POR UMA MOBILIDADE SUSTENTÁVEL NO PARANÁ

CARTA COMPROMISSO

PODER EXECUTIVO

CONFIRMA

MOBILIDADE SUSTENTÁVEL NAS ELEIÇÕES

CARTA COMPROMISSO COM A MOBILIDADE SUSTENTÁVEL

CANDIDATURAS AO GOVERNO DO PARANÁ – ELEIÇÕES 2022

A mobilidade vem assumindo cada vez mais centralidade como condição do bem-viver, em especial nos centros urbanos, não por outra razão o transporte foi alçado à categoria de direito social constitucional (Art. 6º da Constituição Federal) e vem ganhando espaço e avançando em legislação a discussão sobre mobilidade sustentável. A mobilidade sustentável deve ser compreendida sob três perspectivas: a social, a econômica e a ambiental.

Do ponto de vista social, o crescimento das cidades e o processo de periferização – seja este dentro de cada município ou nas regiões metropolitanas – além do modelo de urbanização espraiado geram uma demanda de deslocamentos incessantes, que muitas vezes implicam em aumento da jornada de trabalho. Além do tempo perdido em deslocamentos, que afeta em especial os moradores de regiões periféricas, o custo com deslocamentos tem crescido progressivamente, vindo a somar ao lado dos aluguéis em um dos principais custos que comprometem a renda da população. Nesse sentido, é fundamental pensar na integração equitativa dos lugares, prezando em primeiro lugar pelo transporte público de qualidade e acessível e pela intermodalidade.

Ainda do ponto de vista social, o trânsito figura no Brasil e no Paraná como espaço violento e de alta mortalidade. Em 2021, haviam registrados no DETRAN/PR mais de 7 milhões de veículos motorizados individuais. Considerando a população projetada pelo IPARDES para o mesmo período, isso representa uma média de 7,4 veículos a cada 10 habitantes. Além dessa intensa motorização da população significar uma maior emissão de gases poluentes, verificam-se números negativamente surpreendentes no que diz respeito aos acidentes de trânsito no Paraná. Em 2020, a Polícia Militar do Paraná registrou 28 mil acidentes de trânsito nas vias municipais, sendo que 1.350 destes foram atropelamentos. Já em relação aos acidentes em rodovias federais, a Confederação Nacional do Transporte traz que, em 2021, houve 401 atropelamentos nas BRs do Paraná, resultando em 106 óbitos – que representam 11% do total das 949 mortes ocorridas por atropelamento nas rodovias federais no país.

Com relação aos acidentes envolvendo ciclistas, o Paraná mais uma vez se destaca negativamente no cenário nacional. A partir das informações coletadas no Sistema de Informações sobre Mortalidade do Ministério da Saúde, entre 2001 e 2020 foram registrados quase 28 mil óbitos de ciclistas no país. O Paraná, por sua vez, representou 10,8% desses óbitos, com 3.035 ocorrências. Em números absolutos, apenas São Paulo registrou mais mortes (foram 4.811), mas ao considerar a população dos estados, o Paraná lidera o ranking de óbitos de ciclistas/habitantes.

O custo em saúde e humano com mortes e acidentes é alarmante e precisa de ações enérgicas e concretas, do ponto de vista educativo e na projeção do trânsito e suas estruturas, com vias seguras e redução das velocidades. Nesse sentido, propõe-se que os sistemas de trânsito sejam construídos seguindo a "Visão Zero", que tem como princípio que nenhuma vida perdida no trânsito é aceitável.

Do ponto de vista econômico, além da interface social referente aos custos individuais e familiares com deslocamentos, é preciso pensar na mobilidade de modo que seja economicamente viável. Nesse campo, hoje com a elevação do preço dos combustíveis se evidencia a necessidade de se pensar a segurança energética e redução da dependência nos combustíveis fósseis. Tal cenário aponta para a necessidade de adequação da infraestrutura e o incentivo para a mobilidade ativa e para tecnologias de veículos automotores que consumam energias limpas e renováveis.

Desde a perspectiva ambiental, no aspecto da poluição e da qualidade do ambiente urbano é evidente o esgotamento do modelo de mobilidade centrado sobre veículos individuais automotores e a necessidade de promoção da mobilidade ativa e desestímulo ao uso dos carros individuais. Além do aspecto da poluição do ar e da contribuição para a crise climática provocada pelo uso excessivo dos combustíveis fósseis, o número exacerbado de automóveis implica em prejuízos à própria qualidade do ambiente urbano pela ocupação privada do espaço público, seja pelo fluxo nas vias públicas, seja pelo espaço inutilizado para estacionamentos.

Do ponto de vista ambiental também é notável os índices de atropelamentos de animais e os prejuízos a flora, destacando-se no Paraná os trechos de Mata Atlântica que implicam na necessidade do implemento e aumento das estruturas de passagem de fauna e no maior controle da ocupação de margens de rodovias em trechos de preservação.

Eu, candidata(o), abaixo identificada(o), assumo, com as cidadãs e os cidadãos paranaense, se eleita(o) para o cargo de Governador do Estado do Paraná, o compromisso de trabalhar para cumprir as propostas a seguir, que constarão no meu Programa de Governo:

GOVERNANÇA

1) Realizar a recomposição do CONCICLO – Conselho da Bicicleta do Paraná, a fim de garantir representação por eleição e paritária da sociedade civil.

