

ANEXO V

**PLANO DE INVESTIMENTO PARA UTILIZAÇÃO DO ÔNUS DE
OUTORGA ONEROSA**

1. Introdução

A Prefeitura de Belo Horizonte, por meio da BHTRANS e da SUDECAP – Superintendência de Desenvolvimento da Capital, pretende desenvolver um plano de investimento na cidade voltado para a melhoria da mobilidade urbana.

Busca-se, com isso, oferecer maior conforto e segurança aos pedestres e aos USUÁRIOS do transporte coletivo e uma gestão mais eficiente dos SERVIÇOS prestados pelas empresas que vierem a ser contratadas.

Trata-se de iniciativa diretamente relacionada à presente concorrência, integrando, portanto, um conjunto de ações realizadas pela Prefeitura que têm como escopo maior o aprimoramento da prestação de serviços públicos municipais.

Nesse contexto, a receita auferida na outorga da licitação do transporte coletivo poderá ser investida no plano de investimento obras, contribuindo para a boa gestão dos recursos públicos.

Este Anexo contém uma descrição das obras e melhorias almejadas pela Prefeitura, acompanhada dos valores estimados de seu custo. É importante frisar que tais obras e seus respectivos valores configuram estimativa cuja confirmação dependerá da cuidadosa avaliação das necessidades municipais e da elaboração dos projetos executivos pertinentes.

Nesse contexto, sua menção se justifica como mecanismo de apresentação à população do planejamento, ainda que indicativo, das ações do governo, de modo a proporcionar uma salutar discussão pública de temas de interesse da municipalidade.

1- Passarelas no Complexo Viário da Lagoinha

Escopo do Projeto:

Construir novas passarelas e expandir as existentes para possibilitar maior conforto e segurança dos pedestres no acesso ao hipercentro de Belo Horizonte ou ao acessar o sistema de transporte coletivo, seja ônibus ou metrô.

As passarelas possibilitarão ligações: do metrô com a Rodoviária e com o Calafate; dos bairros Lagoinha e Concórdia com o Centro e Estação Oiapoque e complementar as ligações com o bairro Lagoinha e a transposição da Av. Antônio Carlos.

Objetivos:

- Oferecer aos pedestres melhoria de condições de conforto, segurança e acessibilidade.
- Estimular o uso do metrô na Estação Lagoinha e do ônibus na Estação Oiapoque.
- Promover conforto e segurança no caminhar de pedestres.

Objeto: Construção de duas passarelas e reformulação de outras duas passarelas no Complexo da Lagoinha.

Custo: R\$ 3.600.000,00 – Três milhões e seiscentos mil reais.

2- Estação Pampulha

Escopo do projeto :

Construção da Estação Pampulha de integração intramodal ônibus-ônibus. A estação é de médio porte e atenderá as regiões da Pampulha, Norte e Venda Nova através da integração de 18 linhas com demanda estimada em 70 mil USUÁRIOS nos dias úteis.

Objetivos:

- Beneficiar 70.000 passageiros por dia através da ampliação de acessibilidade.
- Otimizar o sistema de transporte coletivo, melhorando a circulação de ônibus nos corredores.
- Contribuir para a requalificação da orla da Lagoa da Pampulha, tombada pelo patrimônio histórico.

Objeto: Construção da área de integração e reformulação do sistema viário da Estação Pampulha.

Custo: R\$ 18.000.000,00 – dezoito milhões de reais

3- Reformulação da circulação no Complexo Viário da Lagoinha - Acesso das avenidas Antônio Carlos e Cristiano Machado ao Centro.

Escopo do projeto:

Reformulação da circulação no Complexo Viário da Lagoinha com a implantação de novas ligações e criação de pistas exclusivas para o transporte coletivo urbano. Complementar o Complexo Viário da Lagoinha para atender desejos de deslocamento não contemplados e que para serem atendidos hoje necessitam trafegar pelo hipercentro, sobrecarregando-o. Facilitar em vias exclusivas no complexo da Lagoinha o acesso do sistema de transporte coletivo ao hipercentro, permitindo uma melhor interconexão dos corredores Cristiano Machado e Antônio Carlos com o Centro da cidade.

Objetivo:

- Redução dos tempos de viagem no acesso ao Centro.
- Tratar o atendimento ao transporte coletivo em um nível diferente do utilizado pelos demais veículos, com a diminuindo o tempo de viagem do sistema ao facilitar o acesso e a saída.
- Redução de 22% do tráfego de passagem (cerca de 2.700 veículos por dia) no Hipercentro, de veículos provenientes da Av. Pedro II e com destino à Av. Antônio Carlos.

Objeto: Construção de viadutos e trincheiras no Complexo da Lagoinha.

