



**GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL**  
**Secretaria de Estado de Transportes**



**Concorrência n.º 1/2011**

**ANEXO II.1**  
**Informações Gerais do STPC/DF**

**BRASÍLIA**  
**AGOSTO DE 2012**

---

"Brasília – Patrimônio da Humanidade"

Secretaria de Estado de Transportes do Distrito Federal – ST/DF  
Anexo do Palácio do Buriti, 15º Andar, Brasília (DF) – CEP: 70.075-900  
Telefone: (061) 3441-3405





## **SUMÁRIO**

<b>1. Informações Gerais .....</b>	<b>3</b>
<b>1.1. Sistemas propostos pelo PDTU/DF.....</b>	<b>7</b>
<b>1.1.1. Alternativa 1.....</b>	<b>7</b>
<b>1.1.2. Alternativa 2.....</b>	<b>8</b>
<b>2. Estrutura do Sistema Integrado de Transporte – SIT/DF.....</b>	<b>9</b>





## 1. Informações Gerais

A seguir são apresentadas as informações sócio-econômicas da Região do Distrito Federal e entorno.

A fonte dos dados é o Plano Diretor de Transporte Urbano e Mobilidade do Distrito Federal PDTU/DF, atualizados, quando necessário, com dados do Censo 2010 realizado pelo IBGE e também com os dados do PDAD – Pesquisa Distrital por Amostra de Domicílios 2004.

A Tabela 1 mostra alguns dados.

**Tabela 1 - Dados gerais do DF**  
(fonte: IBGE)

<b>População em 2010 (habitantes)</b>	2.570.160
<b>Área da unidade territorial (km<sup>2</sup>)</b>	5.787,784
<b>Densidade demográfica (hab./km<sup>2</sup>)</b>	444,07
<b>Domicílios recenseados</b>	856.635
<b>PIB per capita (R\$)</b>	45.977,59

A população do Distrito Federal, dividida por Região Administrativa, levantada na PDAD – Pesquisa Distrital por Amostra de Domicílios, realizada em 2004 pela Secretaria de Estado de Planejamento, Coordenação e Parcerias do Governo do Distrito Federal, apresenta os números indicados na Tabela 2, a seguir:

**Tabela 2 - População e área de cada Região Administrativa**  
(fonte: PDAD-2004)

<b>RA</b>	<b>População</b>	<b>RA</b>
Águas Claras	43.623	Oeste
Brasília	198.606	Central
Brazlândia	48.958	Oeste
Candangolândia	13.660	Sudoeste





**GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL**  
**Secretaria de Estado de Transportes**



RA	População	RA
Ceilândia	332.455	Oeste
Cruzeiro	40.934	Central
Estrutural	14.497	Central
Gama	112.019	Sul
Guará	112.989	Oeste
Itapoã	46.252	Leste
Lago Norte	23.000	Central
Lago Sul	24.406	Leste
Núcleo Bandeirante	22.688	Sudoeste
Paranoá	39.630	Leste
Park Way	19.252	Sul
Planaltina	141.097	Norte
Recanto das Emas	102.271	Sudoeste
Riacho Fundo	26.093	Sudoeste
Riacho Fundo II	17.386	Sudoeste
Samambaia	147.907	Oeste
Santa Maria	89.721	Sul
São Sebastião	69.469	Leste
Sobradinho I	61.290	Norte
Sobradinho II	71.805	Norte
Sudoeste/Octogonal	46.829	Central
Taguatinga	223.452	Oeste
Varjão	5.945	Norte
<b>TOTAL</b>	<b>2.096.234</b>	

Somando a população tem-se, por eixo, o total apresentado na Tabela 3, a seguir:

**Tabela 3 - População por Área**  
**(fonte: PDAD-2004)**

Área	População
Eixo Oeste	909.384
Área Central	323.866
Eixo Sudoeste	182.098
Eixo Sul	220.992

Anexo II.1 - 4

"Brasília – Patrimônio da Humanidade"





**GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL**  
**Secretaria de Estado de Transportes**



Eixo Leste	179.757
Eixo Norte	280.137

Os dados da Tabela 2 e da Tabela 3 foram obtidos de um relatório de 2004.

