

## **1. Título – Construção de Ciclovias em Paranaguá**

## **2. Município de Paranaguá**

## **3. Problema / Justificativa**

Uma alternativa para a mobilidade urbana e que pode ser frequentemente observada no litoral é o uso de bicicletas como meio de transporte. Além de econômica e sustentável, a bicicleta faz bem para a saúde do cidadão e é muito apropriada considerando-se o clima e a topografia da região de Paranaguá, e principalmente faz parte da cultura do litoral do Paraná. Tal prática deveria ser cada dia mais incentivada considerando-se os benefícios a ela agregados. Por outro lado torna-se obrigatória a garantia quanto à segurança dos ciclistas e a minimização de riscos oriundos do desrespeito no trânsito, do intenso tráfego de caminhões, do trânsito pesado, dos veículos que estacionam em locais proibidos, da falta de sinalização e da imprudência que tem ocasionado sérios acidentes para os condutores de bicicletas.

Mesmo com o elevado número de pessoas que utilizam a bicicleta rotineiramente como meio de transporte, a cidade de Paranaguá conta com uma deficiência no número de ciclovias para a população. A criação de ciclovias novas e a manutenção das já existentes surge não apenas como uma necessidade mas sim como ação preventiva no controle e prevenção de acidentes, muitas vezes fatais.

Planejar a demanda atual e futura da utilização deste meio de transporte deve fazer parte dos planos de governo para atender as necessidades da população, proporcionar segurança e agilidade, incentivar a prática de uso da bicicleta, e contribuir para melhoria na mobilidade urbana.

A implantação de ciclovias deve ser baseada em estudos e planejamento prévio, caso contrário passa a ter sérios riscos de desperdício do dinheiro público, e seu uso pode ficar prejudicado. De acordo com o “caderno de referencia para elaboração de plano mobilidade por bicicleta nas cidades” do Ministério das cidades a definição de espaço cicloviário “É o espaço destinado à circulação exclusiva de bicicletas, separado da pista de rolamento dos outros modos por terrapleno, com mínimo de 0,20 m de desnível, sendo, habitualmente, mais elevada do que a pista de veículos motorizados. No sistema viário, pode localizar-se ao longo do canteiro central ou nas calçadas laterais.”

Atualmente, Paranaguá conta com cerca de 22 quilômetros de ciclovias, sendo 5.995 metros na avenida Bento Munhoz da Rocha Neto, 2.480 na rua Domingos Peneda, 2.680 na avenida

Roque Vernalha, 2.840 na avenida Bento Rocha, 522 na avenida Nossa Senhora do Rocio, 1.575 na PR-407 e ainda em uma determinada área de cerca de 6 quilômetros na avenida Ayrton Senna. Entretanto, outra proposta do Plano Diretor é aumentar o número de vias exclusivas para trânsito de bicicletas.

A proposta é construir ciclovias na rua Nestor Vitor, no binário entre a avenida Ayrton Senna e a rua João Eugênio, na rua 5 de Junho (marginal linha férrea, ao lado do SM Condor) entre a rua João Eugênio e a rua Antonio Pereira, em parceria com a empresa América Latina Logística (ALL), a partir daí até a avenida Bento Munhoz da Rocha, ampliação na avenida Nossa Senhora do Rocio, com continuação fechando um anel ao redor da Praça da Fé, no Rocio, na rua Tuffi Maron, em parceria com a empresa América Latina Logística (ALL), entre a avenida Ford e a avenida Governador Manoel Ribas com bifurcação até a rua Professor Cleto, ao longo da linha férrea, na Avenida Governador Manoel Ribas como continuidade da linha férrea até a avenida Portuária, em todo trecho da Avenida Portuária, nas ruas do Centro Histórico, dentro do Plano de Mobilidade do Centro Histórico, e na Ilha dos Valadares, por meio do Plano Urbanístico da Ilha dos Valadares (PDDIV).

O plano de mobilidade do Ministério das Cidades que trata o transporte modal de bicicleta como algo primordial para o bom funcionamento das cidades está disponível para consulta das prefeituras interessadas desde 2007. Este projeto busca inserir e ampliar este tipo de transporte, promover a integração entre o transporte público e bicicleta, estimular as prefeituras a construir ciclovias, além do fato de difundir o conceito de mobilidade urbana sustentável. Determinar quais vias são adequadas ao transito de bicicleta.