Custo: R\$ 29.500.000,00 – Vinte e nove milhões e quinhentos mil reais

4- Programa de Prioridade para o Transporte Coletivo na Área Central.

Escopo do projeto:

O Programa prevê a implementação de medidas que priorizem a circulação de linhas do transporte coletivo por ônibus na área central de Belo Horizonte. Inclui medidas de transposição de cruzamentos em desnível, criação de faixas

exclusivas, e melhorias operacionais, em aproveitamento da infra-estrutura atualmente existente no sistema.

Objetivo:

- Melhorar a fluidez das linhas do transporte coletivo na área central de Belo Horizonte, aumentando a capacidade das interseções. Diminuir tempos de deslocamento e ampliar acessibilidade do sistema de transporte coletivo.

Objeto: Implementação de obras que priorizem a circulação do transporte coletivo na área central.

Custo: R\$ 20.000.000,00 – vinte milhões de reais.

5- Duplicação da Av. Antônio Carlos - 2ª ETAPA.

Escopo do projeto:

A Avenida Antônio Carlos é o principal corredor de ônibus da ligação entre as regiões da Pampulha e norte da RMBH com a área central de Belo Horizonte. Por dia são transportados 250 mil passageiros no transporte coletivo. Em 2004 foi elaborado projeto para ampliação de sua capacidade, com a implantação de via exclusiva para o transporte coletivo. A primeira etapa deste projeto foi implantada em 2004, com financiamento do BNDES.

Objetivo:

- Melhorar a fluidez das linhas do transporte coletivo que trafegam na avenida Antônio Carlos.
- Diminuir tempos de deslocamento e ampliar acessibilidade do sistema de transporte coletivo.

Objeto: Duplicação da Av. Antônio Carlos no trecho entre a R. Aporé e Rua Madalena.

Custo: R\$ 23.000.000,00 – vinte e três milhões de reais.

6- Melhoria da mobilidade para moradores de Vilas e Favelas.

Escopo do projeto:

O Programa de Melhoria da Mobilidade em Vilas e Favelas consiste em permitir o acesso de veículos do transporte coletivo e demais veículos de serviço na cidade informal e dessa forma permite que os moradores da cidade informal tenha um acesso ao transporte coletivo com maior dignidade e segurança. O Programa teve sua primeira linha implantada no ano de 1996 e atualmente está presente em 7 Aglomerados da cidade. Esta etapa expande o serviço para outras vilas e melhora a operação nas já existentes, as obras serão executadas no Conjunto Jardim Felicidade, Vila Cabana do Pai Tomas, Vila Alto Vera Cruz, Vila Apolônia, Aglomerado Santa Lúcia, Aglomerado Morro das Pedras e Vila Cemig, Compreende a abertura de cerca de 4 km de vias e o alargamento de aproximadamente 6,5 km com a pavimentação de outras vias existentes e construção dos caminhos de acesso as vias do transporte coletivo, beneficiando cerca de 100.000 moradores.

Objetivo:

- garantia da equidade na utilização do serviço de transporte coletivo, reduzindo o tempo e a distância do deslocamento a pé;
- melhorar a acessibilidade e a mobilidade dos moradores das vilas e favelas;
- contribuir para redução das desigualdades e da exclusão social, ao facilitar o acesso desses moradores ao serviço de transporte coletivo.

Objeto: Implantação, alargamento e pavimentação de vias em vilas e favelas.

Custo: R\$ 10.300.000,00 – dez milhões e trezentos mil reais.

7- Requalificação de Espaços Públicos e Logradouros na Área Central

Escopo do Projeto:

O Programa Caminhos da cidade, iniciado em 2002 é uma ação transversal da Prefeitura de Belo Horizonte e envolve diferentes Secretarias. As intervenções desse Programa buscam priorizar a circulação dos pedestres e requalificar o espaço viário através de uma gestão urbana que compartilhe os aspectos relativos ao transporte e trânsito, patrimônio, meio ambiente, regulação urbana e segurança. As obras contemplam a correção geométrica das calçadas, a padronização do revestimento, a reformulação do mobiliário e paisagismo.

Busca promover a requalificação funcional e ambiental das calçadas, passeios e travessias, e obter condições de segurança, conforto e acessibilidade universal aos pedestres. As intervenções previstas são em trechos das ruas Rio de Janeiro, Tamóios, Tupinambás, Carijós e Goiás, nas adjacências da Estação Oiapoque e do Terminal Rodoviário e no entorno do Mercado Central e Praça Raul Soares.