A frota de veículos do Distrito Federal possui o seguinte perfil apresentado na Tabela 4:

**Tabela 4 - Frota no Distrito Federal**  
**(fonte: IBGE)**

<b>Tipo de veículo</b>	<b>Veículos</b>
Automóvel	924.103
Caminhão	19.362
Caminhão Trator	2.294
Caminhonete	76.595
Camioneta	43.863
Micro-ônibus	4.591
Motocicleta	124.520
Motoneta	11.171
Ônibus	8.663
Trator de Rodas	503
Utilitário	9.810
Outros	20.046
<b>Total</b>	<b>1.245.521</b>

A Figura 1 apresenta um gráfico que sintetiza as informações da Tabela 4.



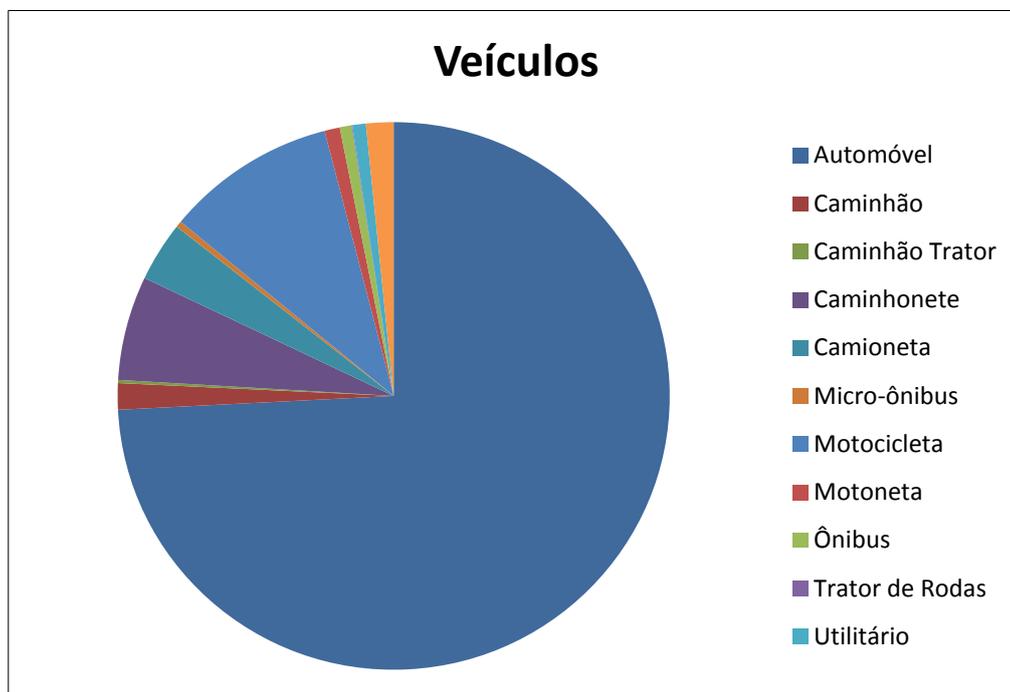


Figura 1 - Frota no DF

Além do número absoluto da frota mostrado acima, o PDTU/DF analisou a distribuição dessa frota ao longo das RAs, concluindo que:

*“Liderando no DF como a RA com maior número de domicílios que possuem automóveis está o Lago Norte, com 97,3%, seguida por Sudoeste/Octogonal, com 92%, Brasília, com 82,8%, e Park Way, com 82,5%. Na ordem oposta está o Varjão, com 10,3%, e Itapuã, com 10,3% de domicílios que possuem automóvel. Para as cidades do Entorno, a relação estimada de posse de automóveis por domicílio é liderada por Formosa, com 42,9%, seguida por Luziânia, com 23,4% e Valparaíso com 11,8. No Novo Gama, apenas 2,3% dos domicílios possuem automóvel. Percebe-se que o número de veículos por domicílio nos municípios do Entorno é inferior ao verificado nas RAs do Distrito Federal, fato que, segundo muitas Prefeituras, é consequência do grande número de veículos que são registrados no DF.”*

O PDTU/DF realizou um comparação entre as RAs, considerando as estatísticas de Emprego, Escolaridade, Renda e número de domicílios com automóveis, concluindo que:





*“Podemos observar, de modo geral, que os municípios do Entorno, quando comparados às RAs do Distrito Federal apresentam baixo índice de empregos formais e baixa incidência de escolaridade de nível superior. Além disso, a condição de posse de veículos, com exceção de Formosa, não atinge os níveis do Distrito Federal. Portanto, podemos afirmar que os municípios do Entorno dependem em maior grau do serviço de transporte público coletivo, assim como necessitam de melhorias quanto à oferta de empregos e infraestrutura básica.”*

### **1.1. Sistemas propostos pelo PDTU/DF**

Dentre as alternativas para melhorias no STPC/DF, aquelas que foram mais detalhadas pelo PDTU/DF são as seguintes:

#### **1.1.1. Alternativa 1**

A alternativa “1” propõe alterações físicas e operacionais no sistema de transportes do Distrito Federal. Em face da consideração de duas soluções tecnológicas para a via W3, a alternativa “1” foi subdividida em Alternativa “1A” e “1B”.

