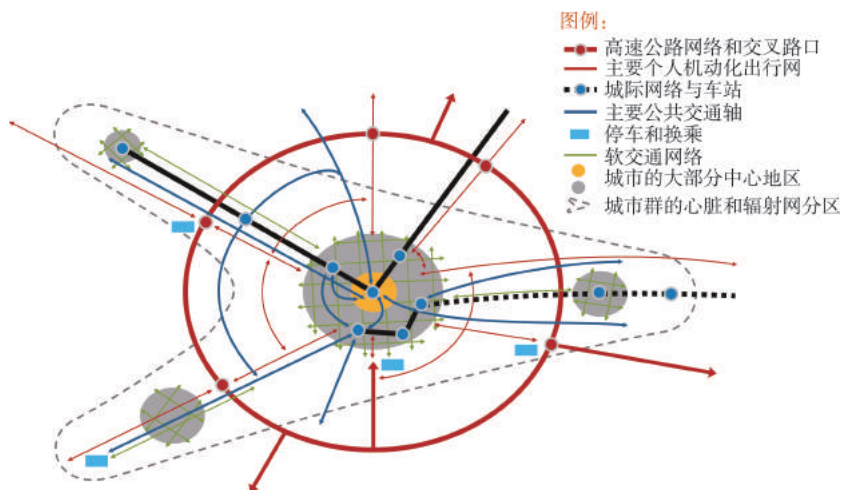


图 5-27 城市、区域甚至国家层面的综合交通运输总体规划

资料来源：Direction générale de la mobilité, Etat de Genève, “Mobilités 2030, stratégie multimodale pour Genève”, 2013。