

**GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL**

SECRETARIA DE ESTADO DE TRANSPORTE E MOBILIDADE DO DISTRITO FEDERAL

*Havendo irregularidades neste instrumento, entre em contato com a Ouvidoria de Combate à Corrupção, no telefone 0800-6449060***GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL****Secretaria de Estado de Transportes e Mobilidade.**

CONCORRÊNCIA N.º 0 /2019 -SEMOB

**ANEXO II - PROJETO BÁSICO****Anexo II.1 - Informações Gerais do STPC-DF****BRASÍLIA DEZEMBRO DE 2019****SUMÁRIO:****Anexo II.1 - Informações Gerais do STPC-DF**

II.1.1 - Informações Gerais

II.1.2 - Sistemas propostos pelo PDTU/DF

II.1.3 - Alternativa 1

II.1.4 - Alternativa 2

Estrutura do Sistema Integrado de Transporte – SIT/DF

**Anexo II.2 - Especificações dos Lotes Licitados**

II.2.1 - Especificações do Sistema

II.2.1.1 - Configuração operacional básica do sistema

II.2.1.2 - Tipos de serviço

II.2.1.3 - Estrutura tarifária ao usuário

II.2.1.4 - Especificação dos veículos

**II.2.2 - Definição dos Lotes (Bacias)****II.2.2.1 - Lote (Bacia) 1**

II.2.2.1.1 - Composição do Lote (Bacia 1)

II.2.2.1.2 - Limites Geográficos do Lote (Bacia) 1

II.2.2.1.3 - Parâmetros Funcionais do Lote (Bacia) 1

II.2.2.1.4 - Forma de atendimento do Lote (Bacia) 1

**II.2.2.2 - Lote (Bacia) 2**

II.2.2.2.1 - Composição do Lote (Bacia 2)

II.2.2.2.2 - Limites Geográficos do Lote (Bacia) 2

II.2.2.2.3 - Parâmetros Funcionais do Lote (Bacia) 2

II.2.2.2.4 - Forma de atendimento do Lote (Bacia) 2

**II.2.2.3 - Lote (Bacia) 3**

II.2.2.3.1 - Composição do Lote (Bacia 3)

II.2.2.3.2 - Limites Geográficos do Lote (Bacia) 3

II.2.2.3.3 - Parâmetros Funcionais do Lote (Bacia) 3

II.2.2.3.4 - Forma de atendimento do Lote (Bacia) 3

**II.2.2.4 - Lote (Bacia) 4**

II.2.2.4.1 - Composição do Lote (Bacia 4)

II.2.2.4.2 - Limites Geográficos do Lote (Bacia) 4

II.2.2.4.3 - Parâmetros Funcionais do Lote (Bacia) 4

II.2.2.4.4 - Forma de atendimento do Lote (Bacia) 4

**II.2.2.5 - Lote (Bacia) 5**

II.2.2.5.1 - Composição do Lote (Bacia 5)

II.2.2.5.2 - Limites Geográficos do Lote (Bacia) 5

II.2.2.5.3 - Parâmetros Funcionais do Lote (Bacia) 5

II.2.2.5.4 - Forma de atendimento do Lote (Bacia) 5

**Anexo II.3 - Diretrizes para Melhorias Futuras na Infraestrutura do STPC-DF**

Anexo II.4 - Ordens de Serviços dos Lotes licitados

Anexo II.4.1-Bacia 01

Anexo II.4.2-Bacia 02

Anexo II.4.3-Bacia 03

Anexo II.4.4-Bacia 04

Anexo II.4.5-Bacia 05

Anexo II.5 - Especificações de Frota

Anexo II.5.1 - Manual dos Padrões Técnicos dos Veículos do STPC-DF

Anexo II.5.2 - Programação Visual dos Tipos de Veículos do Serviço Básico Rodoviário do STPC-DF

Anexo II.6 - Especificações de Garagem

Anexo II.7 - Especificações do SIM e do SVFCT

Anexo II.8 - Relação de Serviços Atualmente Operados por Contratos de Permissão

Anexo II.9 - Relação de Serviços da TCB

Anexo II.10 - Tabelas de Partida da Frota

Anexo II.11 - Parâmetros Econômicos-Financeiros

**Anexo II.1 - Informações Gerais do STPC-DF****Concorrência n.º 0 /2019****ANEXO II.1****Anexo II.1 - Informações Gerais do STPC-DF**

II.1.1 - Informações Gerais

II.1.2 - Sistemas propostos pelo PDTU/DF

II.1.3 - Alternativa 1

II.1.4 - Alternativa 2

**1. Informações Gerais do STPC-DF**

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

A fonte do 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 da PDAD – Pesquisa Distrital por Amostra de Domicílios 2018. A Tabela 1 mostra alguns dados.