A alternativa “1A” apresenta as seguintes características:

- *“Adoção de modelo operacional tronco-alimentado, com integração operacional e tarifária;*
- *Tratamento prioritário para ônibus nos principais corredores de transporte;*
- *Implantação dos Eixos de Transporte Oeste, Sul, Sudoeste, Leste e Norte, além da Área Central;*
- *Implantação da linha do Metrô Leve (VLT) ligando o aeroporto JK ao Terminal Asa Sul e ao Terminal Asa Norte;*
- *Aumento da capacidade operacional do metrô, com o aumento da frequência de viagens e abertura de novas estações;*
- *Implantação de novos terminais de ônibus e de pontos de paradas / estações;*
- *Implantação de investimentos viários para aumento de capacidade nos principais corredores de transporte ou para complementação da rede viária.” (PDTU/DF – 2010).*





O Modelo Operacional proposto contempla a criação de um Sistema de Transporte Público Coletivo que trabalhe de maneira integrada, de tal forma que linhas alimentadoras conectem os bairros e vias de menor capacidade a um conjunto de linhas troncais, responsáveis por serem os corredores estruturais do sistema.

Dentro deste contexto, as linhas podem ser classificadas como:

- *“Linhas troncais: origem nos terminais de integração ou nos pontos de controle, com serviços expressos, semiexpressos e paradores. A frota de veículos do modo rodoviário será composta por veículos de média (convencional / alongado) e grande capacidade (articulados) e uma alta frequência de viagens na hora-pico. No modo ferroviário o metrô será a linha troncal, operando no pico com um intervalo de três minutos no tronco;*
- *Linhas alimentadoras e distribuidoras: como o próprio nome diz, possuem o objetivo de alimentar as linhas troncais, seja nos terminais, estações de transferência ou em qualquer ponto de parada, uma vez que a integração será do tipo temporal e aberta. Essas linhas irão utilizar veículos de pequena (micro) e média capacidade, circulando pelas vias internas das regiões administrativas com uma frequência mínima admissível na hora de pico.(...);*
- *Linhas circulares e de ligação: trafegam internamente e entre as RAs, operando com veículos de média capacidade.” (PDTU/DF – 2010).*

A Alternativa “1B” segue as mesmas diretrizes da Alternativa “1A” anteriormente descrita, diferindo apenas em relação à tecnologia de transporte a ser adotada na Via W3. Esta segunda alternativa adota a implantação de tecnologia rodoviária, com a operação dos ônibus em faixas exclusivas, em substituição da tecnologia ferroviária (Metrô Leve).

Em relação ao Modelo Operacional a ser adotado na Alternativa “1B”, este segue o mesmo princípio do Modelo adotado na Alternativa “1A”, que divide as linhas funcionalmente em Troncais, Alimentadoras, Distribuidoras, Circulares e de Ligação.

### **1.1.2. Alternativa 2**

A Alternativa “2” segue as mesmas diretrizes da Alternativa “1A” com a diferença de também considerar investimentos adicionais no sistema ferroviário. Tais investimentos englobam a extensão das linhas de Metrô existentes nas RA's de Ceilândia, Samambaia e na Asa Norte, além da implantação da linha 2 do Metrô Leve (VLT) no Eixo Monumental.





Propõe-se a integração das linhas semiurbanas com o Sistema de Transporte Público Coletivo (STPC). E também são previstas intervenções no sistema viário para aumento da capacidade nos principais corredores e para complemento da rede viária em áreas urbanas.

Em relação ao Modelo Operacional a ser adotado na Alternativa 2, este segue o mesmo princípio do Modelo adotado na Alternativa “1A”, que divide as linhas funcionalmente em Troncais, Alimentadoras, Distribuidoras, Circulares e de Ligação.

