

## MANUAL DE ESPECIFICAÇÕES DA FROTA

REVISÃO 25, DE 18/12/2025

---

OGENY PEDRO MAIA NETO  
**SÉRGIO LUIS DE OLIVEIRA**  
CELSO FERREIRA LUCIO

---

PRESIDÊNCIA  
**DIRETORIA DE MOBILIDADE URBANA**  
ÁREA DE ESPECIFICAÇÃO E INSPEÇÃO DE FROTA

---

urbs

CURITIBA

## ÍNDICE

1.	APRESENTAÇÃO .....	3
2.	INTRODUÇÃO .....	3
3.	METODOLOGIA .....	3
4.	REFERÊNCIAS NORMATIVAS.....	3
5.	CLASSIFICAÇÃO E DESCRIÇÃO DOS VEÍCULOS .....	4
6.	CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS .....	5
7.	FREIOS .....	6
8.	ESCAPAMENTOS .....	7
9.	PNEUS E AROS .....	7
10.	CAPTAÇÃO DE AR PARA O MOTOR.....	8
11.	TACÓGRAFO/ EXTINTOR DE INCÊNDIO .....	8
12.	CAPACIDADE DE PASSAGEIROS .....	8
13.	ACESSIBILIDADE .....	9
14.	ALTURA DOS VEÍCULOS .....	10
15.	<b>BALAÚSTRES/PEGAMÃOS/ALÇAS/TAPASSAIAS .....</b>	11
16.	<b>BANCOS.....</b>	12
17.	PISO .....	15
18.	CAIXAS DE RODAS/PATAMARES/CORREDOR .....	16
19.	DEGRAUS.....	16
20.	<b>FORRAÇÕES INTERNAS/FRISOS .....</b>	17
21.	<b>JANELAS/VIDROS/BARREIRAS DE PROTEÇÃO .....</b>	17
22.	CORTINAS/QUEBRA-SOL.....	19
23.	SANFONAS.....	19
24.	LIXEIRAS.....	20
25.	<b>ITINERÁRIOS/PAINEIS ELETRÔNICOS .....</b>	20
26.	ILUMINAÇÃO/SINALIZAÇÃO .....	22
27.	PINTURA .....	23
28.	IDENTIFICAÇÃO/COMUNICAÇÃO VISUAL .....	24
29.	ANUNCIADOR DE FECHAMENTO DAS PORTAS .....	24
30.	SOLICITAÇÃO DE PARADA.....	25
31.	SIRENES INTERMITENTES .....	27
32.	<b>SISTEMA DE EMERGÊNCIA DAS PORTAS .....</b>	27
33.	SAÍDAS DE EMERGÊNCIA .....	28
34.	DESEMBAÇADOR.....	29
35.	<b>ESPELHOS .....</b>	30
36.	LIMITADOR DE VELOCIDADE.....	30
37.	<b>CATRACAS/SISTEMA DE BILHETAGEM ELETRÔNICA .....</b>	30
38.	<b>SISTEMA DE CLIMATIZAÇÃO E VENTILAÇÃO INTERNA .....</b>	31
39.	PORTAS .....	32
40.	RAMPAS REBATÍVEIS .....	37
41.	DISPOSITIVOS DE SEGURANÇA .....	37
42.	<b>SISTEMAS DE INFORMAÇÃO, MONITORAMENTO E COMUNICAÇÃO OPERACIONAL.....</b>	39
43.	SENSOR SEMAFÓRICO .....	46
44.	PLACA FRONTAL (RECOLHE) .....	46
45.	<b>SISTEMA ANTI-CARONA .....</b>	46
46.	OBSERVAÇÕES GERAIS.....	47

## 1. APRESENTAÇÃO

A URBS, Urbanização de Curitiba S.A, órgão gestor do transporte coletivo de Curitiba, apresenta através deste documento as determinações básicas para fabricação dos veículos a combustão (diesel) para o transporte coletivo de Curitiba, de características urbanas, considerando os diferentes sistemas e as particularidades das linhas a serem operadas.

## 2. INTRODUÇÃO

As especificações foram elaboradas para cada categoria de serviço visando indicar a utilização de veículos com características (potência, suspensão, transmissão, capacidade e leiaute) compatíveis às necessidades próprias do perfil operacional considerado.

Demonstra ainda, a subdivisão em classes dentro das categorias, em função da existência de várias linhas de características operacionais diferentes, bem como das peculiaridades da demanda a ser atendida.

Os leiautes internos constantes neste Manual procuram atender aos requisitos de segurança, modalidade, agilidade de embarque/desembarque e conforto, característicos e específicos para cada sistema e, por isso, apresentam variações, sempre visando a otimização da operação.

## 3. METODOLOGIA

A metodologia aplicada na elaboração deste Manual contempla a avaliação da necessidade operacional e as peculiaridades dos ônibus do Sistema de Transporte Coletivo de Curitiba, bem como as especificações técnicas definidas pelas normas nacionais do setor.

Para melhor compreensão, apresentam-se nos anexos, detalhamentos de itens específicos, bancos, acessórios e leiautes interno e externo.

## 4. REFERÊNCIAS NORMATIVAS

As normas e resoluções a seguir contêm disposições que serviram de base para a elaboração deste Manual de Especificações.

*Código de Trânsito Brasileiro – CTB*, instituído pela Lei Federal n.º 9.503 de 23 de setembro de 1997.

*Resolução nº 959/22*, do Conselho Nacional de Trânsito, Estabelece os requisitos de segurança para veículos de transporte de passageiros tipos micro-ônibus e ônibus, categoria M3 de fabricação nacional e importados.

*ABNT NBR 14022:2011*, Acessibilidade em veículos de características urbanas para o transporte coletivo de passageiros.

*ABNT NBR 15570:2021*, Fabricação de veículos acessíveis de categoria M3 com características urbanas para transporte coletivo de passageiros – Especificações técnicas.

*ABNT NBR 15646:2016*, Acessibilidade — Plataforma elevatória veicular e rampa de acesso veicular para acessibilidade de pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida, em veículo de transporte de passageiros de categorias M1, M2 e M3 — Requisitos.

## 5. CLASSIFICAÇÃO E DESCRIÇÃO DOS VEÍCULOS

A tabela abaixo apresenta as classes e o resumo das descrições dos veículos do transporte coletivo de Curitiba.