Objetivos :

- construir uma nova ambiência através da requalificação da paisagem, especificamente através de seu sistema viário;
- melhorar as condições de embarque e desembarque dos USUÁRIOS de transporte coletivo;
- melhorar as condições de acesso dos USUÁRIOS ao metrô e ao sistema de ônibus;
- melhorar as condições de conforto, segurança e acessibilidade dos pedestres através da desobstrução do espaço público dos passeios e praças, do tratamento e do alargamento das calçadas e da sinalização indicativa;
- adequar a circulação de veículos levando-se em conta a possibilidade de alterações nas mãos, locais de estacionamento, pontos de ônibus, locais de carga e descarga e pontos de táxi;
- valorizar o espaço público através da implantação de mobiliários urbanos, iluminação diferenciada, sinalização turística e arborização urbana;
- reforçar a Praça Raul Soares como referência simbólica da cidade, através da reforma do piso e jardins, da reestruturação da fonte luminosa e da iluminação;
- melhorar as condições de acesso dos USUÁRIOS de transporte coletivo que embarcam ou desembarcam nas proximidades das estações intermodais.

Objeto: Requalificação funcional e ambiental de calçadas, praças, passeios e travessias das vias no Centro da Cidade e no entorno das Estações do BHBUS.

Custo : R\$ 44.513.157,89 – Quarenta e quatro milhões, quinhentos e treze mil, cento e cinquenta e sete reais e oitenta e nove centavos.

8- Segurança no Transporte Coletivo

Escopo do projeto:

Implantação do Projeto Ponto Seguro, que consiste no tratamento especial de Pontos de Embarque e Desembarque de passageiros na área central e principais corredores de transporte coletivo, com o objetivo facilitar o transbordo entre diferentes linhas e abrigar os USUÁRIOS de forma segura e confortável durante o período de espera, minimizando o desconforto da transferência. As condições necessárias de segurança implicam não só na segurança viária, mas em condições gerais de iluminação noturna, segurança pública e visibilidade. Podem ser compostos por pontos de parada localizados nas calçadas ou no canteiro central.

Objetivo:

- aumento do conforto e da segurança dos USUÁRIOS do sistema de transporte coletivo por ônibus no momento do acesso, saída e transferência de linhas;
- estimular o uso do sistema de transporte coletivo urbano, especialmente no período noturno.

Objeto: Construção de 10 mini-estações de transferência e tratamento do seu entorno de forma a qualificar o espaço com segurança e conforto para o USUÁRIO.

Custo: R\$ 3.500.000,00 - três milhões e quinhentos mil reais

9- Programa de Acessibilidade Universal na Área Central.

Escopo do projeto:

Desde 1996, após a conclusão do PACE – Plano de Circulação da Área Central, a BHTrans desenvolve, de forma sistemática, intervenções que propiciem a melhoria do caminhar do pedestre na área central. A

importância dessa ação é reforçado no Plano de Mobilidade Sustentável da Cidade de Belo Horizonte que tem como sua primeira diretriz: “Considerar o modo a pé como prioritário na definição das políticas públicas”. Esse Programa visa propiciar a acessibilidade universal nas travessias sinalizadas da Área Central de Belo Horizonte. Com a implementação de toda a infra-estrutura necessária à melhoria das condições de segurança e transitabilidade de pedestres, através do rebaixamento de calçadas, elevação da via e etc.

Objetivo:

- Promoção da acessibilidade ambiental através da implementação de toda a infra-estrutura necessária à melhoria das condições de segurança e transitabilidade de pedestres, com autonomia e segurança, principalmente aqueles portadores de deficiência com dificuldade na locomoção, crianças, idosos e outros.

Objeto: Rebaixar as calçadas ou elevar a via nas travessias sinalizadas para pedestres da Área Central.

Custo: R\$ 2.000.000,00 - dois milhões de reais

10-Complementação do Corredor Antônio Carlos

Escopo do projeto:

Estruturação de um corredor de transporte de média capacidade, com pistas centrais, com duas faixas por sentido, exclusivas para o transporte coletivo, acessos aos pontos de embarque e desembarque por travessias semaforizadas e tratamento de segurança para pedestres beneficiando cerca de 250 mil USUÁRIOS/dia.

Objetivo:

- implantar sistema de transporte de média capacidade no corredor;
- diminuir tempos de deslocamento e ampliar acessibilidade do sistema de transporte coletivo.

Objeto: Duplicação da Av. Antônio Carlos no trecho entre a R. Madalena e o Complexo da Lagoinha, incluindo a implantação da segunda etapa da reformulação do complexo.

Custo: R\$ 95 milhões.

12- Corredor Pedro II

Escopo do Projeto:

A Avenida Pedro II se constitui no principal corredor de acesso à região noroeste de Belo Horizonte, a mais populosa da cidade, com 340.000 habitantes, segundo o IBGE. O projeto o tratamento do corredor para implantação de via exclusiva junto ao canteiro central, tratamento de interseções, implantação de pontos de embarque/desembarque no canteiro central e tratamento de segurança para o pedestre.