## **2. Estrutura do Sistema Integrado de Transporte – SIT/DF**

O Sistema Integrado de Transporte do Distrito Federal tem como conceito básico um modelo físico-operacional tronco-alimentado, com integração tarifária aberta de validade temporal (duas horas). A matriz de integração baseia-se no pagamento de uma única tarifa nas viagens com até duas integrações (sendo apenas uma viagem de metrô), além da adoção de tarifas diferenciadas por tipo de serviço (urbano 1, 2 e 3, metropolitano 1, 2 e 3), coerente com o padrão de ocupação urbana polarizado por Brasília, em que a heterogeneidade de densidades (de empregos e residentes) demanda diferentes hierarquias de transporte coletivo para a realização de viagens. Entretanto, as integrações intermodais ainda não estão operando por completo, como será analisado adiante, mas estão sendo implantadas gradualmente de modo a configurar, brevemente, o cenário de integração previsto pelo Plano Diretor de Transporte Urbano do Distrito Federal.

As linhas que operam no âmbito do SIT/DF são subordinadas os seguintes entes vinculados à Secretaria de Estado de Transportes do Governo do Distrito Federal, em função do modo utilizado:

I - Companhia do Metropolitano do Distrito Federal – METRÔ-DF, no modo ferroviário;

II - Entidade Gestora do Sistema de Transporte Público Coletivo do Distrito Federal - STPC/DF, no modo rodoviário.

O Sistema de Transporte Público Coletivo do Distrito Federal – STPC/DF<sup>1</sup>, instituído por meio do Decreto n.º 10.062, de 05 de janeiro de 1987, com alterações introduzidas pela Lei n.º 4.011, de 12 de setembro de 2007 e regulamentado pelo Decreto n.º 30.584, de 16 de julho de 2009, disciplinam o

---

<sup>1</sup> Fonte: TRANSPORTE URBANO DO DISTRITO FEDERAL – DFTRANS. Projeto Básico do Sistema de Bilhetagem Automática – SBA. Anexo III – Características do Sistema de Transporte Público Coletivo do DF. Brasília, 2010.