Classificação Regional Própria	Classificação Nacional e Aplicabilidade Regional
Micro	Veículo Miniônibus, com caixa mecânica, para operação em linhas Alimentadoras e Convencionais
Microespecial	Veículo Midiônibus, com caixa mecânica, para operação em linhas Alimentadoras, Convencionais e Troncais.
Comum	Veículo Básico, com caixa mecânica, para operação em linhas Alimentadoras, Convencionais e Troncais.
Padron	Veículo Padron, com caixa automática, para operação em linhas Alimentadoras, Convencionais, Troncais e Interbairros.
Articulado	Veículo Articulado, com caixa automática, para operação em linhas Alimentadoras, Troncais e Interbairros.
Padron Linha Direta	Veículo Padron, com caixa automática, com acesso em nível através das estações.
Articulado Linha Direta	Veículo Articulado, com caixa automática, com acesso em nível através das estações.
Articulado Expresso	Veículo Articulado, com caixa automática, para operação em corredores <b>BRT</b> , com acesso em nível elevado através das estações.
Biarticulado	Veículo Biarticulado, com caixa automática, para operação em corredores <b>BRT</b> , com acesso em nível através das estações.

Observações:

Os ônibus classificados como Biarticulado e Articulado Expresso devem apresentar características de veículos para o Sistema BRT.

A definição do conceito de embarque/desembarque (degraus/piso baixo) será realizada pela URBS considerando a característica operacional das linhas a que estes serão destinados.

## 6. CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS

Os veículos devem possuir características específicas de acordo com a sua classificação, conforme a tabela abaixo:

Classificação	Potência mínima (cv/kW)	Torque mínimo (Nm)	Posição motor	Transmissão	Suspensão	Tanque(s) de combustível (L)
Micro	150/110	550	Dianteiro	Mecânica	Metálica ou Pneumática	Mínimo 120 litros
Microespecial	170/125	600	Dianteiro	Mecânica	Metálica ou Pneumática	Mínimo 210 litros
Comum	208/153	760	Dianteiro	Mecânica	Metálica ou Pneumática*	Mínimo 270 litros
Padron	230/169	900	Traseiro	Automática	Pneumática	Mínimo 300 litros
Articulado	310/228	1550	Central ou Traseiro	Automática	Pneumática	Mínimo 600 litros
Padron Linha Direta	230/169	900	Traseiro	Automática	Pneumática	Mínimo 300 litros
Articulado Linha Direta	310/228	1550	Central ou Traseiro	Automática	Pneumática	Mínimo 600 litros
Articulado Expresso	310/228	1550	Central ou Traseiro	Automática	Pneumática	Mínimo 600 litros
Biarticulado	340/250	1700	Dianteiro ou Central	Automática	Pneumática	Mínimo 600 litros

Observações:

Outras configurações referentes à potência, torque e ao posicionamento do motor poderão ser admitidas pelo órgão gestor, desde que sua eficiência operacional seja previamente comprovada.

Para os veículos do tipo Comum com portas nos dois lados (acesso em nível elevado e degrau), a suspensão deverá ser pneumática.

**6.1** O sistema de alimentação de combustível deve ser composto por filtro separador de água e aglomerador com indicação por vacuômetro ou similar.

**6.2** Os sistemas e agregados do chassi e da carroceria devem atender aos limites de ruídos estipulados pelas normas e legislação vigentes na data da fabricação do chassi.

**6.3** O sistema de direção deve apresentar assistência de redução dos esforços de esterçamento, seja por sistema hidráulico, elétrico ou eletro-hidráulico.

**6.4** Os veículos com transmissão automática devem estar equipados com retardador incorporado. A passagem das marchas e a atuação do retarder devem ser realizadas com funcionamento suave e sem trancos.

**6.5** Os veículos deverão apresentar uma chave-geral para desligamento do sistema elétrico (24 Volts), a ser preferencialmente posicionada no posto do motorista para maior facilidade de acesso. Caso não seja possível, a chave-geral deve ser posicionada no compartimento das baterias de baixa tensão (24 V) com fácil alcance para seu desligamento, devendo a tampa grande do compartimento apresentar uma pequena tampa basculante (portinhola) para acesso específico, rápido e descomplicado à chave-geral, sem a necessidade de abertura da tampa grande que dá acesso ao compartimento completo das baterias.

**6.6** O comprimento, a largura externa e o PBT dos veículos devem estar em conformidade com a tabela abaixo.

Classificação	Comprimento (mm)	Largura máxima (mm)	PBT mínimo (kg)
Micro	8000±300	2400	8500
Microespecial	Motor dianteiro: 9500±100 Motor traseiro: 10300±100	2500+100	Entre 12000 e 15000
Comum	12250±250	2500+100	17000
Padron	13000±200	2500+100	18000
Articulado	18650±50	2500+100	28000
Padron Linha Direta	13000±200	2500+100	18000
Articulado Linha Direta	18650±50	2500+100	28000
Articulado Expresso	20600±300	2600	30000
Biarticulado	27600±400	2600	40500

Observação: Configurações distintas dos dados apresentados na tabela poderão ser admitidas pelo órgão gestor após análise de viabilidade.

**6.7** O Peso Bruto Total dos veículos (PBT) deve obedecer aos limites indicados pelo fabricante, constituído da soma da tara (peso próprio do veículo) mais a lotação máxima, conforme item a seguir. Na tara, deve ser considerado o peso da carroceria e do chassi acrescidos dos equipamentos e combustível (tanque cheio).

**6.8** Para fins de resistência e durabilidade, o veículo como um todo (eixos, estruturas de chassi e carroceria, etc.) deve ser dimensionado para suportar elevado carregamento operacional. Para tanto, o cálculo deve considerar a lotação de bancos mais a ocupação de 0,1 metro quadrado da área útil do salão por passageiro em pé (0,1 m<sup>2</sup>/pass), além da carga dinâmica proveniente das condições regulares de operação.

## 7. FREIOS

**7.1** Os freios de serviço e de estacionamento devem ser pneumáticos.

**7.2** Em atendimento à Resolução 915/2022 do CONTRAN, todas as categorias de veículos do transporte coletivo devem estar equipadas com sistemas de freio antiblocante (ABS).

## 8. ESCAPAMENTOS

**8.1** A tubulação do sistema de exaustão do motor deve ser em posição horizontal, sendo a última parte (ponteira/bocal) com comprimento máximo de 1000 mm, fixada na tubulação através de abraçadeira e inclinada para baixo com ângulo de 45° em relação aos planos horizontal e vertical. Ainda, o bocal deve ficar na parte interna do chassi, numa distância entre 100 e 650 mm da face interna do para-choque. As saídas dos gases de escapamento devem atender a tabela a seguir.