<b>Tabela 1 - Dados gerais do DF</b>	
População em 2019 <sup>1</sup> (habitantes)	3.015.268
Área da unidade territorial (km <sup>2</sup> )	5.760,78
Densidade demográfica (hab./km <sup>2</sup> )	523,41
Domicílios recenseados <sup>2</sup>	856.635
PIB per capita (R\$) <sup>3</sup>	79.099,77
Fonte: IBGE	
1-Estimativa IBGE	
2-Censo 2010	
3-IBGE-2016	

A população do Distrito Federal, dividida por Região Administrativa, levantada na PDAD – Pesquisa Distrital por Amostra de Domicílios, realizada em 2018 pela Companhia de Planejamento do Distrito Federal (Codeplan), apresenta os números indicados na Tabela 2, a seguir:

<b>Tabela 2 - População e Área de localização de cada RA</b>			
Região Administrativa	População		Área
	2004	2018	
Águas Claras	43.623	161.184	Oeste
Brasília	198.606	221.326	Central
Brazlândia	48.958	53.534	Oeste
Candangolândia	13.660	16.489	Sudoeste
Ceilândia	332.455	432.927	Oeste
Cruzeiro	40.934	31.079	Central
Estrutural	14.497	35.520	Central
Fercal	-	8.583	Norte
Gama	112.019	132.466	Sul
Guará	112.989	134.002	Oeste
Itapoã	46.252	62.208	Leste
Jardim Botânico	-	26.449	Leste
Lago Norte	23.000	33.103	Central
Lago Sul	24.406	29.754	Leste
Núcleo Bandeirante	22.688	23.619	Sudoeste
Paranoá	39.630	65.533	Leste
Park Way	19.252	20.511	Sul
Planaltina	141.097	177.492	Norte
Recanto das Emas	102.271	130.043	Sudoeste
Riacho Fundo	26.093	41.410	Sudoeste
Riacho Fundo II	17.386	85.658	Sudoeste
Samambaia	147.907	232.893	Oeste
Santa Maria	89.721	128.882	Sul
São Sebastião	69.469	115.256	Leste
SIA	-	1.549	Central
Sobradinho I	61.290	60.077	Norte
Sobradinho II	71.805	85.574	Norte
Sudoeste/Octogonal	46.829	53.770	Central
Taguatinga	223.452	205.670	Oeste
Varjão	5.945	8.802	Norte
Vicente Pires	-	66.491	Oeste
TOTAL	2.096.234	2.881.854	
Fonte: PDAD/2018			

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

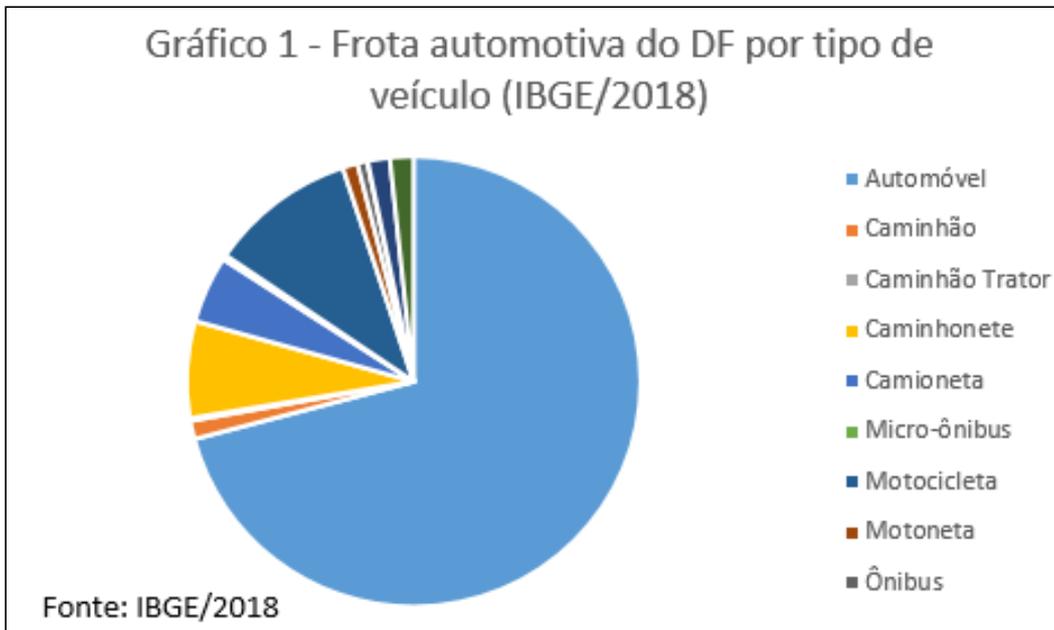
<b>Tabela 3 - População por Área</b>	
Central	376.347
Eixo Leste	299.200
Eixo Norte	340.528
Eixo Oeste	1.286.701
Eixo Sudoeste	297.219
Eixo Sul	281.859
Total	2.881.854
Fonte: PDAD/2018	