2) Promover diagnósticos específicos sobre as demandas da mobilidade ativa nas regiões metropolitanas visando subsidiar a elaboração dos Planos de Desenvolvimento Urbano Integrado.

3) Fomentar a elaboração dos Planos Municipais de Mobilidade Urbana atendendo a Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU) promovendo o planejamento integrado e intersetorial.

ORÇAMENTO

4) Conduzir política tarifária e de incentivos com a isenção do pagamento de pedágio para moradores de trechos regionais em que há grande fluxo de deslocamento interno.

5) Ampliar e diversificar as fontes de receita para a mobilidade, tendo por base a priorização do transporte coletivo e dos modos ativos e desestímulo ao transporte individual, incluindo preferencialmente o redirecionamento de recursos arrecadados do transporte individual para os modos coletivos e ativos.

6) Criar um fundo de mobilidade com recursos para financiar infraestrutura de transportes ativos e coletivos, para ampliar as redes de trilhos, de corredores de ônibus, redes cicloviárias e de calçadas, fomento ao cicloturismo, buscando reduzir as tarifas de transporte público e garantir universalidade, estabilidade, cobertura e disponibilidade do serviço.

ACESSIBILIDADE E MOBILIDADE A PÉ

7) Aplicar o conceito do desenho universal em todas as obras de novas construções ou readequações de prédios públicos estaduais, proporcionando a verdadeira inclusão de todas as pessoas, sem discriminação.

8) Elaborar plano para melhoria das condições da mobilidade a pé nas rodovias estaduais, especialmente nos perímetros urbano de aglomerações urbanas e de regiões metropolitanas.

9) Auxiliar técnica e financeiramente os municípios em projetos visando à melhoria da condição da mobilidade a pé nas cidades, melhorando calçadas e travessias e o acesso ao sistema de transporte coletivo.

CICLOMOBILIDADE

10) Incentivo à ciclomobilidade através do fomento à elaboração e implantação de um Plano Cicloviário estadual participativo promovendo acessibilidade e segurança para os ciclistas, especialmente com a adequação de rodovias para tráfego de bicicletas, conforme os Artigos 57 e 58 do Código de Trânsito Brasileiro.

11) Incentivo à ciclomobilidade por meio do incremento de infraestrutura cicloviária nos Planos de Desenvolvimento Urbano Integrado – PDUIs.

12) Auxiliar técnica e financeiramente os municípios na elaboração de planos integrados de ciclovias para regiões metropolitanas e aglomerações urbanas contemplando as necessidades dos ciclistas para deslocamentos diários, de cicloturismo e de esporte.

TRANSPORTE COLETIVO

13) Elaborar Planos de Mobilidade para todas as Regiões Metropolitanas, e efetivar os planos existentes de forma a ampliar, melhorar e integrar os sistemas de transporte coletivo por trilhos e ônibus e as redes de mobilidade ativa.

14) Promover o desenvolvimento de redes verdadeiramente integradas de transporte público nas regiões metropolitanas, com custeio do Estado, de forma que não penalizem moradores dos municípios mais periféricos pela falta de integração tarifária.

15) Conceder subsídios ao transporte público condicionados à lisura dos processos licitatórios e à valores de passagem acessíveis praticados pelos municípios.

16) Fortalecer a gestão e o planejamento do transporte coletivo por ônibus na Região Metropolitana, buscando a unificação do sistema com os sistemas locais e realizando a concessão dos serviços buscando os formatos mais modernos, curtos e transparentes de contratação.

SEGURANÇA NO TRÂNSITO

17) Inserir infraestrutura obrigatória nas atuais rodovias e ferrovias e nos novos projetos que garantam a segurança e a mobilidade das pessoas (ciclistas, pedestres e pessoas com deficiência) em áreas urbanas, inclusive nas revisões e nos futuros contratos de concessões rodoviárias e ferroviárias.

18) Garantir as passagens de fauna em trechos rodoviários e ferroviários que atravessam ou venham a atravessar áreas de preservação e de bosques relevantes. Incorporar a abordagem de Sistema Seguro e Visão Zero, cumprindo a meta da Década de Ação pela Segurança Viária até 2026, para atualizar as políticas e ações desenvolvidas, inclusive no financiamento e investimento.

19) Promoção de campanhas educativas para a divulgação da Visão Zero, visando prevenir mortes e ferimentos graves nas estradas, adotando uma abordagem de sistema seguro para a segurança viária.

CRISE CLIMÁTICA

20) Implementar políticas e medidas para promover a migração modal e o desestímulo do uso do carro, incluindo a cobrança pelo uso do transporte individual privado e investimento nos modos ativos e coletivos. No âmbito da tecnologia veicular, promover também a eletrificação da frota de ônibus em parceria com os municípios.

MANIFESTAÇÃO DE CONCORDÂNCIA DA(O) CANDIDATA(O)

Eu, candidata(o) abaixo assinado, manifesto minha concordância com os termos acima expostos.

Nome de Urna			
Sigla Partido		**Número de Urna**	

Assinatura

Data Assinatura
____/ ____/ 2022

Organizações Locais - OLs Paraná

FÓRUM MOBILIDADE ATIVA

INSTITUTO ecoe

Organização Nacional

CONFIRMA MOBILIDADE SUSTENTÁVEL NAS ELEIÇÕES

Apoio

CICLO IGUAÇU

BR CIDADES

DEMOCRACIA POPULAR