



Neste sentido, o Manifesto da 18ª Jornada Brasileira 'Na Cidade, Sem Carro' o Instituto RUA VIVA e o Instituto do Movimento Nacional pelo Direito ao Transporte Público de Qualidade para Todos – MDT propõe que os candidatos a Presidente da República, Governadores, Senadores, Deputados Federais e Estaduais se comprometam a cumprir o estabelecido na Política Nacional de Mobilidade Urbana e na Constituição, incluindo as seguintes propostas em seus programas de governo:

1. **Criar o Sistema Único da Mobilidade Urbana Sustentável (SUM)** que *estruture a gestão operacional e financeira abrangendo os três níveis de Governo e da sociedade civil, integrada com as políticas de desenvolvimento urbano, com objetivo de assegurar aos cidadãos que o **TRANSPORTE PÚBLICO** seja, de fato, um **DIREITO SOCIAL CONSTITUCIONAL**;*
2. **Cumprir a Política Nacional da Mobilidade Urbana (PNMU)**, *de forma a garantir que os investimentos em mobilidade urbana e nas vias públicas, sejam, prioritariamente, destinados aos pedestres, metrô, trens, sistemas de VLT, mon trilhos, sistemas de BRT, ônibus e bicicletas e que estes sejam os eixos principais de investimento nos Planos de Mobilidade, reservando 70% das vias para implantar faixas e corredores exclusivos de ônibus e de Veículos leves sobre Trilhos;*
3. *Que haja a integração dos sistemas estruturais de transporte – como metrô, ferrovias urbanas, VLTs, mon trilhos, barcos e ônibus (BRT e faixas exclusivas), e que tenham garantias de acessibilidade para pessoas com deficiência e integração com as bicicletas (públicas e privadas), calçadas acessíveis e bilheteagem eletrônica temporal (“bilhete único”) e que o serviço de ônibus seja racionalizado;*
4. *Que o espaço destinado ao estacionamento nas vias sirva para aumentar calçadas, criar ciclo vias, faixas exclusivas de ônibus e ‘parklets’ (áreas de repouso e recreação para pessoas) e onde houver grande fluxo de pedestres, as calçadas sejam de responsabilidade do poder público e acessível às pessoas portadoras de deficiência (implantadas e fiscalizadas pelo poder público);*
5. *Que se estabeleçam políticas de estacionamento de automóveis com regulação pública; proibindo estacionamento em todas as vias de circulação dos transportes públicos ; incentivando estacionamentos nas junto aos corredores estruturais, estimulando o uso do carro como alimentador do transporte público; e que as taxas para estacionamentos formem um fundo público para investimentos exclusivos em obras de transportes públicos, calçadas e ciclo vias;*
6. **Garantir qualidade nos serviços convencionais de ônibus**, *com o apoio de recursos federais e estaduais, para que a frota tenha piso baixo, câmbio automático e usem fontes de energia que não emitam poluentes que prejudiquem a qualidade do ar ou gases de efeito estufa;*
7. **Apoiar, com recursos extras tarifários, as experiências de barateamento das tarifas, passe livre e outras ações** *que promovam a sustentabilidade econômica e conquista de qualidade para o serviço, a universalização do acesso à mobilidade urbana e o direito à cidade;*
8. *Que as recomendações do Acordo de Paris para o Clima, a Agenda 2030, e os Objetivos do Desenvolvimento Sustentáveis integrem as agendas de lutas das Organizações da Sociedade Civil e dos Governos para que promovam a prosperidade humana com a proteção ambiental, onde as reduções do uso dos automóveis e dos combustíveis fósseis são medidas estruturais;*
9. **Promover o controle social dos investimentos em sistemas estruturais de transportes públicos**, *integrados, racionalizados, com calçadas acessíveis, rede ciclo viária e estacionamentos, acompanhados do barateamento das tarifas em todo território nacional, para finalmente transformar a “rua dos carros” em “rua das pessoas”, com a Mobilidade da Paz.*