Classificação	Saída
Micro	Traseira, lado esquerdo ou direito.
Microespecial	Traseira, lado esquerdo ou direito.
Comum	Traseira, lado esquerdo ou direito.
Padron	Traseira, lado esquerdo ou direito.
Articulado	Motor central: entre-eixos, lado esquerdo; Motor traseiro: traseira, lado esquerdo ou direito.
Padron Linha Direta	Traseira, lado esquerdo ou direito.
Articulado Linha Direta	Motor central: entre-eixos, lado direito; Motor traseiro: traseira, lado esquerdo ou direito.
Articulado Expresso	Motor central: entre-eixos, lado esquerdo; Motor traseiro: traseira, lado esquerdo ou direito.
Biarticulado	Entre-eixos, lado esquerdo.

## 9. PNEUS E AROS

**9.1** Todos os veículos devem estar equipados com pneus radiais sem câmara, que devem atender aos requisitos, aplicabilidade e especificações técnicas do chassi, sendo vedada a utilização de pneus de tipo diagonal, medida e profundidade de sulco diferentes dos definidos pelo fabricante e/ou com índices de carga ou velocidade inferiores aos originais. Além disso, os pneus devem atender aos limites legais de segurança, de resistência ao rolamento, de ruído e de aderência em pista molhada.

**9.2** Os aros de roda podem ser em aço ou em alumínio forjado, desde que mantenham suas propriedades mecânicas quando submetidas às elevadas temperaturas, geradas principalmente pelo sistema de freios.

**9.3** Para o caso dos aros em aço, estes devem ser pintados em esmalte sintético na cor prata (brilhante), com resistência a temperaturas superiores a 100° C, podendo os cubos/bojos de roda serem nessa mesma cor ou na cor original de fábrica, desde que cinza grafite ou preto. Sendo os aros em alumínio forjado, estes devem ser polidos, podendo também os cubos/bojos serem pintados na cor prata ou na cor original aplicada pelo fabricante do chassi (cinza grafite ou preto). Para ambos os materiais e cores, a pintura deve apresentar a devida resistência a

altas temperaturas. A cor prata deve ser previamente aprovada pela URBS através de plaquetas de amostra.

**9.4** A tabela a seguir resume as dimensões dos pneus, conforme especificações dos fabricantes.

Classificação	Dimensões
Micro	215/80 R17,5 ou 215/75 R17,5
Microespecial e Comum	275/80 R22,5
Padron, Articulado e Biarticulado	295/80 R22,5

## 10. CAPTAÇÃO DE AR PARA O MOTOR

**10.1** A restrição máxima do sistema com elemento filtrante saturado deve ser conforme especificação do chassi.

**10.2** O filtro de ar do motor deve ser do tipo seco e equipado com elemento de segurança. A respectiva captação de ar deve ser no teto ou, não sendo possível tecnicamente, na parte elevada da lateral, acima do alinhamento inferior das janelas.

## 11. TACÓGRAFO/EXTINTOR DE INCÊNDIO

**11.1** Todos os veículos devem ser equipados com tacógrafo para registro instantâneo e inalterável de velocidade e tempo. O dispositivo deve ser eletrônico e o registro/extracção das informações deve ser através da utilização de fita ou disco diagrama.

**11.2** Todos os veículos devem possuir extintor de incêndio do tipo ABC, com carga de 6 kg, instalado em local de fácil acesso aos operadores e em quantidade de acordo com a norma ABNT NBR 15570.

## 12. CAPACIDADE DE PASSAGEIROS

O leiaute interno dos veículos deve considerar a capacidade de passageiros conforme determinações da norma nacional ABNT NBR 15570, atentando para o atendimento das quantidades dispostas no quadro seguinte.

Classificação	Posição do motor	Sentados	Total (sentados/em pé)
Micro	Dianteiro	14	47
Microespecial	Dianteiro	16	65
Comum	Dianteiro	26	87
Padron	Traseiro	26	92
Articulado	Central	36	138
	Traseiro		
Padron Linha Direta	Traseiro	24	95
Articulado Linha Direta	Central	35	150
	Traseiro		
Articulado Expresso	Central	41	180
	Traseiro		
Biarticulado	Dianteiro/Central	54	250

Obs.: Outras configurações referentes à capacidade de passageiros poderão ser admitidas pelo órgão gestor na oportunidade da avaliação do projeto, a partir de análise técnica-operacional.

## 13. ACESSIBILIDADE

**13.1** Em alinhamento à porta de acessibilidade, devem ser previstos 02 (dois) espaços para cadeira de rodas, posicionados em sentido de marcha. Cada espaço deve ter área de manobra e acomodação de  $820\pm10$  mm de largura (a partir da lateral interna do veículo) por 1300 mm de comprimento, incluindo os 100 mm decorrentes do avanço das rodas em relação ao alinhamento vertical do guarda-corpo, conforme anexo.

**13.2** Cada espaço reservado deve apresentar:

- 01 (um) cinto de segurança retrátil de três pontos para a pessoa em cadeira de rodas;
- 02 (dois) cintos pequenos para travar o **chassi** da cadeira;
- Guarda-corpo para apoio do cadeirante;
- Pegamão horizontal fixado na lateral do veículo;
- Pegamão vertical fixado na lateral do veículo, próximo à mão do usuário.

O guarda-corpo e o pegamão devem possuir acabamento em material resiliente, revestido em tecido plastificado antichama de alta resistência, substrato 100% poliéster na cor azul, conforme padrão definido no anexo. A fixação da base/shape do guarda-corpo deve ser aplicada de forma que os parafusos não fiquem aparentes.

**13.3** No piso do espaço reservado, deve ser aplicada uma placa antiderrapante personalizada com representação/desenho de cadeirante, posicionada na parte central do referido espaço, conforme detalhe anexo. Eventuais impedimentos técnicos para a centralização do símbolo devem ser apresentados e tratados na oportunidade da avaliação do projeto construtivo.

**13.4** Aplicar ainda, conforme determinação da norma ABNT NBR 14022, um adesivo sinalizando a área reservada para pessoas em cadeira de rodas e outro com as instruções de uso dos dispositivos de segurança para o cadeirante.

**13.5** Deve haver dispositivo de sinalização tátil no balauistre vertical de cada poltrona preferencial e também próximo à área reservada para facilitar a identificação dos assentos e dos espaços reservados.

**13.6** Na primeira porta de desembarque dos veículos acessíveis através de degraus deve ser instalada uma plataforma elevatória, com acionamento elétrico ou eletro-hidráulico, de operação automática ou semiautomática e com funcionamento suave e silencioso. Para o caso do equipamento eletro-hidráulico, a unidade hidráulica deve ser instalada em estrutura escamoteável, de forma a permitir o acesso pela parte externa do veículo. A plataforma deve atender à ABNT NBR 15646 e aos seguintes requisitos:

- Capacidade de elevação maior ou igual a 250 kg;
- Vão livre mínimo de 800 mm entre as torres e 1000 mm para o comprimento em operação para a cadeira de rodas;  
Obs.: Não será admitida projeção da plataforma para fora da carroceria quando o equipamento estiver em posição de escada/degraus.
- Comando de operação com chave, próximo ao equipamento e de fácil acesso ao operador;
- Aplicação de pegamãos em ambos os lados da plataforma elevatória;
- Revestimento com material antiderrapante na cor cinza Pantone 429-C a 431-C, com perfis de acabamento em PVC amarelo Munsell 5y 8/12 (atentar para a padronização de cor).