Os dados da Tabela 2 e da Tabela 3 foram obtidos a partir dos dados da PDAD/Codeplan 2018.

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

<b>Tabela 4 - Frota no Distrito Federal</b>		
<b>Tipo de veículo</b>	<b>Veículos</b>	
	<b>2004</b>	<b>2018</b>
Automóvel	924.103	1.284.710
Caminhão	19.362	23.986
Caminhão Trator	2.294	3.389
Caminhonete	76.595	125.823
Camioneta	43.863	87.185
Micro-ônibus	4.591	5.896
Motocicleta	124.520	189.662
Motoneta	11.171	19.618
Ônibus	8.663	12.738
Trator de Rodas	503	596
Utilitário	9.810	28.361
Outros	20.046	30.509
Total	1.245.521	1.812.473
Fonte: IBGE/2004/2018		
1- A categoria "Outros" inclui Chassi Plataforma, Ciclomotor, quadriciclo, reboque, semireboque, sidecar, trator esteira e triciclo.		

O Gráfico 1 sintetiza as informações da Tabela 4.



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.

**Podem ser repetidos, confrontados com PDTU 2011 e aberto para atualização**

## 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:

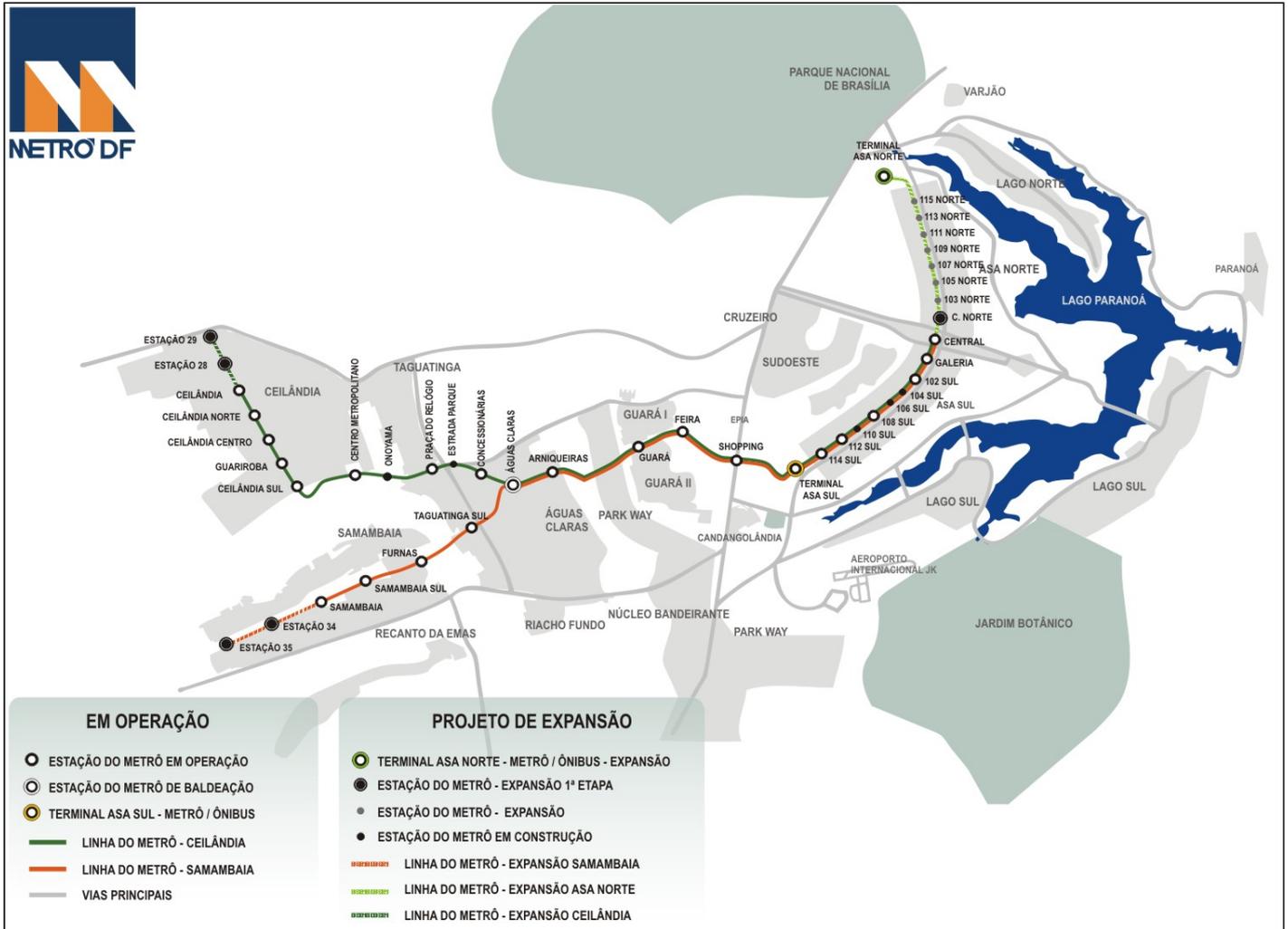
1. Companhia do Metropolitano do Distrito Federal – METRÔ-DF, no modo ferroviário;
2. Entidade Gestora do Sistema de Transporte Público Coletivo do Distrito Federal - STPC/DF, no modo rodoviário.

O Sistema de Transporte Público Coletivo do Distrito Federal – STPC/DF, instituído por meio do Decreto n.º 10.062, de 05 de janeiro de 1987, com alterações introduzidas pela Lei nº 4.011, de 12 de setembro de 2007 e regulamentado pelo Decreto n.º 30.584, de 16 de julho de 2009, disciplinam o serviço básico de transporte coletivo em

duas categorias ou modais: rodoviário e metroviário, que poderão operar mediante integração física, tarifária e operacional. Os dados foram obtidos por meio do 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.

