

Avizul Comitetului European al Regiunilor — Provocările din sectorul transportului public din orașe și regiunile metropolitane

(2021/C 37/09)

Raportor: domnul Adam STRUZIK (PL-PPE), Mareșalul Voievodatului Mazovia**RECOMANDĂRI POLITICE**

COMITETUL EUROPEAN AL REGIUNILOR

1. atrage atenția asupra faptului că trebuie limitate costurile externe ale transportului pentru a promova decarbonizarea mobilității. Transporturile sunt responsabile de aproximativ un sfert din emisiile de gaze cu efect de seră din UE. În același timp, unele tipuri de transport au un impact negativ asupra calității vieții și sănătății oamenilor prin poluarea aerului, congestionarea traficului rutier, zgomot, accidente și utilizarea suboptimală a spațiului;
2. subliniază că, pentru a se asigura o bună calitate a vieții în orașe și pentru a le face mai accesibile, mai curate și mai competitive, se impune un transfer modal către moduri de transport sustenabile;
3. observă că principala amenințare pentru dezvoltarea durabilă a orașelor și a regiunilor este dispersarea funcțiilor urbane, sub forma suburbanizării și a extinderii urbane. Ea nu duce numai la degradarea spațiului și la reducerea suprafețelor cultivate sau acoperite cu vegetație și a spațiilor deschise, ci și la o creștere a costurilor externe ale amenajării acestor noi zone construite și ale deplasărilor aferente – costuri suportate în principal de autoritățile locale;

Provocările legate de mobilitatea urbană care trebuie avute în vedere în cadrul Strategiei pentru o mobilitate durabilă și inteligentă ⁽¹⁾

4. reamintește că intensificarea accentuată a traficului rutier în orașe și în zonele metropolitane duce la creșterea costurilor externe cauzate de poluarea aerului și de pierderile de timp, ceea ce, în consecință, afectează negativ și echilibrul dintre viața profesională și cea privată. Prin urmare, transportul public ar trebui să devină una dintre componentele principale ale mobilității urbane. În același timp, diferitele forme de mobilitate activă, precum deplasarea cu bicicleta și mersul pe jos, ar trebui să fie consolidate, pentru ca mobilitatea urbană să devină mai sustenabilă;
5. atrage atenția asupra provocărilor cu care se confruntă regiunile metropolitane într-un sens mai larg și subliniază că regiunile metropolitane, prin natura lor, impun deplasarea unor fluxuri masive de navetiști către nucleele urbane. Din acest motiv, accesul la transporturi publice ecologice și eficiente din punctul de vedere al costurilor este una dintre cele mai mari provocări cu care se confruntă regiunile metropolitane ⁽²⁾;
6. atrage atenția asupra necesității de a aborda sistemul de transport ca pe un sistem integrat. Importanța tot mai mare a mobilității ca serviciu (MaaS) și necesitatea de a introduce mecanisme inovatoare în materie de guvernare și de organizare a transportului ar trebui să determine autoritățile locale și regionale să conecteze transportul public cu mobilitatea individuală (în special mersul pe jos, mersul cu bicicleta și mijloacele personale de transport) în cadrul planurilor de amenajare a teritoriului și a planurilor din domeniul transporturilor;
7. observă că obiectivele în materie de decarbonizare stabilite de Pactul verde european și obiectivul UE de a atinge neutralitatea climatică până în 2050 sunt ambițioase, dar indispensabile. Pentru ca orașele și zonele metropolitane să le poată îndeplini, sunt necesare decizii politice, bazate pe eforturi conceptuale, organizaționale și educaționale, precum și asigurarea unei finanțări adecvate;
8. recomandă colectarea datelor care demonstrează fluxurile de mobilitate în regiunile metropolitane, pentru a se obține o imagine cuprinzătoare cu privire la situația traficului, astfel încât să se elaboreze măsuri mai adaptate, să se dezvolte planuri de mobilitate urbană durabilă bazate pe date concrete și să se canalizeze investițiile din fondurile politicii de coeziune și din alte surse într-un mod mai bine direcționat;

⁽¹⁾ În prezent sunt în desfășurare consultări publice pe tema Strategiei pentru o mobilitate durabilă și inteligentă, conform Planului de acțiune (perioada de consultare s-a încheiat la 23 septembrie 2020) [Ref. Ares(2020)3438177 – 1 iulie 2020]: <https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/12438-Sustainable-and-Smart-Mobility-Strategy>

⁽²⁾ Avizul CdR 1896/2019 (JO C 79, 10.3.2020, p. 8).