Objetivo:

- implantar sistema de transporte de média capacidade no corredor;
- diminuir tempos de deslocamento e ampliar acessibilidade do sistema de transporte coletivo.

Objeto: Tratamento do corredor para a operação do novo sistema e implantação da estação de integração Alípio de Melo.

Custo: R\$ 60 milhões.

11-Corredores para o Transporte Coletivo na Área Central

Escopo do Projeto

Implantação de faixas exclusivas para ônibus em conjunto com a requalificação urbanística e paisagística de vias da área central. Pressupõe a operação do transporte coletivo junto ao canteiro central com embarque e desembarque à esquerda. Inclui a recuperação de calçadas e sua adaptação aos padrões de acessibilidade universal. Essa intervenção está em sintonia com as propostas do Plano de Reabilitação do Hipercentro de Belo Horizonte, recentemente finalizado e que foi executado através de financiamento do Programa de

Reabilitação de Áreas Urbanas Centrais do Ministério das Cidades. Está em sintonia também com o Programa Centro Vivo de requalificação da área central (em andamento) e com as diretrizes do Plano Diretor do Município.

Objetivo:

A operação do transporte coletivo na área central se dá atualmente utilizando as pistas de tráfego misto. Isso gera impedâncias no sistema de transporte, como atrasos e interrupções de viagens que reduzem sua confiabilidade. Com a intervenção proposta pretende-se otimizar a operação do transporte coletivo bem como, através das ações complementares, contribuir para a revitalização da área central da cidade.

Objeto:

Tratamento de vias situadas dentro do Hipercentro de Belo Horizonte, a saber: Avenidas Afonso Pena, Augusto de Lima, Santos Dumont, Paraná, Amazonas, João Pinheiro e Bias Fortes; rua Padre Belchior e trechos das ruas Curitiba, Espírito Santo, Tamóios, Goiás e Guajajaras.

Custo: R\$32.900.000.

14- Complementação do Sistema Viário Transversal

Escopo do Projeto:

Complementação do sistema viário transversal, através da abertura de novas vias ou da adaptação das já existentes, conformando assim um anel intermediário de circulação localizado entre o Anel Rodoviário e a Avenida do Contorno. Essa intervenção está em sintonia com as propostas do Plano de Reabilitação do Hipercentro de Belo Horizonte, recentemente finalizado e que foi executado através de financiamento do Programa de Reabilitação de Áreas Urbanas Centrais do Ministério das Cidades. Está em sintonia também com o Programa de Vias Prioritárias (VIURBS) em desenvolvimento pelo município e com as diretrizes do Plano Diretor Municipal.

Objetivo:

Belo Horizonte caracteriza-se por ter uma configuração espacial altamente radioconcêntrica quanto a seu sistema viário. Como consequência, há uma grande concentração do fluxo de veículos privados e coletivos em direção à área central. A não continuidade do sistema viário transversal dificulta e às vezes impede a implantação de linhas do transporte coletivo que não seja passando pela área central. Isso gera custos desnecessários para o sistema de transporte que, dessa forma, não consegue atender satisfatoriamente a população. A intervenção pretende, além disso, diminuir o fluxo de passagem de automóveis pelo centro da cidade, conformando, assim, um espaço ambientalmente melhor na área mais importante da cidade e contribuindo para a descentralização das atividades econômicas do município.

Objeto:

- via 710: rua Conceição do Pará, segmento adjacente à linha do Metrô e interseção com Av. Cristiano Machado;
- via 800: ligação da Av. Carlos Luz à Av. Teresa Cristina;
- via 276: ligação do bairro Belvedere ao bairro Mangabeiras.

Custo: R\$113.000.000.

15 - Estruturação da BHTRANS para a regulação e fiscalização dos novos contratos**Escopo do Projeto**

Estruturar a BHTRANS com recursos materiais, software e humanos qualificados na gestão do novo contrato, garantindo o fiscalização e o acompanhamento do contrato que estão sendo licitados.

Objetivo:

Garantir o aumento da qualidade do serviço prestado pelos contratados na licitação através de uma fiscalização e acompanhamento da operação dos serviços prestados (notadamente o cumprimento dos requisitos do Anexo III do Edital e a execução da PROPOSTA TÉCNICA apresentada pelos licitantes).

Objeto:

- contratação de Software e equipamentos;
- contratação de consultoria para adequar os procedimentos dos fiscais e das gerências a gestão do novo contrato;
- contratação de treinamento para os funcionários da BHTRANS envolvidos na gestão do contrato.

Custo: R\$5.000.000.