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**



Fonte: Metrô-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.**

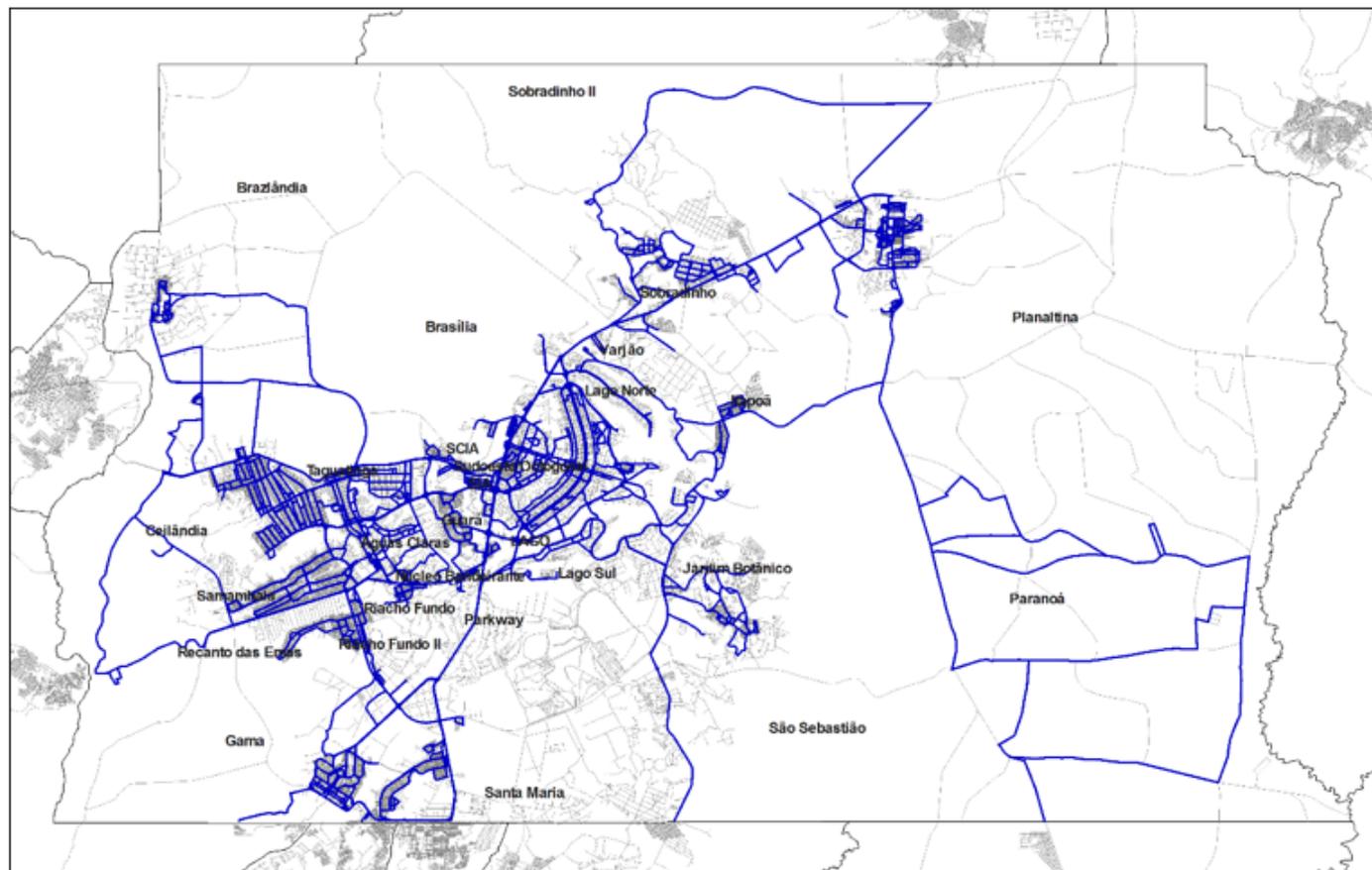


Figura 3: Linhas DFTrans

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.