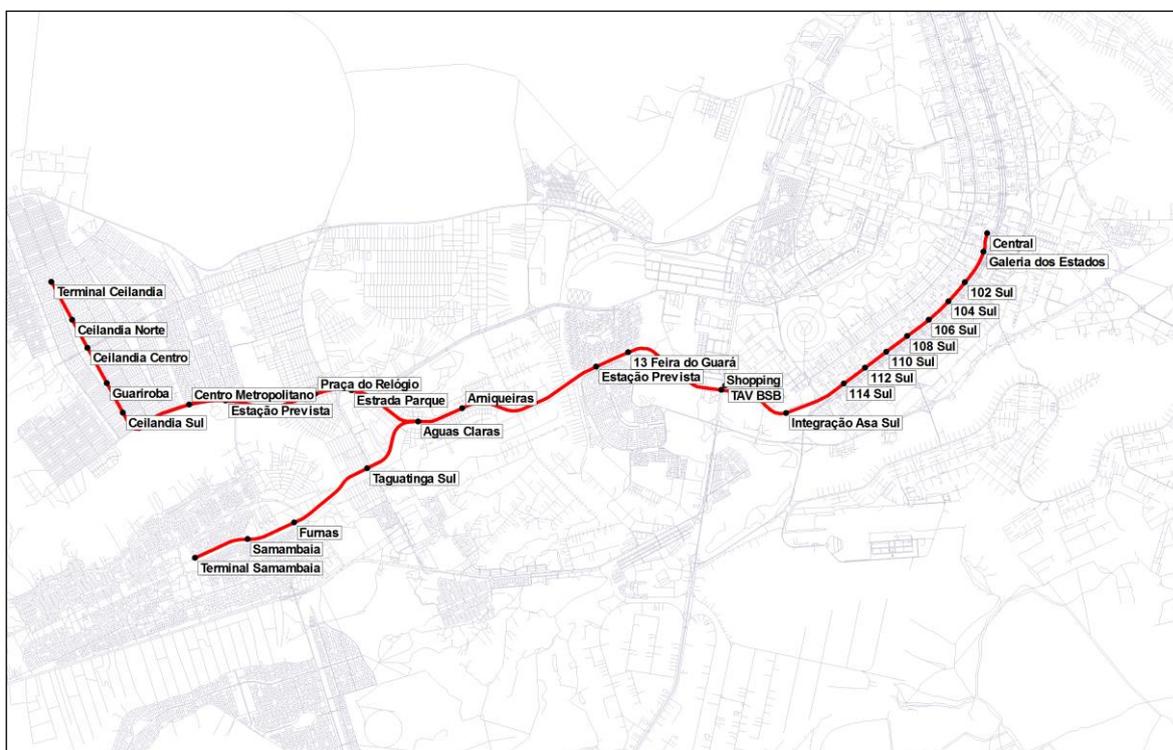


## GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL Secretaria de Estado de Transportes



serviço básico de transporte coletivo em duas categorias ou modais: rodoviário e metroviário, que poderão operar mediante integração física, tarifária e operacional.

No modal metroviário, a Companhia do Metropolitano do Distrito Federal tem 29 estações em funcionamento em 42,38 km de duas linhas que ligam a região administrativa de Brasília às de Ceilândia e Samambaia, passando pela Asa Sul e pelas regiões administrativas do Guará, Águas Claras e Taguatinga. Possui uma frota de 32 trens e transporta em média 160 mil passageiros por dia.



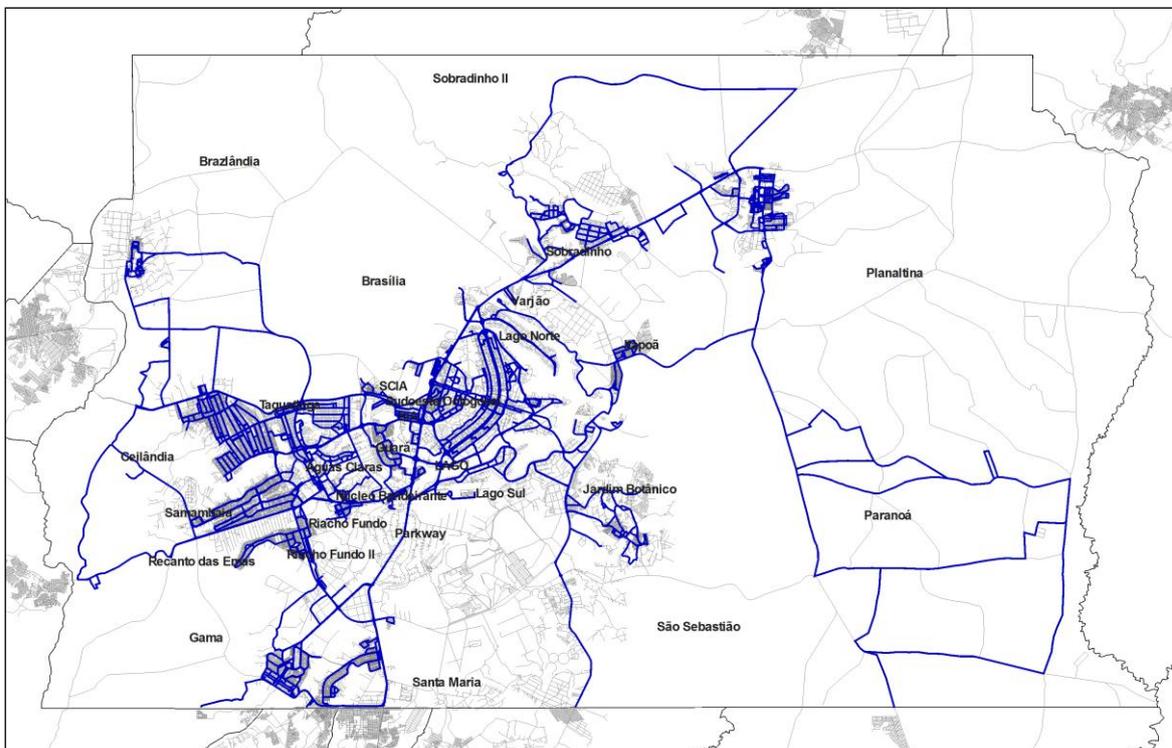
*Figura 2: Rede metroviária do DF*

De acordo com o DFTrans (2008), o Serviço Básico atual conta ainda com 964 linhas rodoviárias (888 Convencionais, 11 de Vizinhança, 65 Rurais), com frota cadastrada de 2.337 ônibus (veículos dos tipos padron, alongado e articulado) e 55 microônibus.





