POR UMA MOBILIDADE SUSTENTÁVEL NO PARANÁ

CARTA COMPROMISSO

PODER LEGISLATIVO

CONFIRMA

MOBILIDADE SUSTENTÁVEL NAS ELEIÇÕES

CARTA COMPROMISSO COM A MOBILIDADE SUSTENTÁVEL

CANDIDATURAS PARANAENSES AO PODER LEGISLATIVO ESTADUAL E FEDERAL – 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 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 1.350destes 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 o trânsito deva ser pensado a partir da "Visão Zero", que parte da premissa de 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.

Considerando os indicadores acima apresentados, assumo, caso seja eleito para o cargo de _____ do Paraná, o compromisso de trabalhar para cumprir os princípios e propósitos relacionados a seguir, que constarão no meu plano de mandato:

GOVERNANÇA

1) Garantir a participação e o controle social no planejamento e gestão dos sistemas de mobilidade urbana.

2) Apoiar e fiscalizar medidas do executivo que promovam a mobilidade ativa e coletiva, em infraestrutura e gestão, priorizando os modos sustentáveis sobre o transporte individual, além de ações afirmativas de segurança no trânsito.

ACESSIBILIDADE E MOBILIDADE A PÉ

3) Priorizar políticas que incentivem cidades para pessoas em detrimento do uso indiscriminado de veículos motores individuais: implantação e manutenção de calçadas acessíveis, de qualidade, seguras, atrativas e eficientes.

4) Defender o desenho universal aplicado em todas as construções e readequações de edifícios e espaços públicos urbanos.

CICLOMOBILIDADE

5) Ampliação da rede cicloviária nas cidades do Paraná e nas rodovias federais e estaduais, pleiteando junto ao setor rodoviário e ao poder executivo, recursos e medidas para investimento em ciclovias.

TRANSPORTE COLETIVO

6) Realizar a indicação de políticas com destinação de recursos para modais sustentáveis com o transporte público coletivo, considerando integração intermodal e sistema tarifário justo.

7) Garantir transporte público coletivo, acessível e de qualidade, propondo políticas que visem reduzir o valor da passagem e aumentar a qualidade do sistema, assim como maior controle social sobre o transporte das cidades e das Regiões Metropolitana.

SEGURANÇA NO TRÂNSITO

8) Garantir que os sistemas de trânsito sejam construídos seguindo a “Visão Zero”, que tem como princípio que nenhuma vida perdida no trânsito é aceitável, partindo-se da premissa de que humanos são vulneráveis e cometem erros, e que esses erros devem ser absorvidos e os danos reduzidos pelos sistemas de transportes a fim de proteger a vida.

CRISE CLIMÁTICA

9) Realizar a indicação de 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, incentivar a promoção da 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			
Cargo			
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