

尽管新加坡在这项研究中排名第一，但它仅释放了现有潜力的 59%，因此仍有很大的改进空间。总体而言，城市交通系统平均释放的潜力还不到现有潜力的一半。欧洲的交通体系在全球范围内表现最佳，但亚太地区和北美正在迎头赶上——在当前的指数中，它们的排名高于拉丁美洲的交通体系。交通分布方式已经变得更加健康，但在未来，机动化增长的趋势，特别在发展中地区，应该得到遏制。新的数字和物理交通服务正在大幅增长，预计将在长期内对交通系统产生重大影响。

然而，一个理想的城市交通系统还不存在。一个在所有指标下都表现良好的城市会是什么样子？一个假设的最佳城市交通系统应该是：

（1）与斯德哥尔摩一样安全，甚至在交通安全方面实现“零愿景”，即消除与交通有关的死亡。

（2）行程时间较短，如南特或波特兰。

（3）提供与中国城市一样具有经济吸引力的公共交通服务，甚至完全免费，就像爱沙尼亚首都塔林一样。与此同时，它的公共交通服务与伦敦或莫斯科的公共交通服务一样频繁，甚至可以按需运营，类似于目前正在试运行的自动驾驶摆渡车和机器人出租车。

（4）像香港或东京那样的交通模式划分，降低与交通相关的二氧化碳排放量。

（5）空气质量和美国城市一样好。

（6）拥有像哥本哈根、赫尔辛基和斯德哥尔摩这样的密集网络。

（7）基于多模式交通卡和交通平台的高普及水平，建立多模式交通文化或“轻度使用汽车社会”。

（8）提供广泛的汽车共享计划，如在德国或荷兰城市提供的计划，以及与中国类似的无处不在的共享单车服务。

（9）推出尽可能多的点对点汽车共享计划，像在法国的巴黎和南特看到的那样。

（10）以阿姆斯特丹和新加坡为例，实施大量智能交通应用案例。

（11）像伦敦或迪拜一样，积极尝试新的交通方式，如自动驾驶汽车。