No caso de falha no sistema, o equipamento deve prever o acionamento manual. Ainda, para facilitar a operação, o funcionamento da plataforma elevatória deve estar condicionado à ignição do veículo e à chave do comando/controle (sem tecla no painel). Para o caso do sistema semiautomático, deve-se atentar para que a alça/pega de basculamento manual da plataforma do elevador retorne automaticamente à posição de repouso, de modo a não formar degrau entre esta e a calçada.

**13.7** Para o caso de veículos de piso baixo, deve ser instalada uma rampa de acesso interno e de acionamento manual na primeira porta de desembarque. Dimensões, capacidade de carga e demais características devem atender às disposições da norma técnica nacional ABNT NBR 15646 em sua revisão mais recente.

## 14. ALTURA DOS VEÍCULOS

**14.1** A tabela a seguir apresenta a altura interna mínima admissível, a ser medida no centro do corredor dos veículos.

Classificação	Altura mínima (mm)
Micro	1900
Microespecial	1950
Outros Veículos*	2100
Veículos BRT*	2200

\*Em casos de aplicação de pegamãos/barras de proteção em dispositivos do teto ou por conta de impedimentos técnico-construtivos pontuais pode-se admitir determinada redução de altura na região destes, porém, esta não pode ser inferior a 2000 mm em relação ao piso do ônibus. As restrições devem ser apresentadas ao órgão gestor para análise e validação na oportunidade da avaliação do projeto.

**14.2** A altura externa máxima do veículo deve ser de **3.600 mm**, medida do solo ao ponto mais elevado da carroceria, devendo estar o veículo com a suspensão em sua posição regular de operação, sem nenhum rebaixamento/ajoelhamento que não represente a condição real de operação.

## 15. BALAÚSTRES/PEGAMÃOS/ALÇAS/TAPASSAIAS

**15.1** Todos os balaústres devem ter diâmetro externo entre 30 mm e 40 mm, já devidamente encapsulados. Aqueles que são pontos de apoio devem ser em tubo encapsulado termoplástico, na cor amarelo Munsell 5y 8/12, devendo ser na cor cinza o encapsulado dos demais tubos não considerados pontos de apoio. Quando não for possível o encapsulamento, devem ser pintados em epóxi e na mesma cor/tonalidade do material encapsulado, seguindo a definição conforme seu posicionamento no veículo. Neste caso, a pintura epóxi deve ser de alta durabilidade e resistência, a fim de evitar o desgaste precoce e a degradação estética ao longo da vida útil do veículo.

**15.2** No teto do veículo devem ser instaladas 03 (três) linhas de balaústres/corrimões paralelos (sentido longitudinal), com acabamento curvo em suas extremidades e de maneira que a projeção individual daqueles aplicados imediatamente acima dos bancos tenha uma variação máxima de 100 mm para a lateral do veículo sobre a parte mais larga do encosto dos bancos. Essa projeção, bem como a altura dos balaústres ao longo do salão e acima das caixas de rodas e patamares, devem seguir as definições do detalhamento anexo. Não será admitida a aplicação de "emendas" expostas nos balaústres/corrimões.

**15.3** Devem ser instalados balaústres verticais alternados fixados nos corrimões e nos pegamãos dos bancos, de forma que dois bancos seguidos não fiquem desprovidos de tais balaústres. Atentar para a sequência de bancos reservados, onde todos devem conter balaústres verticais táteis. Para o caso dos veículos da categoria Expresso, todos os bancos devem estar contemplados com balaústres verticais.

**15.4** Atentar para a distância mínima de 100 mm para os balaústres horizontais em relação ao teto do veículo (medida do teto ao centro do balaústre).

Obs.: Para os casos excepcionais, a serem previamente analisados na oportunidade da avaliação do projeto, poderão ser admitidas medidas inferiores, entretanto, não menores que 60 mm.

**15.5** No caso de aplicação de alças, estas devem estar posicionadas a cada 500 mm em média e na altura de 1650 mm em relação ao piso do veículo. Na região de contato com o balaústre, a alça deve ser confeccionada em material emborrachado, a fim de se evitar acidentes em situações de frenagens bruscas (material e cor conforme anexo). Quanto à resistência à solicitação de esforços, as alças e os balaústres devem atender à norma ABNT NBR 15570.

**15.6** Em veículos com degraus, as portas de serviço com vão livre mínimo de 1100 mm devem apresentar balaústres verticais do tipo divisor de fluxo (não aplicar na porta prevista para plataforma elevatória), podendo, adicionalmente, ter corrimões/apoios inferiores do tipo bengala.

**15.7** A aplicação de balaústres verticais do tipo divisor de fluxo para portas dos veículos com degraus com vão livre inferior a 1100 mm será avaliada na oportunidade da avaliação do projeto. Contudo, em não havendo o divisor, as referidas portas devem apresentar corrimões/apoios inferiores do tipo bengala que, para o caso de veículos de motor dianteiro, pode ser instalado apenas no lado direito da porta posicionada no balanço dianteiro (visão

externa).

**15.8** Nas folhas internas das portas sem a plataforma elevatória dos veículos com degraus, devem ser instalados pegamãos diagonais com abertura livre de 40 mm para empunhadura.

**15.9** Nas folhas internas da porta com elevador devem ser instalados dois pegamãos verticais (um em cada porta), com abertura de empunhadura de 40 mm (livre), comprimento mínimo de 1250 mm, altura em relação ao solo de no máximo 700 mm e profundidade entre 500 mm e 650 mm em relação ao espelho do segundo degrau (ABNT NBR 15570). As folhas de portas devem ser preparadas para que a ancoragem/fixação dos referidos pegamãos seja nas partes superior e inferior e também na parte central, porém, esta deve ser aplicada efetivamente no centro da porta e não em barras fixadas em suas extremidades laterais.

**15.10** No caso dos veículos de acesso em nível elevado, deve haver barras diagonais na parte interna de todas as portas (serviço e emergência), entretanto, apenas com a função de proteção ao vidro destas contra eventuais esforços. A aplicação deve ser de modo a não causar desconforto, ou seja, devem ser instaladas no sentido diagonal e sem gerar projeção para o lado do passageiro (sem empunhadura). As características de cor, estrutura e posicionamento devem ser conforme detalhamento anexado.