#### 4. Objetivo

Este estudo se propõe a ampliar e melhorar a estrutura de ciclovias do município, valorizando a circulação não motorizada e contemplando intervenções que garantam a acessibilidade e segurança dos pedestres e ciclistas para minimização de conflitos no transito

Criação de novas ciclovias e manutenção das já existentes no município, ou seja mais espaços exclusivos para fim de atender a população que utiliza bicicletas como meio de transporte, como lazer e como turismo .

Atenção e cuidados na implantação da ciclovia, de preferência buscando-se recursos para melhorar a sinalização, drenagem, pavimentação, paisagismo e estacionamento.

Trazer mais segurança para população com a redução dos acidentes envolvendo bicicletas.

Estimular a utilização de bicicletas pelos habitantes e turistas.

Proteger o meio ambiente e melhorar a mobilidade urbana.

Criar um Programa de Proteção ao pedestre e ao ciclista.

## **5. Público-Alvo**

População de Paranaguá.

## **6. Órgão Responsável**

Secretaria Municipal de Obras Públicas, Secretaria Municipal de Urbanismo, Secretaria Municipal de Planejamento e órgão de trânsito.

## **7. Tipo (quando possível)**

a) programa finalístico, quando resulta em bens e serviços ofertados diretamente à sociedade;

## **8. Horizonte Temporal (quando possível)**

O programa pode ser *contínuo* ou *temporário*. Um programa pode ser de natureza contínua, mesmo que uma parte das ações vinculadas ao mesmo seja de natureza temporal. Tratando-se de programas temporários, devem ser informados o mês e o ano de seu início e de término previsto.

## **9. Estratégia de Implementação**

Seleção das vias que possuem potencial tráfego de ciclistas, menor inclinação e boa largura de faixa.

Possibilidade de conectividade e interação das ciclovias

[www.lume.ufrgs.br/handle/10183/28577](http://www.lume.ufrgs.br/handle/10183/28577)

## **10. Ações para implantação**

Elaboração do mapa das ciclovias do município vinculado ao plano diretor.

Realização de pesquisas para conhecer as características gerais de mobilidade no meio urbano.

Inclusão de orçamento próprio e financiamentos para meios não motorizados acolhido pelo ministério das cidades.

Criação de programas de educação de trânsito para motoristas, pedestres, ciclistas.

Promoção de ações voltadas a ampliação do uso da bicicleta

## **11. Líder da Proposta**

O grupo deverá definir um responsável pela condução da proposta:

São atribuições do líder da proposta:

- a) estabelecer estratégias de implementação, buscar as fontes possíveis de recursos necessários e procurar soluções alternativas para a escassez de recursos;
- b) ser capaz de prestar informações precisas a todos os atores sobre prioridades, realização de metas, prazos, recursos, etc.,
- c) mobilizar atores públicos e privados e criar sinergia entre eles;
- d) desenvolver estratégias de alinhamento dos interessados e de comunicação de resultados.

## **12. Valor estimado de orçamento da proposta – Possíveis fontes de recursos**

A melhoria das condições para a circulação de bicicletas não pode ser dissociada do planejamento urbano e de transportes. Nesse sentido, as diretrizes dessa política devem ser compatíveis ou estarem inseridas nos Planos Diretores Municipais e Planos Diretores de Transporte e da Mobilidade (PlanMob), que devem ser complementados por quadro normativo (leis e decretos) regulando a circulação cicloviária. Além disso, temos que considerar, em instância máxima, as diretrizes e instrumentos do Estatuto da Cidade – Lei Federal nº 10.257, de 10 de julho de 2001 – que determina o cumprimento da função social da propriedade em busca de cidades sustentáveis e para todos, inclusive no que diz respeito à Mobilidade Urbana. O Plano Diretor Municipal constitui o principal instrumento do planejamento de uma cidade. Na sua elaboração deverão constar tanto as diretrizes gerais dos itens referentes à mobilidade, como suas conectividades com outros subsistemas, em especial aqueles relacionados a uso do solo, transporte e trânsito.