9. subliniază că printre cauzele problemelor de mobilitate urbană se numără constrângerile legate de subfinanțarea infrastructurii dedicate transportului public urban și mobilității nemotorizate. Autoritățile locale și regionale și societățile lor de transport în comun au nevoie de surse de finanțare suplimentare, orientate strict către creșterea ponderii soluțiilor alternative și sustenabile în raport cu autovehiculele personale în repartizarea modală a transporturilor;

10. subliniază că politica în domeniul transportului public trebuie să fie integrată într-o politică socială mai cuprinzătoare. Ar trebui să se evite ca costurile externe ale transportului public, cum ar fi zgomotul, poluarea, expropriările, lucrările de infrastructură etc. să afecteze în mod disproporționat persoanele cele mai vulnerabile din punct de vedere social. În plus, trebuie să se asigure un acces echitabil pentru toți, din punctul de vedere al stabilirii prețurilor și al conectivității, permițând astfel ca toți cetățenii să beneficieze de o calitate mai bună a vieții;

Asigurarea unor posibilități reale de a opta pentru mijloace de transport durabile, în perspectiva Pactului verde european

11. atrage atenția asupra faptului că acolo unde, în prezent, standardele predominante în ceea ce privește planificarea și finanțarea traficului favorizează traficul privat de autovehicule, vor fi necesare modificări ale condițiilor într-un mod care să promoveze modurile de transport mai sustenabile și mai eficiente. Cu toate acestea, obiceiurile actuale sunt rezultatul disponibilității și atractivității diferitelor opțiuni în materie de mobilitate, iar majoritatea oamenilor rămân flexibili în alegerile lor în această privință. Prin creșterea atractivității transportului public în ceea ce privește prețul, disponibilitatea, frecvența și continuitatea conexiunilor de transport, va apărea o alternativă concretă la mobilitatea individuală bazată pe autovehicule;

12. subliniază importanța creării unui parteneriat public-privat în orașe și regiuni pentru a lansa investiții private și a dezvolta soluții inovatoare în domeniul transportului public. În acest sens, solicită un cadru de reglementare favorabil întreprinderilor, care să stimuleze dezvoltarea noilor modele de afaceri și să creeze o piață competitivă;

13. subliniază importanța asigurării unui transport public eficient și durabil dincolo de granițele administrative ale orașelor, în special pentru navetiști, vârstnici și tineri. Buna guvernare și buna cooperare dintre autoritățile publice de la nivel metropolitan sunt esențiale în acest sens;

14. subliniază că schimbarea obiceiurilor societății în direcția utilizării crescute a mijloacelor de transport mai puțin dăunătoare pentru mediu necesită ca utilizatorii să fie sensibilizați în acest sens și, în primul rând, să existe o reală posibilitate de a face alegeri în acest domeniu;

15. menționează că preferința explicită pentru mijloacele de transport ecologice este un pas înainte. Este necesar să se creeze un spațiu ușor de utilizat de către pietoni și de bicicliști și să se acorde prioritate mobilității ușoare și transportului public în cadrul gestionării teritoriului, în ceea ce privește accesibilitatea și atractivitatea rutelor și organizarea traficului. O astfel de schimbare necesită, prin urmare, coordonarea politicilor de amenajare a teritoriului, a celor urbane și a celor din domeniul transporturilor și cooperarea pe mai multe niveluri dincolo de frontierele administrative, pentru ca spațiul să devină accesibil și mijloacelor de transport care constituie o alternativă față de utilizarea autovehiculelor;

16. solicită Comisiei Europene să formuleze, în strânsă cooperare cu statele membre, obiective de investiții mai precise pentru dezvoltarea transportului public. Observă că există tendința nefavorabilă de a asocia investițiile în transportul public cu dezvoltarea și creșterea capacității sistemului rutier. Ar trebui, în schimb, să se acorde prioritate în mod clar transportului public și colectiv, în toate formele sale, Ori de câte ori transportul feroviar nu este fezabil, ar trebui să se acorde prioritate sistemelor de „autobuz expres” și benzilor pentru vehicule cu o rată ridicată de ocupare. iar practicile care sunt contrare obiectivelor politicii privind transporturile durabile să fie limitate prin măsuri de monitorizare și reglementare adecvate;