A Figura 3 apresenta as linhas do Serviço Básico do modo rodoviário do DF.



*Figura 3: Linhas DFTrans*

O modo rodoviário do Serviço Básico atende a aproximadamente 1.103.000 passageiros pagantes/dia, ou 976 mil passageiros equivalentes/dia, o que corresponde a cerca de 87% do total de passageiros do STPC/DF, tendo registrado uma produção quilométrica diária (dia útil) em torno de 886 mil quilômetros, decorrente da realização de cerca de 22 mil viagens/dia (DFTrans, dados de 2009). O Serviço Básico do STPC/DF transportou, no ano de 2008, cerca de 312 milhões de passageiros equivalentes, o que significa uma média de 980 mil passageiros/dia e uma produção quilométrica diária (dia útil) estimada em 860 mil km, no cumprimento de 22 mil viagens, indicando um IPK (equivalente) médio de 1,30 para o período. Em março de 2009, o Serviço Básico (ônibus e microônibus) transportou 26.208.418 de passageiros pagantes equivalentes.



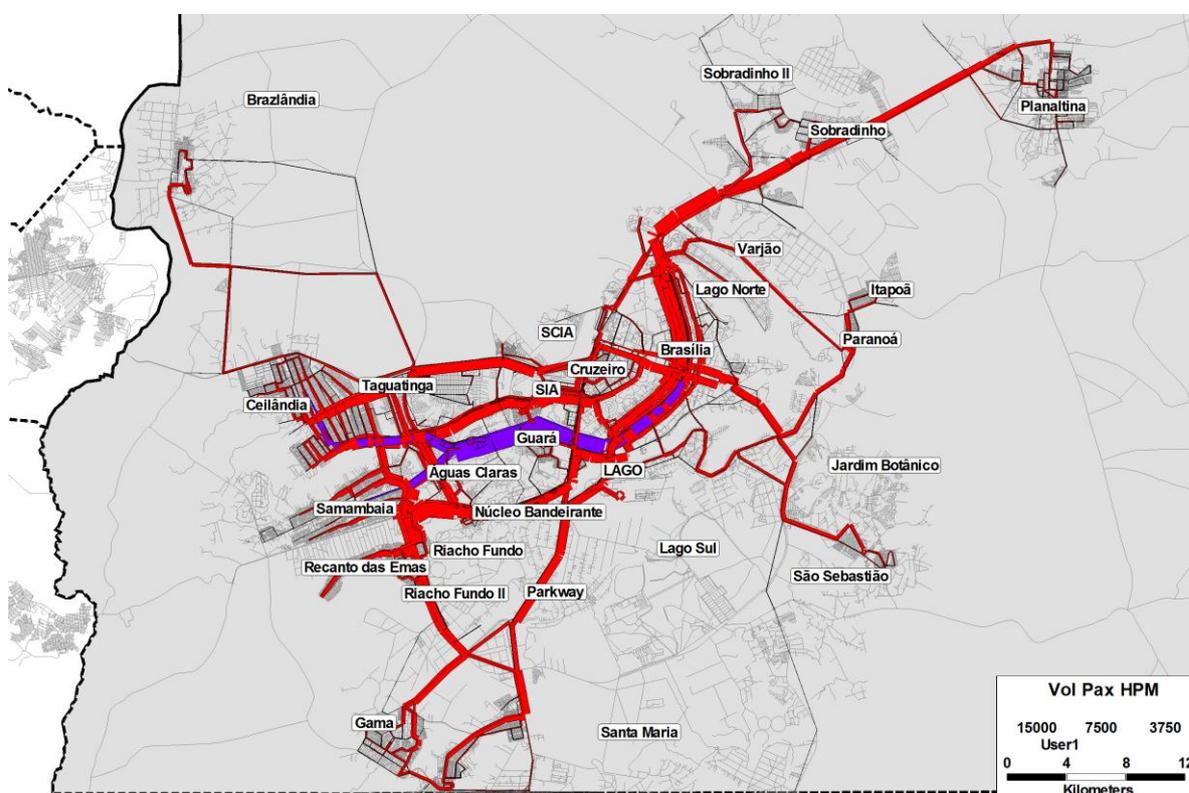


## GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL Secretaria de Estado de Transportes



A forma como se deu a ocupação e uso do solo do DF ao longo dos anos, hoje, se reflete nos desejos de viagem radiais provenientes de praticamente todas as regiões do DF.