O PlanMob é um instrumento de orientação da política urbana, integrado ao Plano Diretor

Municipal, da região metropolitana ou da região integrada de desenvolvimento, contendo diretrizes, instrumentos e projetos voltados à organização dos espaços de circulação e dos serviços de trânsito e transportes públicos com o objetivo de propiciar condições adequadas de mobilidade, facilitando a acessibilidade da população e a logística de distribuição de mercadorias. Portanto, o plano cicloviário deverá estar inserido na rede de mobilidade estruturada conforme o PlanMob. Além de recorrer a fontes de financiamento específicas, em agências de crédito e no Governo Federal, os Municípios e Estados devem garantir a inclusão de rubricas orçamentárias, direcionadas à mobilidade por bicicleta, em seus instrumentos de planejamento.

### **13. Indicadores *(quando possível)***

Km de ciclovias implantadas no município anualmente

### **14. Responsáveis**

Devem ser relacionados as organizações que foram responsáveis pela elaboração do estudo, bem como os órgão ou pessoas com quem foram debatidos e discutidos e validados os estudos.

## Referências

Com o advento da Constituição de 1988, o país passou a adotar uma estrutura programática que vale para os governos federal, estaduais e municipais, tendo como instrumentos básicos de programação (Constituição Federal de 1988, art. 165):

- Plano Plurianual (PPA)
- Lei de Diretrizes Orçamentárias (LDO)
- Lei Orçamentária Anual (LOA)

### **Plano Plurianual (PPA)**

A Constituição Federal de 1988 instituiu o Plano Plurianual (PPA) como principal instrumento de planejamento de médio prazo da administração pública brasileira, sendo obrigatório para a União, Estados, Distrito Federal e, desde 2002, também para todos os municípios.

O PPA estabelece, de forma regionalizada, as diretrizes, objetivos e metas físicas e financeiras da administração pública organizadas em programas. Os programas, por sua vez, conjugam ações para atender a um problema ou a uma demanda da população.

O PPA tem duração de quatro anos, começando no início do segundo ano do mandato do Chefe do Poder Executivo e terminando no fim do primeiro ano de seu sucessor, de modo que haja continuidade do processo de planejamento, mesmo no caso de troca de governo.

O Plano Plurianual (PPA) tem como princípios básicos:

- Identificação clara dos objetivos e prioridades do Governo;
- Organização dos propósitos da administração em programas;
- Integração do Plano com o Orçamento, por meio dos programas;
- Transparência das ações de governo;
- Gestão sistêmica – Evoluir da gestão departamental - tratar a realidade (demanda e problemas da sociedade) de forma setorial (por órgãos) para a gestão transversal;
- Ações Finalísticas (Decreto Federal nº. 2.829 de 29/10/98, art.1º).

### **Lei de Diretrizes Orçamentárias (LDO)**

A Lei de Diretrizes Orçamentárias foi instituída pela Constituição Federal de 1988 e tem periodicidade anual. No Paraná, de acordo com o artigo 133, § 3º da Constituição Estadual, a LDO estabelece:

1. As metas e prioridades da administração pública estadual direta e indireta;
2. As projeções das receitas e despesas para o exercício financeiro subsequente;
3. As orientações para a elaboração da Lei Orçamentária Anual;
4. Os ajustamentos do Plano Plurianual decorrentes de uma reavaliação da realidade econômica e social do

Estado;

Além disso, a LDO estabelece os ajustes que se queira fazer no Plano Plurianual, ou, em outras palavras, permite reavaliar anualmente o PPA e alterá-lo, se for o caso.

#### **Lei Orçamentária Anual (LOA)**

A Lei Orçamentária Anual estima a receita e fixa a despesa para cada exercício financeiro. Conforme disposição constitucional compreenderá: o orçamento fiscal, o orçamento próprio da administração indireta e o orçamento de investimento das empresas públicas e daquelas em que o Estado detenha a maioria do capital social com direito a voto. Esses orçamentos deverão ser elaborados em consonância com as políticas integrantes do PPA e com a LDO.