17. atrage atenția asupra faptului că modurile de transport cu adevărat ecologice sunt cele care nu numai că reduc emisiile, ci economisesc spațiu, timp și energie. Ele includ, alături de mersul pe jos și cu bicicleta, și transportul feroviar sau sistemele de „autobuz expres” și benzile pentru vehicule cu o rată ridicată de ocupare. Prin urmare, trenurile suburbane, metroul, tramvaiul, autobuzele cu emisii scăzute, în special „autobuzele expres” ar trebui să reprezinte coloana vertebrală a transportului public în zonele metropolitane și, respectiv, în orașele mai mari;

Mobilitatea și transportul public, competențe-cheie ale autorităților locale și regionale (ALR)

18. reamintește că o parte semnificativă a deplasărilor se datorează imposibilității de a satisface toate necesitățile în locul de reședință. Prin urmare, politica ar trebui să vizeze accesibilitatea tuturor tipurilor de bunuri și servicii – în special în domeniile sănătății, educației, sportului, culturii și asistenței sociale – și nu numai mobilitatea în sine. În același timp, atrage atenția asupra faptului că schimbările în amenajarea teritoriului se produc pe termen lung, sprijinind crearea unor legături funcționale între zonele urbane și rurale prin care să se evite depopularea zonelor rurale, și asupra necesității adoptării unor măsuri corective ad-hoc în ce privește sistemul de transport;

19. este de părere că obiectivul principal al politicii din domeniul amenajării teritoriului și al celei din domeniul transporturilor ar trebui să fie acela de a maximiza posibilitățile de a satisface necesitățile, reducând în același timp la minimum nevoia de deplasare. Într-o a doua etapă, scopul ar trebui să fie raționalizarea deplasărilor, în special prin repartizarea lor corespunzătoare între diferitele moduri de transport, astfel încât să se reducă la minimum costurile externe ale transportului suportate de autoritățile regionale; subliniază, de asemenea, că practicarea pe scară mai largă a telemuncii, așa cum s-a întâmplat în timpul pandemiei de COVID-19, ar putea oferi anumite oportunități zonelor rurale, dat fiind că permite lucrătorilor o mai mare flexibilitate în alegerea locului lor de reședință;

20. constată noua tendință către necesități mai reduse în materie de mobilitate zilnică pe distanțe lungi, ca urmare a extinderii telemuncii pe durata pandemiei de COVID-19, și observă că această tendință ar putea fi de durată, mai ales în combinație cu punerea în aplicare a unor concepte precum „orașul sfertului de oră”;

21. reamintește că rețelele de transport public ar trebui să țină seama cât mai curând posibil de noile proiecte de construcție de locuințe sau de noile modele de locuire și să asigure accesibilitatea încă din primele etape, deoarece, odată cu achiziționarea unui autovehicul, oamenii sunt înclinați să-l folosească; beneficiarii acestor noi proiecte de locuințe ar trebui să aibă acces la transportul public încă din momentul în care în aceste noi case se instalează cel dintâi locuitor;

22. subliniază necesitatea de a reduce fenomenul de suburbanizare care se dezvoltă rapid la periferia orașelor, până la o distanță de câteva zeci de kilometri de centrele acestora. Cu cât orașul este mai mare, cu atât problema se agravează. Prin urmare, pare important să se revină la o structură de locuire bazată pe densificare și pe o rețea de nuclee în care funcțiile esențiale sunt localizate în centre de dimensiuni adecvate, desemnate în procesul de planificare și conectate prin transporturi publice eficiente. De asemenea, este important ca noile proiecte de locuințe să fie planificate în paralel cu nodurile de transport public;

