

wprowadzaniu nowych rozwiązań formalnych, organizacyjnych, czy technicznych);

- transport publiczny a polityka wobec samochodów osobowych:
 - wprowadzanie ograniczeń w dostępności obszarów centralnych miast dla indywidualnego ruchu samochodowego musi jednocześnie wiązać się z wprowadzaniem nowej oferty w zakresie transportu publicznego – dostosowując stawki opłat, połączenia komunikacyjne, czy warunki przesiadek (nie pogarszając idei przyjaznego miasta dla mieszkańców); zastosowane środki powinny być dostosowane do lokalnych uwarunkowań, wpisując się w strategię miasta i politykę transportową;
 - za racjonalne uznaje się poszukiwanie efektywnych rozwiązań z zakresu polityki parkingowej, np. limitowania dopuszczalnego czasu postoju, wysokości stawek za parkowanie itp. – umożliwiając tym samym konkurencja transportu samochodowego z publicznym;
 - innym rozwiązaniem jest ustanawianie stref niskoemisyjnych (do których wjazd możliwy jest jedynie przy spełnieniu określonej normy emisji spalin);
 - dostrzega się również możliwość wprowadzania tzw. opłat kongestyjnych za wjazd do centrum, które to rozwiązanie powinno być stosowane dopiero przy nieskuteczności innych instrumentów oraz, gdy zapewniona jest możliwość tranzytu z pominięciem tego obszaru miasta, a także możliwość wygodnego dotarcia do śródmieścia za pomocą środków transportu publicznego;
 - konieczne jest również podejmowanie działań organizacyjnych w odniesieniu do organizacji ruchu miejskiego przy ścisłej współpracy z lokalnymi przedsiębiorcami (zaplanowanie optymalnego sposobu zaopatrywania sklepów i zakładów pracy nie powodując przy tym dezorganizacji ruchu oraz nadmiernych emisji szkodliwych gazów i hałasu);
 - powyżej opisane kroki muszą być przemyślane i dopracowane, by nie pogłębić dysproporcji w warunkach prowadzenia handlu między centrum miasta a przedmieściami (zapobiec wyludniania się obszarów śródmiejskich);
- zarządzanie i koordynacja transportu publicznego:
 - tworzenie spójnej i kompleksowej sieci tras publicznego transportu zbiorowego, koordynacji rozkładów jazdy, czytelnych zasad taryfowych oraz zintegrowanych węzłów przesiadkowych w celu osiągnięcia odpowiedniego poziomu zaspokojenia potrzeb mieszkańców w transporcie publicznym (co wymagać będzie współpracy i współdziałania między jednostkami samorządu terytorialnego oraz przewoźnikami);
 - trwale zinstytucjonalizowane formy współpracy będą musiały poradzić sobie z kluczowym zagadnieniem, jakim jest kwestia finansowania i wzajemnego rozliczania za wykonane usługi transportowe, co nie jest łatwe biorąc chociażby pod uwagę niejednolity system ulg ustawowych i zasad fiskalizacji sprzedaży w komunikacji miejskiej i kolejowej.