**15.11** Para maior biossegurança aos passageiros, é desejável que os pontos de apoio, como balaústres, colunas, corrimãos e pegamãos, sejam concebidos com propriedades químicas eficientes para a proteção das pessoas contra a contaminação por bactérias, vírus, micróbios, etc.

**15.12** Para todos os veículos, a altura padrão dos tapassaias em relação ao piso deve ser de  $800\pm50$  mm com folga de  $70\pm10$  mm em relação à área de apoio dos pés. Ou seja, o anteparo deve iniciar sempre a partir da região de apoio dos pés do passageiro, respeitando a referida folga (ver anexo). Para o caso do tapassaias aplicado no posto do cadeirante, a folga mencionada deve ser de 200 mm. **A cor dos tapassaias deve ser igual àquela definida para as forrações internas no Item 20.**

**15.13** Quando da aplicação de anteparos na região das portas, a parte superior deve possuir vidros conforme detalhamento anexo.

## 16. BANCOS

**16.1** A poltrona do motorista deve ser anatômica, com amortecimento hidráulico ou pneumático, encosto de cabeça e cinto de segurança de três pontos retrátil.

**16.2** A poltrona a que se refere o item anterior deve ser instalada de modo a permitir a acomodação confortável e segura ao operador, através de regulagem longitudinal e/ou fixação que possa atender motoristas **de diferentes estaturas a partir de 1,55 m**, sem qualquer prejuízo às normas pertinentes vigentes.

Obs.: Para que não se tenha restrição do ideal ajuste vertical, fica vedada a aplicação de dispositivo/plataforma entre a base da poltrona e o piso do veículo.

**16.3** Para maior conforto do motorista dos veículos com caixa automática, deve-se aplicar

dispositivo para apoio/descanso do pé esquerdo do operador. O apoio deve ser revestido com o mesmo material do piso. No caso dos veículos com transmissão manual, opcionalmente pode ser adotado este dispositivo, desde que haja espaço disponível e não prejudique o acionamento do pedal de embreagem pelo motorista.

**16.4** Os bancos dos passageiros devem ser instalados no sentido de marcha do veículo, com exceção dos bancos sobre as caixas de rodas, que podem ser do tipo costa a costa.

**16.5** Para melhor circulação dos passageiros no interior do ônibus, o leiaute dos bancos deve ser no padrão 2x1, podendo, excepcionalmente, ser autorizado pela URBS leiaute distinto de 2x1 em determinadas regiões do veículo, a ser avaliado pontualmente na oportunidade da análise do projeto construtivo, a partir das devidas comprovações técnicas pelo fabricante.

**16.6** Os bancos devem ser soprados ou injetados, sendo que para os veículos dos tipos Padron, Articulado e Biarticulado, as poltronas devem ser revestidas com estofamentos, aplicados numa base/shape de polipropileno ou similar e de forma a não possibilitar infiltração de água.

Obs.: Veda-se a utilização de grampos ou de qualquer elemento perfurante.

**16.7** No sentido longitudinal, os bancos dos passageiros devem estar alinhados em relação à altura. **Excepcionalmente**, nos casos em que não for possível o alinhamento com o uso de bancos costa a costa, podem ser utilizados patamares/levantes, aplicados a partir do anexo e de acordo com o projeto aprovado pelo órgão gestor.

**16.8** Em ambos os casos, a caixa de roda/patamar não deve ultrapassar a linha da extremidade frontal do banco, sendo necessário obedecer ao espaço mínimo de 300 mm para a acomodação dos pés e/ou joelhos dos usuários e atender ao vão de 100+50 mm entre os encostos dos bancos costa a costa, quando for o caso.

**16.9** Todos os bancos de passageiros devem apresentar apoio lateral escamoteável (lado do corredor) na cor cinza. Para o caso dos bancos traseiros sobre o motor, esse apoio de braço deve ser aplicado em ambos os lados do conjunto (ver anexo).

**16.10** Os bancos devem ficar afastados  $30\pm5$  mm da forração lateral do veículo. Para o caso dos bancos traseiros montados sobre a região do motor, deve-se atender à distância de 150-25 mm entre o apoio de braço e a forração lateral. Para os bancos simples sobre as caixas de rodas dos veículos Biarticulados, Articulados e Padron, deve ser aplicada a distância de 200 mm entre o banco e a lateral (ver anexo).

**16.11** Os bancos devem apresentar altura de  $410\pm10$  mm em relação à região de apoio dos pés. No caso dos bancos preferenciais sobre as caixas de rodas/levantes, essa altura das poltronas deve ser de 390+30 mm, de modo que a altura máxima seja de 640 mm em relação ao piso do ônibus.

**16.12** O material e cor do revestimento dos bancos, guarda-corpo e das eventuais proteções de balaústres e do “cotovelo” das portas de emergência deve ser previamente aprovado pela URBS.

**16.13** Para melhor conforto dos usuários, as estruturas dos bancos intermediários devem ter apoio para acomodação dos pés, com altura de  $100\text{ mm} \pm 20\text{ mm}$  em relação ao piso e ao longo de toda extensão/largura do banco, devendo as estruturas e o apoio serem na cor cinza grafite.

**16.14** Em um dos bancos duplos preferenciais, deve ser prevista a ocupação prioritária por deficiente visual acompanhado de cão-guia, devendo o espaço à frente do assento prover as dimensões mínimas para acomodação do cão-guia conforme estabelecido na norma técnica nacional ABNT NBR 14022, bem como ser devidamente identificado com adesivo ao lado do banco conforme anexo.

**16.15** 20% (vinte por cento) do total de bancos de passageiros do veículo deve ser reservado às pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida, **incluindo também nestes, o banco destinado às pessoas obesas.**

**16.16** O posicionamento dos bancos reservados deve ser próximo às portas, **a ser definido** na oportunidade de avaliação dos projetos/plantas dos veículos.

**16.17** Para todos os bancos preferenciais, deve-se garantir distância mínima de 400 mm entre a extremidade frontal do assento e o espaldar ou anteparo à frente, bem como do espaço disponível para acesso ao assento.

**16.18** A poltrona para obeso deve ser do tipo rotomoldada (injetada ou soprada) com assento único que permita a acomodação de duas pessoas na ausência do obeso, sendo na cor amarelo o pegamão e o encosto do banco e em cinza o apoio de braço, **com revestimento estofado conforme a tabela 16.21**. O estofado deve ser de alta resiliência, densidade igual ou superior a  $45\text{ kg/m}^3$  (D45) e espessura de  $40 \pm 10\text{ mm}$ . Para melhor higiene e conservação, a parte traseira da poltrona deve ser na cor cinza.