23. solicită Comisiei Europene să pună la dispoziție resurse nu numai pentru noi investiții în organizarea transportului urban, ci și pentru modificarea soluțiilor învechite și ineficiente. Aceste investiții ar trebui să vizeze, în principal, modernizarea sistemelor feroviare, a securității feroviare și a digitalizării, creând astfel sisteme de transport mai rapide, mai sigure și mai convenabile. Totodată, investițiile propuse ar putea include elemente precum trasee rutiere fără risc de coliziune în orașe, adevărate străzi urbane care permit o utilizare mai eficientă a spațiului, reducerea necesității de a călători, creșterea ponderii mijloacelor eficiente de transport în repartizarea modală a transporturilor, precum și reducerea costurilor externe ale transporturilor. Astfel de acțiuni promovează alegerea transportului în comun și a alternativelor de deplasare, în loc să se recurgă la mașina personală, și, totodată, reduc iluzia că deplasările cu mașina dinspre suburbii sunt comode și ieftine, dat fiind că costurile lor externe sunt suportate de fapt de locuitorii din mediul urban;

Repartizarea modală adecvată și internalizarea costurilor externe, cu garantarea finanțării din fonduri UE în regiuni

24. consideră că ar trebui să se aibă în vedere modalități de consolidare a investițiilor în mobilitatea durabilă, de exemplu prin intermediul Mecanismului pentru interconectarea Europei, al Fondului pentru modernizare și al Mecanismului de redresare și reziliență. De asemenea, este important să se intensifice mobilitatea prin investiții în infrastructura care permite îmbunătățirea accesului la nodurile urbane și la nodurile din cadrul rețelei transeuropene de transport (TEN-T) și să se acorde prioritate acestor noduri;

25. subliniază importanța provocării esențiale de a crește ponderea mijloacelor de transport mai puțin dăunătoare pentru mediu, altfel spus care consumă mai puțină energie și mai puține terenuri. Prin urmare, tipurile durabile și inovatoare de mobilitate ar putea face parte integrantă din reformele prezentate în cadrul planurilor naționale de redresare și reziliență. Acest lucru implică necesitatea de a utiliza în mod adecvat diferitele moduri de transport pentru a maximiza beneficiile și a reduce la minimum costurile sociale în conformitate cu principiul „poluatorul plătește”;

26. solicită ca internalizarea costurilor externe ale transportului să fie finalizată, astfel încât alegerile utilizatorilor să poată ține seama și de binele comun. Această observație vizează în special costurile transportului rutier, care în prezent sunt subestimate într-o măsură substanțială. Îmbunătățirea echilibrului în această privință va constitui un factor important pentru creșterea utilizării mijloacelor de transport cu cele mai scăzute costuri externe, cum ar fi transportul feroviar și „autobuzele expres”, care ar trebui să constituie baza transportului public în zonele metropolitane;

27. subliniază importanța asigurării competitivității costurilor transportului public din punctul de vedere al călătorului. Dat fiind faptul că traficul rutier reprezintă sursa cea mai importantă de costuri externe, atractivitatea transportului public ar trebui să fie asigurată printr-un nivel suficient de ridicat al subvențiilor publice, finanțate parțial din fondurile obținute prin internalizarea costurilor autovehiculelor personale;

28. subliniază că calea ferată, care reprezintă coloana vertebrală a mobilității regionale, contribuie în mare măsură la coeziunea teritorială. Solicită intensificarea investițiilor în centrele feroviare urbane, o mai bună integrare a acestora în rețeaua TEN-T, îmbunătățirea conexiunilor transfrontaliere și dezvoltarea infrastructurii pentru conexiunile de pe „ultimul kilometru”, pentru o mai bună integrare a transportului feroviar în lanțurile de mobilitate urbană și suburbană ⁽³⁾;

29. subliniază necesitatea de a sprijini și alte moduri de transport public durabile, cum ar fi autobuzele cu emisii scăzute, ca mijloc de decongestionare a orașelor, de reducere a emisiilor și de realizare a obiectivelor climatice ale Pactului verde european. În acest scop, este esențial să se ofere stimulente economice pentru reînnoirea flotei, adoptarea de tehnologii curate și investiții în infrastructură (de exemplu, benzi pentru vehicule cu o rată ridicată de ocupare în zonele metropolitane, puncte de corespondență intermodală care contribuie la facilitarea transferurilor, stații pentru urcare și coborâre și parcări la periferia orașelor etc.).