Na Figura 3, pode-se observar que os eixos viários que interligam o Plano Piloto à região Oeste apresentam os maiores volumes de passageiros, principalmente das localidades de Ceilândia, Taguatinga, Águas Claras e Samambaia.



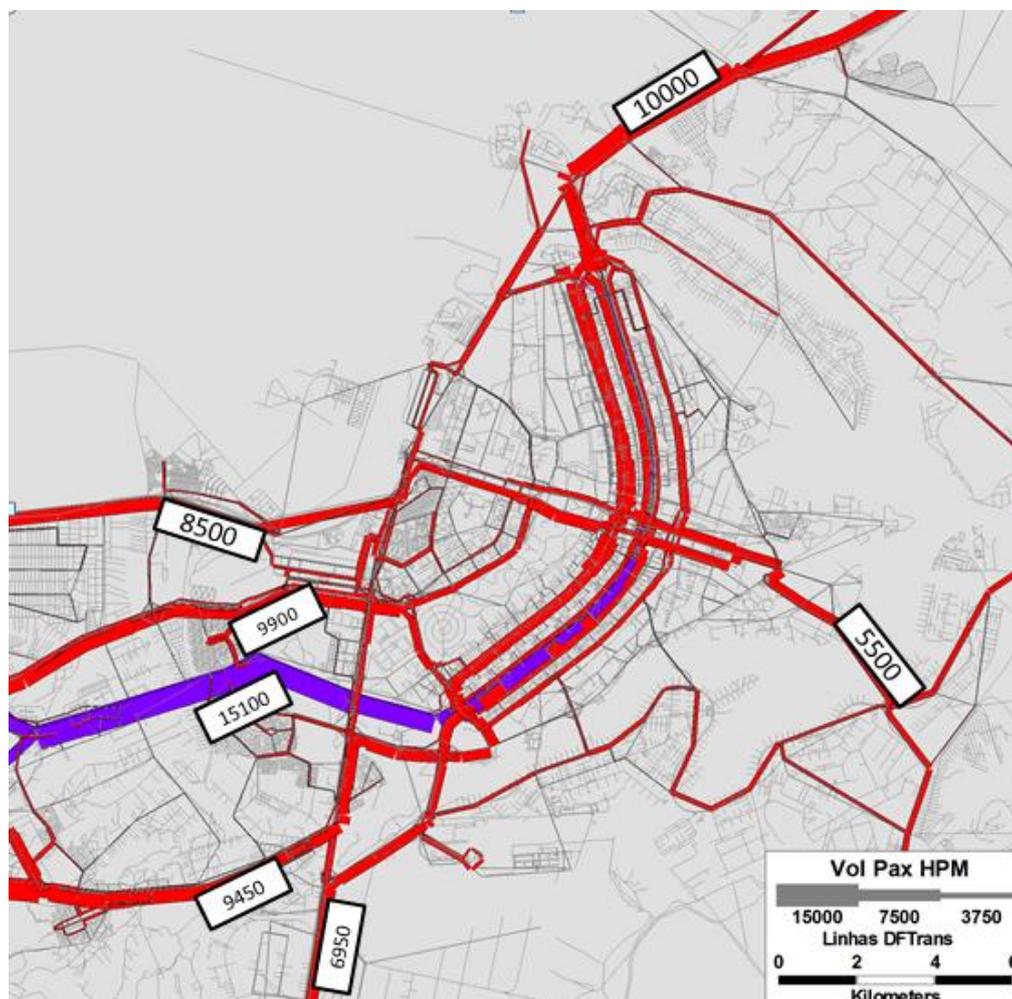


Figura 4: Demanda HPM - Linhas DFTRANS

Atualmente, o modo rodoviário do Serviço Básico é operado por treze empresas privadas, seis cooperativas e pela empresa pública - TCB).