**16.19** O estofamento do encosto de todos os bancos preferenciais (amarelo) deve ser envolvido por uma capa de material do tipo “plastificado” transparente e impermeável, que possibilite uma limpeza fácil e rápida e que não permita a impregnação de sujeira no tecido/vinil do banco.

**16.20** Os pegamãos/quebra-queixos dos bancos preferenciais devem ser apresentados na cor amarelo Munsell 5y 8/12. Para os demais bancos (não reservados), a cor deve ser cinza Pantone 429-C a 431-C.

**16.21** Os materiais e as cores devem ser aprovados pela URBS e aplicados em conformidade com a tabela a seguir.

Material do banco	Cor do banco	Material, aplicação e cor do revestimento
Polietileno ou Polipropileno soprado ou injetado	Cinza Pantone 429-C a 431-C Obeso: conforme <b>16.18</b>	Tecido antichama de alta resistência 100% poliéster. Aplicar a cor Azul Iberê nos assentos de todos os bancos e Amarelo Munsell 5y 8/12 no encosto dos bancos preferenciais, <b>envolvido por material plastificado.</b>

## 17. PISO

**17.1** O piso deve ser aplicado de forma a atender às especificações de altura interna e dos degraus dos veículos, atentando para os veículos de acesso em nível elevado (Biarticulado, Articulado Expresso, Articulado Linha Direta e Padron Linha Direta), nos quais a altura, na região das portas, deve ser de 950 mm em relação ao solo. Essa dimensão também deve ser aplicada na região da porta com acesso em nível elevado (lado esquerdo) do veículo do tipo Comum. Os projetos do chassi e da carroceria devem ser efetivamente integrados e compatíveis de tal modo que a altura de 950 mm seja viabilizada sem qualquer procedimento operacional como, por exemplo, a atuação manual ou automática da suspensão.

**17.2** A base do piso deve ser em madeira leve, com espessura de  $15\pm1$  mm e com tratamento em autoclave, montada com adesivos estruturais à prova d'água (EN314 ou ABIMCI uso exterior) e tratada contra ação deterioradora de agentes biológicos (fungos e insetos xilófagos) sob pressão, conforme classe de risco 3 de acordo com a ABNT NBR 7190/97 (produtos CCA-C ou CCB óxido e retenção de 6,5 kg de ingrediente ativo por metro cúbico de painel, com penetração total), com garantia de durabilidade de 10 anos. Admite-se piso com base em alumínio, desde que seja revestido com o material descrito no item posterior e que o devido conforto térmico aos operadores e passageiros seja assegurado, principalmente nos casos de veículos com motor dianteiro ou central. A espessura da chapa deve ser de, no mínimo, 02 mm e a sua aplicação deve contemplar o conforto acústico, através da utilização de tratamento antirruído, bem como a proteção contra possíveis deteriorações por agentes naturais. A instalação das chapas deve ser por meio de cola e parafusagem, sendo esta realizada com minucioso procedimento para que as “cabeças” dos parafusos de fixação fiquem assentadas nos orifícios e niveladas à superfície da placa, de modo a não danificar ou prejudicar a aplicação do revestimento, tampouco se afrouxarem ou se tornarem passantes pela furação da chapa de alumínio. O material deve atender aos valores de resistência à carga estabelecidos na norma ABNT NBR 15570 para que suporte o tráfego intenso e severo ao qual o piso do ônibus será obviamente submetido durante sua vida operacional.

**17.2.1** O piso deve ser revestido em toda a sua extensão com lençol em PVC antiderrapante aderido de partículas de Silício, espessura de  $2,00 \pm 0,25$  mm, com capa têxtil em sua parte inferior para melhor adesão ao piso, na cor Azul Luna, previamente homologada pela URBS. O material deve atender aos seguintes resultados de ensaios:

- Coeficiente de atrito estático (antiderrapância) – Norma ABNT NBR 15570 (Anexo A): mínimo 0,38 e máximo 1,00;
- Resistência à abrasão – Norma ISO 9352:2012: perda de massa menor ou igual a 0,12 g e perda de espessura menor ou igual a 0,06 mm;
- Retardamento à propagação de fogo – Resolução CONTRAN nº 498/2014: Velocidade de propagação de chama inferior a 100 mm/min.

**17.3** Na região do motor, o piso deve ser revestido em material à prova de fogo, com isolante térmico e acústico, de modo a evitar desconforto ao motorista e/ou passageiros que viajam próximos da área do motor.

## 18. CAIXAS DE RODAS/PATAMARES/CORREDOR

**18.1** Preferencialmente, as caixas de rodas devem ter arestas arredondadas. De todo modo, suas estruturas devem ser de alta resistência e durabilidade (material, ancoragem, construção, etc.), resistindo a impactos e a eventuais explosões de pneus, evitando assim danos à superfície e riscos de acidentes aos passageiros, devendo ainda receber tratamento antirruído e anticorrosivo.

**18.2** As dimensões máximas de comprimento e altura das caixas de rodas dos veículos de piso alto deve ser de 1300 mm e 250 mm, respectivamente, com exceção à altura das caixas de roda do Microespecial e do Micro, que devem atender ao limite de 220 mm e 180 mm, respectivamente. Para o caso das caixas de rodas com eixo duplo e/ou dos veículos **de piso baixo**, as medidas serão especificamente avaliadas na oportunidade da análise do projeto construtivo, a partir das devidas comprovações técnicas pelo fabricante.

**18.3** Para evitar acidentes, todos os patamares devem ter suas laterais fechadas, de forma que não permitam “cantos vivos”, podendo ter sua altura inferior às caixas de rodas, desde que possibilitem o alinhamento longitudinal dos bancos. Ainda, para melhor acomodação dos usuários que viajam em pé, pode-se aplicar uma inclinação nos patamares, medindo entre 60 e 100 mm da projeção da linha vertical da extremidade superior, em relação à sua base (ver anexo). Quanto à largura, a mesma não deve ultrapassar o alinhamento da projeção do encosto de braço dos bancos duplos.

**18.4** O vão livre do corredor entre os apoios de braço dos bancos deve ter no mínimo 700 mm, exceto para os bancos sobre o eixo dianteiro dos veículos Articulado Linha Direta, Padron Linha Direta, Biarticulado e Articulado Expresso que devem atender à norma ABNT NBR 15570.

Obs.: Pode-se admitir determinadas tolerâncias em outras áreas internas por conta de eventuais impedimentos técnicos desde que devidamente comprovados na oportunidade da avaliação do projeto construtivo.

## 19. DEGRAUS

**19.1** A tabela abaixo apresenta a altura máxima dos degraus dos veículos de piso alto, admitindo-se as tolerâncias mencionadas somente em último caso.