30. solicită să se garanteze o pondere mai mare a finanțării destinate transportului public urban din partea Mecanismului pentru interconectarea Europei, a Fondului de coeziune și a Fondului european de dezvoltare regională, precum și o utilizare mai rapidă a acestor fonduri și un impact mai mare al finanțării la nivel regional și local. Aceste măsuri vor juca un rol decisiv în punerea în aplicare a soluțiilor tehnologice și operaționale în zonele urbane și în asigurarea unor soluții durabile și ecologice;

31. solicită sprijin pentru mobilitatea urbană și o mai bună conectare a acesteia cu zonele periurbane și rurale din regiunile metropolitane, creând sisteme funcționale de transport public integrat, în primul rând prin intermediul autorităților regionale și al programelor operaționale ale acestora în următoarea perspectivă financiară 2021-2027. Este esențial să se utilizeze bogata experiență, cunoștințele și potențialul autorităților regionale, care garantează acțiuni coordonate, eficiente și efective;

32. în acest sens, pledează pentru ca transportul public durabil și ecologic să fie eligibil în cadrul obiectivului specific pentru „o Europă mai ecologică, cu emisii scăzute de carbon prin promovarea tranziției către o energie nepoluantă și echitabilă, a investițiilor verzi și albastre, a economiei circulare, a adaptării la schimbările climatice și a prevenirii și gestionării riscurilor” („OP 2”), în temeiul Regulamentului privind Fondul european de dezvoltare regională și Fondul de coeziune – propunerea COM(2018) 372 final a Comisiei [astfel cum a fost modificată prin COM(2020) 452 final], care va contribui la îmbunătățirea calității aerului și la reducerea zgomotului și va ajuta în mod semnificativ regiunile metropolitane să realizeze obiectivele Pactului verde și tranziția către neutralitatea climatică;

Calitatea serviciilor de transport public și anticiparea situațiilor de criză și garantarea securității în cazul unor amenințări, inclusiv a unor pandemii

33. subliniază că, pentru a se garanta competitivitatea transportului public în raport cu autovehiculele individuale, este necesar să se asigure standarde înalte de calitate a transportului în comun. Printre factorii acesteia se numără: accesibilitatea spațială, plăjele orare și frecvența serviciului, punctualitatea și fiabilitatea, competitivitatea din punctul de vedere al duratei călătoriei, existența legăturilor directe sau a unor transbordări adecvate, confortul și siguranța mijloacelor de transport;

⁽³⁾ Avizul CdR 2633/2020 (JO C 440, 18.12.2020, p. 183).

34. atrage atenția asupra faptului că, dată fiind situația critică cauzată de pandemia de COVID-19, regiunile metropolitane s-ar putea confrunta cu inversarea tendinței utilizatorilor de a opta pentru transportul în comun. Cetățenii sunt din nou mai dornici să utilizeze autoturisme și, în multe cazuri, să facă naveta de unii singuri. În același timp, regiunile metropolitane trebuie să investească resurse financiare semnificative atunci când aplică măsuri de igienă preventivă în vehiculele din transportul public. Cu toate acestea, costurile mai ridicate nu au dus la creșterea numărului de utilizatori ai transportului public, iar regiunile metropolitane au pierdut o mare parte din veniturile provenite din vânzarea biletelor. În același timp, regiunile metropolitane se confruntă cu o reducere substanțială a bugetelor lor regionale din cauza lipsei de finanțare din sectorul public cauzată de pandemia de COVID-19. Prin urmare, bugetele regiunilor metropolitane trebuie să beneficieze de compensații, și este de dorit să tragem învățăminte și să dezvoltăm sisteme de transport public reziliente, care să poată reprezenta o opțiune corectă în momentul unei eventuale crize viitoare;

35. solicită să se utilizeze Fondul pentru o tranziție justă pentru a sprijini orașele și zonele metropolitane în tranziția lor către transportul public decarbonizat;

36. sugerează să se propună oferte de achiziții publice comune la nivelul întregii UE și pentru microbuzele ecologice, utilizate în special pentru transportul persoanelor în vârstă, al persoanelor cu handicap și al elevilor, care au nevoie de soluții mai adaptate. Aceste microbuze sunt mai scumpe pe călător-kilometru decât vehiculele mai mari și au perioade de amortizare mai mari, dar sunt la fel de importante pentru o rețea de transport public complet ecologică;