Tabela 5: Área de Operação das empresas e cooperativas no Distrito Federal

Empresas	Área de Operação
Condor <sup>1</sup>	Ceilândia, Plano Piloto, Santa Maria e Taguatinga
Lotaxi <sup>1</sup>	Brazlândia e Samambaia





**GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL**  
**Secretaria de Estado de Transportes**



<b>Viplan<sup>1</sup></b>	Brazlândia, Candangolândia, Cruzeiro, Gama, Guará, N. Bandeirante, Paranoá, Planaltina, Samambaia, Sobradinho, Santa Maria e Taguatinga
<b>Rápido Brasília<sup>2</sup></b>	Candangolândia, Cruzeiro, Plano Piloto, Planaltina, Riacho Fundo I, São Sebastião e Sobradinho
<b>Veneza Turismo<sup>2</sup></b>	Paranoá e São Sebastião
<b>Viação Viva Brasília<sup>2</sup></b>	Candangolândia, Ceilândia, Guará, Plano Piloto, Paranoá, Sobradinho e Planaltina
<b>Viação Cidade Brasília<sup>3</sup></b>	Ceilândia, Recanto das Emas e Taguatinga
<b>Viação Pioneira<sup>3</sup></b>	Brazlândia, Ceilândia, Guará, Recanto das Emas, Samambaia e Taguatinga
<b>Viação Planeta<sup>3</sup></b>	Ceilândia, Gama, Guará, Plano Piloto, Paranoá, Santa Maria e Taguatinga
<b>Viação Satélite<sup>3</sup></b>	Ceilândia, Gama, Samambaia e Taguatinga
<b>Riacho Grande</b>	Guará, Plano Piloto, Recanto das Emas e Riacho Fundo I e II
<b>São José</b>	Gama, Plano Piloto, Paranoá, Planaltina, Recanto das Emas e Riacho Fundo I e II
<b>TCB</b>	Plano Piloto
<b>MCS</b>	Candangolândia, Guará, Recanto das Emas e Riacho Fundo II
<b>COOPATRAM</b>	Samambaia e Planaltina
<b>COBRATAETE</b>	Paranoá, Sobradinho e Santa Maria
<b>COOTARDE</b>	Brazlândia, Ceilândia, Gama, Samambaia e Santa Maria
<b>COOTRANSP</b>	Samambaia, Candangolândia e Núcleo Bandeirante
<b>COOPATAG</b>	Sobradinho e Santa Maria
<b>COOPERTRAN</b>	Gama, Planaltina, São Sebastião e Santa Maria

<sup>1</sup> Pertencem ao mesmo grupo empresarial: Viação Planalto.

<sup>2</sup> Pertencem ao mesmo grupo empresarial: Grupo Amaral.

<sup>3</sup> Pertencem ao mesmo grupo empresarial: Viação Planeta.





As linhas do Serviço Básico Rodoviário são classificadas quanto à sua função, em Troncais e Alimentadoras / Distribuidoras, e assim organizadas em diferentes níveis tarifários, como indicado adiante.

*Tabela 6: Tarifas do serviço convencional*

<b>Tipo de Linha</b>	<b>Passagem Integral</b>	<b>Decreto N°</b>	<b>Especificação</b>
<b>Metropolitana 1</b>	R\$ 2,00	26.501/05	Cidade-Satélite / Plano Piloto (Ligação Curta)
<b>Metropolitana 2</b>	R\$ 3,00	26.501/05	Cidade-Satélite / Plano Piloto (Ligação Longa)
<b>Metropolitana 3</b>	R\$ 2,50	28.087/07	Cidade-Satélite / Cidade Satélite Cidade-Satélite / Plano Piloto (Ligação Intermediária)
<b>Urbana 1</b>	R\$ 1,50	26.501/05	Cidade Satélite e Plano Piloto (Circular Curta)
<b>Urbana 2</b>	R\$ 2,00	26.501/05	Cidade Satélite e Plano Piloto (Circular Longa)
<b>Urbana 3</b>	R\$ 1,50	30.012/09	Cidade Satélite (Circular Interna)

A gestão do Sistema de Transporte Público Coletivo do Distrito Federal é de competência da Autarquia DFTRANS – Transporte Urbano do Distrito Federal, na forma da Lei n.º 241 de 28 de fevereiro de 1992, regulamentada pelo Decreto nº 23.902 de 11 de julho de 2003. As responsabilidades institucionais da entidade gestora do STPC/DF incluem as funções de planejamento, fiscalização, controle e administração dos serviços de transporte público coletivo. Nesse sentido, assessora a Secretaria de Estado de Transportes, realizando avaliação de desempenho, caracterização da demanda e da oferta, estudos para definição dos custos incorridos no serviço e dos níveis tarifários, assim como na gestão financeira do Sistema. A estrutura operacional da DFTRANS é definida no Regimento Interno aprovado pelo Decreto n.º 27.660 de 24 de janeiro de 2007.