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

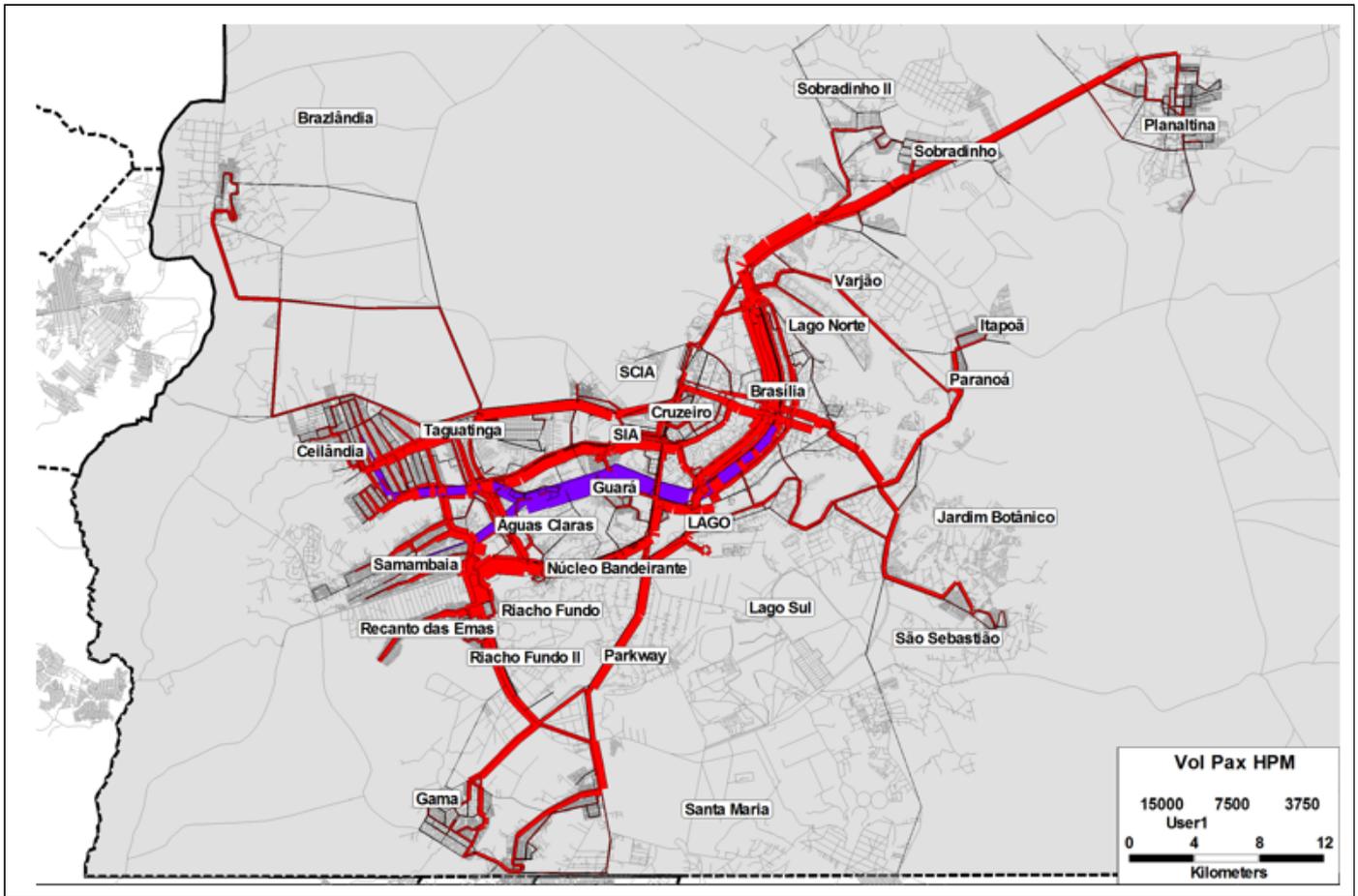
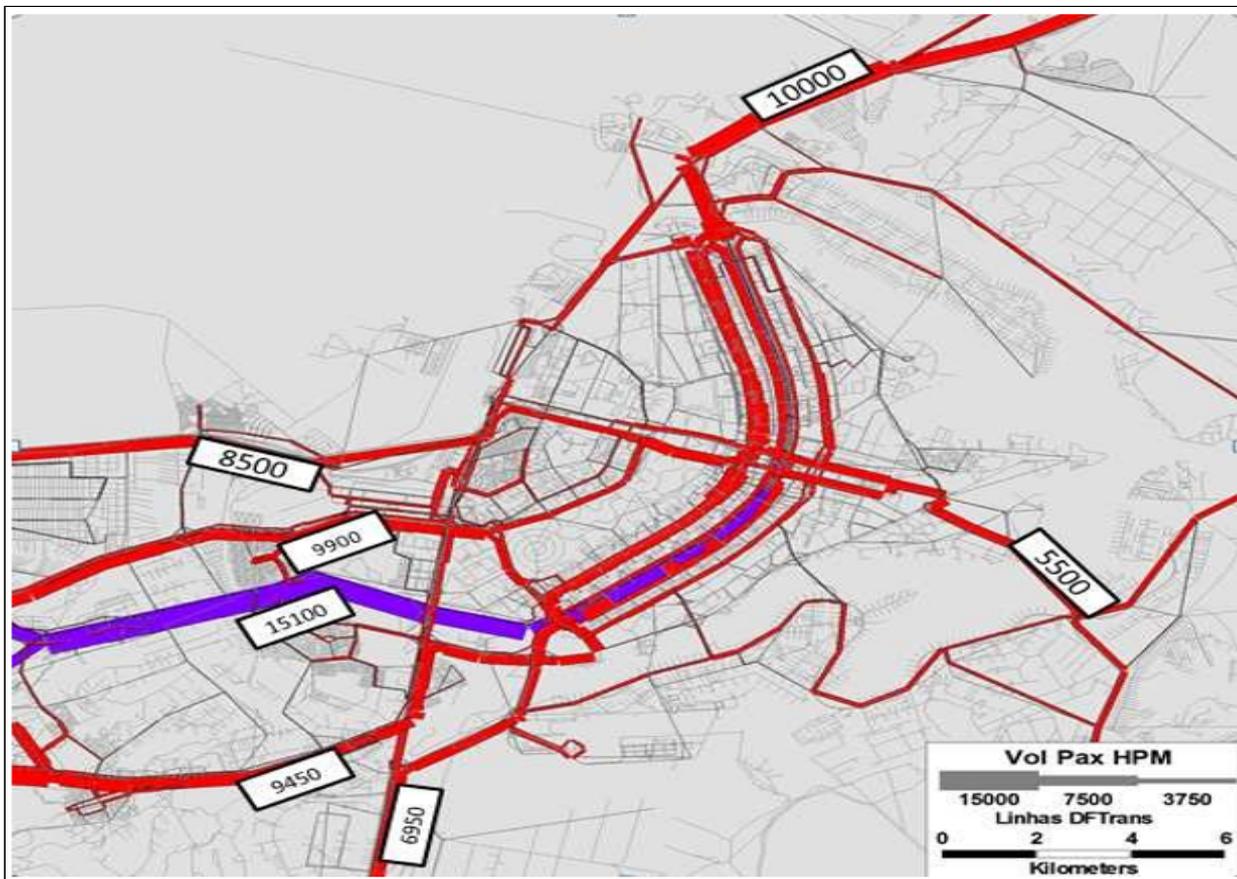


