

- w drodze innowacyjnych rozwiązań sugeruje się również mniej kosztowne rozwiązania w transporcie zbiorowym, jak np. szybki transport autobusowy – alternatywny dla kapitałochłonnej sieci tramwajowej lub metra; jednym z preferowanych rozwiązań, możliwym do rozpropagowania, jest wykorzystanie ekologicznych taksówek w łańcuchu transportu zbiorowego przy jednoczesnym zastosowaniu ITS;
- uwagę zwrócono również na miasta położone w konglomeracjach miejskich, zmagające się z wyzwaniem sprostania oczekiwań w zakresie lepszej dostępności do otaczających je obszarów funkcjonalnych uczestniczących w rozwoju metropolii; zauważa się, że niekontrolowany rozwój miast zmniejsza gęstość zaludnienia i izoluje przestrzeń (rozproszenie obszarów mieszkalnych, miejsc pracy wypoczynku itp.), co w konsekwencji skutkuje zwiększonym zapotrzebowaniem na transport; utrudnia to również uruchamianie systemów publicznego transportu zbiorowego świadczącego usługi na odpowiednio wysokim poziomie jakości, nie przyciągając pożądanej liczby użytkowników (wzrasta również czynnik wykluczenia społecznego na skutek zmniejszonej dostępności do usług publicznych); stąd też preferowanymi rozwiązaniami dla stref podmiejskich są rozwiązania transportu zbiorowego na żądanie lub przewozy przecinające połączenia zazwyczaj rozchodzące się promieniście i obsługujące centralne części miast;
- w zakresie transportu miejskiego oczekiwany jest koordynowanie prac pomiędzy poszczególnymi organami władz, co powinno przynieść pożądane efekty w postaci połączenia polityki sektorowej obejmującej różne dziedziny działalności (planowanie przestrzenne, transport, sprawy gospodarczo-społeczne itp.); solidną podstawą poprawy mobilności są również tzw. „plany mobilności” obejmujące szersze konurbacje w zakresie transportu osób i towarów zarówno w miastach, jak i na ich przedmieściach; koniecznym jest jednak utworzenie odpowiednich struktur organizacyjnych w celu uproszczenia tworzenia i wdrażania takich planów.
- W kierunku bezpiecznego i niezawodnego transportu miejskiego:
  - europejska polityka bezpieczeństwa drogowego obejmuje kwestie zarówno behawioralne, jak i związane z pojazdami i infrastrukturą; w celu poprawy poziomu bezpieczeństwa Komisja jest zobligowana do dalszego propagowania najlepszych rozwiązań dla podniesienia bezpieczeństwa, a także podjęcia bardziej intensywnego dialogu ze stronami na poziomie lokalnym i regionalnym oraz państwami członkowskimi w kwestii nowych technologii oferowanych przez ITS;
  - postuluje się organizowanie specjalnych kampanii w zakresie bezpieczeństwa drogowego oraz specjalne inicjatywy o charakterze edukacyjnym dla młodych ludzi z uwzględnieniem promocji bezpiecznych zachowań wśród rowerzystów; sugerowanym jest również podjęcie działań przez UE, upowszechniających stosowanie urządzeń do wykrywania wykroczeń drogowych na terenach miast;