Classificação	Altura do solo ao 1º degrau (mm)	Altura do 1º ao 2º degrau (mm)	Altura do 2º ao 3º degrau (mm)	Tolerância
Micro	380	230	230	-
Microespecial e Comum*	450	300	300	-
Padron/Articulado	370	275	275	5%

\*Para o caso de veículos do tipo Comum com suspensão pneumática, a altura máxima do solo ao primeiro degrau deverá ser de 410 mm, podendo ser admitida tolerância de 10% para o segundo e terceiro degraus, se for o caso.

**19.2** Para os veículos de piso baixo, a altura do degrau de acesso em relação ao solo deve ser de 370 mm, havendo uma tolerância de 5%.

**19.3** A inclinação nos degraus, tanto no sentido longitudinal, quanto no sentido transversal, somente será admitida em casos de extremos impedimentos técnicos devidamente comprovados.

**19.4** Os degraus devem receber revestimento antiderrapante, cor cinza Pantone 429-C a 431-C, com as mesmas características do revestimento do piso e com acabamentos/perfis em PVC amarelo Munsell 5y 8/12 (atentar para a padronização de cor e material em todas as portas).

**19.5** Havendo desnível entre regiões internas do veículo que exijam a aplicação de degraus, estes não poderão apresentar altura superior a 275 mm.

## 20. FORRAÇÕES INTERNAS/FRISOS

**20.1** As forrações laterais e do teto do veículo devem possuir características de retardamento à propagação de fogo, conforme Resolução nº 498/2014 do CONTRAN, e de isolantes térmicos e acústicos, bem como não absorverem umidade (baixa propriedade higroscópica), além de não produzirem farpas em caso de rupturas.

**20.2** As forrações das laterais, do teto e entre as janelas do veículo devem ser texturizadas e aplicadas na cor gelo/cinza cristal (Referência RAL 9003 ou similar), podendo ainda serem brancas. A amostra de cor e material deve ser previamente apresentada à URBS para aprovação.

**20.3** Quando da aplicação de frisos/perfis de acabamento, estes devem ser em material de alta resistência com características para alto tráfego e atender à seguinte definição:

- Perfis em PVC na cor amarelo (Munsell 5y 8/12) em caixas de rodas, patamares e acabamento de degraus (atentar para a padronização de cor);
- Perfis em inox polido ou em alumínio natural nas tampas de inspeção.

**20.4** As tampas de inspeção aplicadas ao longo do salão do veículo devem ter isolantes térmicos e acústicos, proporcionando baixos níveis de ruído interno (máx. 82 dB(A)). A acomodação da tampa (colarinho), **quando for o caso, pode** ser em aço inox polido, podendo o material de frisamento da tampa ser também em inox polido ou em alumínio natural (ver anexo).

**Obs.: Não serão admitidas aplicação de tampas menores na estrutura das maiores/principais.**

## 21. JANELAS/VIDROS/BARREIRAS DE PROTEÇÃO

**21.1** As janelas do salão de passageiros devem ter o conceito de aplicação do tipo vidro inteiriço fixo, devendo algumas estarem contempladas com abertura basculante em cada lado do veículo, sendo no mínimo 04 vidros basculantes para veículos de 12 a 13 metros de comprimento. As quantidades para os demais veículos, bem como o posicionamento dos

basculantes, serão indicadas pelo órgão gestor na oportunidade da avaliação do projeto construtivo.

**21.2** Conforme ABNT NBR 15570, o vão livre mínimo do vidro basculante dos veículos com climatização deve ser de 550 mm de largura por 200 mm de altura, com destravamento por dispositivo com comando unificado, acionado a partir do posto de comando em caso de falhas do sistema de climatização. Recomenda-se que o travamento dos vidros basculantes seja por eletroímã, dada a maior simplicidade conceitual e no sentido de evitar utilização de pinos, que podem apresentar maior propensão a travamentos e desalinhamentos.

**21.3** Os veículos equipados com painel/itinerário eletrônico frontal em sua parte interna devem ter para-brisa inteiriço (vidro sem divisória), de modo a não prejudicar a legibilidade do nome da linha.

**21.4** Alternativamente ao vidro traseiro, admite-se o fechamento em fibra, devendo ser integrado e na mesma cor da carroceria, apresentando na parte externa simulação estética da borracha de contorno, que comumente fixa o vidro traseiro suprimido (pintura em preto).

**21.5** No caso da aplicação do item anterior, as partes internas e externas do vigia traseiro devem ser lisas e sem qualquer restrição **ou recortes/aberturas** que possam interferir em eventual aplicação de adesivo por toda a sua extensão. A peça deve ser única, ou seja, sem qualquer sobreposição para torná-la lisa.

**21.6** Para o caso de vidro lateral aplicado em região sem banco onde o passageiro possa viajar em pé ou junto aos bancos elevados nos quais o passageiro viaja à mesma altura da janela ao seu lado, deve haver barras de proteção de modo a evitar a queda do vidro por eventuais esforços/manobras operacionais, devendo os dispositivos serem aplicados de acordo com o detalhamento anexado.

**21.7** O vidro localizado atrás do posto do motorista deve ter dimensões mínimas de 470 mm de largura por 770 mm de altura. Para que os usuários possam melhor se segurar, a parede na qual esse vidro está instalado deve apresentar um pegamão transversal agregado ou colunas em ambas as laterais, com abertura de empunhadura/pega de 40 mm. **Eventuais impedimentos técnicos para atender às dimensões mínimas do vidro poderão ser avaliados na oportunidade do projeto construtivo.**

**21.8** As janelas do corredor, portas traseiras e o “vigia” traseiro, quando existente, devem apresentar vidros “fumês”. Para o caso dos vidros frontal (para-brisa), da janela do motorista, da porta dianteira e de todos os vidros internos, devem ser aplicados vidros transparentes/incolores ou verdes.

**21.9** Não havendo impedimentos técnicos ou operacionais, os veículos podem ser contemplados com proteções/barreiras no posto do motorista. Em ambos os casos, as referidas divisórias não devem apresentar reflexibilidade de luz ou qualquer restrição à visibilidade dos operadores. O modelo e aplicação propostos devem ser apresentados com detalhes na oportunidade da avaliação do projeto construtivo.

**21.10** Os vidros utilizados nas eventuais proteções descritas no item anterior, bem como

aqueles aplicados internamente, devem ser de segurança, temperados e obrigatoriamente atender às especificações das normas técnicas ABNT NBR 15570 e ABNT NBR 9491 e à Resolução Contran 960/2022 e suas atualizações, visando garantir a devida segurança aos operadores e usuários.

**21.11** Nos vidros internos, sempre que suas dimensões permitirem, devem ser aplicados suportes do tipo porta-cartaz para folha A4 e em orientação retrato. Para o vidro atrás do motorista, o suporte deve ser aplicado para o formato A3 e em orientação paisagem. Material e aplicação, conforme anexo.