Figura 4: Demanda HPM - Linhas DFTRANS



Atualmente, o modo rodoviário do Serviço Básico é operado por cinco empresas privadas, uma cooperativa e pela empresa pública - TCB).

Tabela 6: Área de Operação das empresas e cooperativas no Distrito Federal <sup>1</sup>	
Empresas	Área de Operação
Piracicabana	Bacia 1
Pioneira	Bacia 2
Marechal	Bacia 3
Urbi	Bacia 4
São José	Bacia 5
TCB	Bacia 1
Cobrataete	Bacia 2
Fonte: SEMOB	
1-	

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			
Tipo de Linha	Passagem Integral	Decreto nº	Especificação
Metropolitana 1	R\$ 3,80	40.392/20	Cidade-Satélite / Plano Piloto (Ligação Curta)
Metropolitana 2	R\$ 5,50	40.381/20	Cidade-Satélite / Plano Piloto (Ligação Longa)
Metropolitana 3	R\$ 3,80	40.392/20	Cidade-Satélite / Cidade Satélite e Cidade-Satélite / Plano Piloto (Ligação Intermediária)
Urbana 1	R\$ 2,70	40.392/20	Cidade Satélite e Plano Piloto (Circular Curta)
Urbana 2	R\$ 3,80	40.392/20	Cidade Satélite e Plano Piloto (Circular Longa)
Urbana 3	R\$ 2,70	40.392/20	Cidade Satélite (Circular Interna)
Fonte:			
1-			

A gestão do Sistema de Transporte Público Coletivo do Distrito Federal é de competência da Secretaria de Estado de Transportes e Mobilidade do Distrito Federal (SEMOB), na forma da Lei nº 6.334, de 19 de julho 2019. 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, realiza 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 SEMOB é definida no Regimento Interno aprovado pelo Decreto n.º XXXX.



Documento assinado eletronicamente por **OSVALDO ASSIS ROCHA NETO - Matr.0176422-5, Analista de Transportes Urbanos**, em 29/09/2020, às 10:36, conforme art. 6º do Decreto nº 36.756, de 16 de setembro de 2015, publicado no Diário Oficial do Distrito Federal nº 180, quinta-feira, 17 de setembro de 2015.



A autenticidade do documento pode ser conferida no site:  
[http://sei.df.gov.br/sei/controlador\\_externo.php?acao=documento\\_conferir&id\\_orgao\\_acesso\\_externo=0](http://sei.df.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0&verificador=47878030)  
verificador= **47878030** código CRC= **BF9BD983**.

"Brasília - Patrimônio Cultural da Humanidade"

Anexo do Palácio do Buriti, 15º Andar - Bairro Zona Cívico Administrativa - CEP 70075-900 - DF

613313-5967

00090-00028419/2019-19

Doc. SEI/GDF 47878030