

powinny opierać się na stosowaniu inteligentnych kart, interoperacyjnych dla poszczególnych systemów transportowych, dla poszczególnych obszarów, a w długoterminowej perspektywie również dla różnych krajów; zalecanym jest również zróżnicowanie stawek w zależności od okresu (np. od godziny szczytu komunikacyjnego lub poza jego godzinami) lub docelowej grupy użytkowników;

- krytycznym czynnikiem decydującym o mobilności w obszarze miejskim jest możliwość świadomego wyboru przez podróżnego danego rodzaju środka transportowego oraz czasu podróży; uznaje się, że ITS pozwoli uzyskać dodatkową przepustowość, co ma kluczowe znaczenie przy częstym braku przestrzeni pod rozbudowę istniejących układów transportowych; rozwiązania ITS mogą znaleźć zastosowanie w sprawnym zarządzaniu w powiązaniach pomiędzy siecią łączącą strefy miejskie z podmiejskimi; interakcja pojazdów z infrastrukturą, dynamiczne planowanie trasy oraz systemy wspomagające kierowców przyczynić się mogą również do bardziej efektywnej dystrybucji towarów w miastach; stąd tak pożądanym jest, by władze lokalne oraz sektor prywatny angażowały się w pełni do implementacji i użytkowania aplikacji i usług modułów ITS.
- W kierunku dostępnego transportu miejskiego:
 - zwrócono szczególną uwagę na konieczność ochrony podstawowych praw pasażerów korzystających z różnych systemów transportowych, w tym głównie na prawa pasażerów o ograniczonej zdolności ruchowej; postulowane jest bowiem, by transport zbiorowy spełniał potrzeby w zakresie podstawowej mobilności – a zatem był łatwo dostępny; należy mieć to na uwadze, gdyż społeczeństwo starzeje się i oczekuje bardziej przyjaznych i inteligentnych rozwiązań w zakresie mobilności; dążyć tu należy przede wszystkim do konkurencyjności czasowej publicznego transportu zbiorowego wobec podróży odbywanych prywatnym środkiem transportowym (głównie samochodem osobowym);
 - w ramach tworzenia odpowiednich ram prawnych w UE, stosowane są dwie dyrektywy w sprawie zamówień publicznych na usługi transportu autobusowego i tramwajowego (Dyrektywa 2004/17/WE oraz Dyrektywa 2004/18/WE z dnia 31 marca 2004 r.); natomiast zapewnienie większej przejrzystości usług transportowych jest możliwe przez wprowadzenie nowego rozporządzenia, które pomóc może również poprawić jakość i efektywność transportu (Rozporządzenie w sprawie usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego i uchylające rozporządzenie Rady (EWG) 1191/69 oraz 1107/70 – międzynarodowy plik 2000/0212 (COD)); przytoczone dyrektywy, jak i rozporządzenie pozwalają właściwym organom na samodzielną realizację usług o charakterze użyteczności publicznej lub ich zlecenie firmom zewnętrznym na drodze przetargu – stosując kryteria wyboru co do zdolności przewozowej oraz kryteria udzielenia zamówienia co do jakości świadczonych usług;