37. atrage atenția asupra faptului că pentru ca transportul public să fie eficient, este indispensabil ca acesta să fie integrat din punct de vedere spațial, organizațional și tarifar. Acest lucru este important mai ales în zonele metropolitane, în regiunile din jurul capitalelor și în aglomerările urbane mai mari, unde deplasările cotidiene implică conectarea transportului urban, suburban și local la transportul național și aerian, dar și în zonele rurale, unde frecvența serviciilor de transport public poate fi problematică. Integrarea înseamnă sisteme comune de tarifare și o mai bună interoperabilitate între diferitele companii de transport public active în aceeași zonă metropolitană, inclusiv companiile de transporturi feroviare. Integrarea se referă, de asemenea, la mobilitatea ușoară, la ușurința accesului la stațiile de transport în comun pentru vehiculele nemotorizate, iar în cazul haltelor feroviare din zone suburbane în care ponderea terenurilor construite este redusă, inclusiv pentru autovehiculele individuale;

38. subliniază că trebuie să îmbunătățim și echipamentele stațiilor de cale ferată și să creăm centre de mobilitate inteligente, cuprinzând centre logistice, dar și locuri de întâlnire care să creeze un mediu plăcut atât pentru schimbarea modului de transport, cât și pentru interacțiunile umane;

39. atrage atenția Comisiei Europene asupra necesității de a accelera cooperarea cu privire la informațiile europene referitoare la transportul public, în cooperare cu operatorii din transportul public. Călătoriile cu transportul public ar trebui să fie mai ușor de planificat și de efectuat, incluzând site-urile web ale operatorilor de transport regionali;

40. sugerează Comisiei Europene să stabilească și să adopte, în cooperare cu operatorii din transportul public, un cadru european care să permită utilizarea eficientă a transportului în comun în diferite orașe europene, fără a fi nevoie să se studieze sistemul de tarifare. Ar trebui luate în considerare diverse opțiuni care sunt sustenabile pe termen lung;

41. atrage atenția Comisiei Europene asupra posibilității de a dezvolta, în cooperare cu operatorii de transport public, un cadru european pentru conectarea biletelor de tren cu biletele de transport public în orașele de plecare și de destinație (de exemplu, prin plata unui anumit supliment). Pentru utilizatori ar fi foarte benefic să existe o singură platformă sau aplicație mobilă și un singur sistem de plată. Astfel de soluții sunt deja practicate în diferite state membre, iar furnizarea unei astfel de posibilități în întreaga Uniune Europeană ar simplifica procesul de planificare a călătoriei;

42. solicită o soluție sistemică la problema tarifelor nejustificat de ridicate facturate de către administratorii rețelei feroviare transportatorilor, și suportate ulterior de călători, la trecerea frontierelor naționale în cadrul Uniunii. Aceste taxe nu ar trebui să depășească costurile tehnice reale necesare trecerii de la o rețea la alta, dacă este cazul. În caz contrar, aceste taxe ar trebui eliminate. Aceasta pare a fi una dintre condițiile de bază pentru restabilirea competitivității serviciilor de transport feroviar pe distanțe mari. La rândul său, acest lucru contribuie la creșterea gradului de utilizare a transportului public în orașele de destinație ale călătorilor;

43. subliniază necesitatea de a elabora standarde paneuropene pentru prevenirea și detectarea amenințărilor specifice, inclusiv a amenințărilor pandemice, precum și practici de garantare a circulației sigure a persoanelor, în cazul apariției unor astfel de pericole. Experiența și exemplele eficiente și confirmate de acțiuni întreprinse în multe regiuni și orașe din UE pentru a lupta împotriva pandemiei de COVID-19 ar trebui luate în considerare în lucrările în curs privind Strategia UE pentru o mobilitate durabilă și inteligentă, care urmează să înlocuiască Cartea albă – Foaia de parcurs pentru un spațiu european unic al transporturilor – Către un sistem de transport competitiv și eficient din punct de vedere al resurselor ⁽⁴⁾.

Bruxelles, 10 decembrie 2020.

Președintele
Comitetului European al Regiunilor
Apostolos TZITZIKOSTAS

⁽⁴⁾ În prezent sunt în desfășurare consultări publice pe tema Strategiei pentru o mobilitate durabilă și inteligentă, conform Planului de acțiune (perioada de consultare s-a încheiat la 23 septembrie 2020) [Ref. Ares(2020)3438177 – 1 iulie 2020]: <https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/12438-Sustainable-and-Smart-Mobility-Strategy>