## 22. CORTINAS/QUEBRA-SOL

**22.1** Devem ser instaladas cortinas retráteis ou convencionais, na cor cinza, nos vidros ao lado e atrás do motorista. Para o caso da janela do motorista, o dispositivo do tipo retrátil, se for o caso, deve ser instalado de modo a não interferir no campo de visão do espelho retrovisor externo.

**22.2** Em todos os veículos deve ser aplicado um protetor frontal contra os raios solares (quebra-sol). Para maior eficiência, os veículos com para-brisa inteiriço devem ser equipados com protetor do tipo retrátil (Sanefa), com as seguintes dimensões: 1000 mm x 450 mm (comprimento x altura), podendo ser admitida determinada tolerância, a partir de comprovação da devida eficiência operacional pelo órgão gestor. O dispositivo deve ser instalado no lado esquerdo e de forma a não prejudicar a identificação da linha (visibilidade do letreiro) pela parte externa do veículo, tampouco causar restrição e interferência na boa condução do veículo. Para a aplicação do tipo basculante, este deve promover a devida e efetiva proteção aos motoristas, ou seja, deve ser dimensionado de maneira a proteger integralmente o operador dos raios solares, sem deixar frestas na parte superior, entre a cúpula onde é fixado e o início da placa de proteção, bem como em tamanho ideal para preservar motoristas de alta e baixa estatura, admitindo ser com regulagem vertical ou dobrável, se o caso for.

## 23. SANFONAS

**23.1** A interconexão dos ambientes rígidos dos veículos com uma ou duas articulações deve ser através de sanfona, do tipo baixa, sem base e/ou mesa de apoio. A cor do material da sanfona deve ser cinza.

**23.2** As borrachas da rótula devem ser aplicadas na cor preta, em material de alta resistência de EPDM (borracha de propileno-etileno-dieno) e dureza de  $75\pm5$  shore.

**23.3** Sob a borracha da rótula deve ser aplicada uma chapa em inox de espessura 02 mm por toda sua extensão e em ambas as extremidades (fixa e deslizante), com área de deslize suficiente para impedir o atrito/contato direto da borracha sobre o piso do veículo e seu consequente desgaste prematuro.

**23.4** O sistema de articulação deve ser montado sobre a base do veículo e composto por elementos elásticos de isolamento. O sistema mecânico deve permitir movimento entre o veículo principal e reboques, com amplitude mínima de 45º para o ângulo horizontal e de 7º para o

ângulo vertical. Para melhor procedimento de manutenção, no piso da rótula deve ser aplicada uma tampa de acesso à parte interna, com dimensões mínimas de 800 mm x 600 mm (transversal x longitudinal), sem prejuízo aos requisitos estabelecidos pelo fabricante do chassi.

## 24. LIXEIRAS

**24.1** As lixeiras devem apresentar aplicabilidade embarcada e serem confeccionadas em material metálico para resistir às frequentes vibrações operacionais, bem como aos possíveis atos de vandalismo, devendo ser aplicado sobre estas um balaústre de proteção com altura de 800±50 mm, centralizado verticalmente à lixeira desde a sua fixação superior até a base, conforme detalhamento anexado.

**24.2** O modelo da lixeira deve ser de padrão único no veículo e apresentar tampa basculante na parte inferior, podendo ser admitida na parte superior desde que sua abertura seja possível mesmo com a aplicação do balaústre de proteção ou nos casos em que o uso deste seja dispensado, a ser definido na oportunidade da avaliação do projeto construtivo.

**24.3** As lixeiras devem apresentar perfeito fechamento da tampa e boa integração física ao anteparo no qual será aplicado, com a devida resistência nos pontos de fixação.

**24.4** A quantidade de lixeiras deve ser a mesma do número de portas de serviço, exceto para os veículos Padron Linha Direta e Articulado Linha Direta, que podem ter de 3 a 5 lixeiras. A definição de posicionamento e quantidade será realizada na oportunidade da avaliação do projeto construtivo.

## 25. ITINERÁRIOS/PAINEIS ELETRÔNICOS

**25.1** Os veículos devem possuir painéis eletrônicos conforme abaixo:

Classificação	Frontal	Lateral	Quantidade de Itinerário Lateral	Traseiro*
Micro	13x128-10	7/8x96-10	01	13x64-10
Microespecial Comum Padron	13/14x128-13	7/8x96-10	01	13x64-10
Comum com porta LE Padron Linha Direta com porta LD	13/14x128-13	7/8x96-10	02 (01 LD/01 LE)	13x64-10
Articulado	13/14x128-13	7/8x96-10	02	13x64-10
Biarticulado	13/15x128-13	7/8x96-10	03	13x64-10

\*A aplicação do painel traseiro será definida pelo órgão gestor quando da análise da renovação da frota.

**25.2** Os veículos das categorias Intercambiável e Interbairros devem apresentar ainda uma placa lateral eletrônica (64x96), aplicada de forma embutida, preferencialmente centralizada pela roda/eixo dianteiro do lado direito do veículo, conforme desenho anexado (atentar para o dimensionamento). O equipamento deve ser previamente apresentado à URBS para avaliação e aprovação do layout/formatação das mensagens e a devida comprovação de capacidade técnica-operacional, bem como para análise e validação de sua instalação no veículo, podendo ser admitidas dimensões alternativas desde que previamente apresentadas à avaliação e aprovação da URBS.

**25.3** Os itinerários/paineis eletrônicos devem apresentar tecnologia LED (Diodo Emissor de Luz) de elevada eficiência ultraluminosa, ótima visibilidade, não sofrer variações ao longo do tempo e permitir vida mínima de 100.000 horas de funcionamento sem queima.

**25.3.1** No caso da categoria Expresso, as primeiras 24 (vinte e quatro) colunas do painel frontal devem ser multicores (configuráveis), de modo a permitir a representação da cor da categoria de serviço como fundo dos caracteres do código da linha.

**25.3.2** Para as demais categorias de veículos, as primeiras 24 (vinte e quatro) colunas do painel frontal devem ser na cor branca.

**25.3.3** As demais colunas do painel frontal, bem como todas as colunas dos painéis lateral(is) e traseiro, quando for o caso, devem ser na cor âmbar.

**25.3.4** No caso da placa lateral eletrônica, quando aplicável, as 16 linhas superiores devem ser na cor branca e as demais na cor âmbar.

**25.4** O ângulo de visibilidade das mensagens reproduzidas pelos LEDs deve estar compreendido entre 110º a 120º na horizontal e de 50º a 60º na vertical.

**25.5** Deve ser previsto espaço de pelo menos 30 mm nos sentidos vertical e horizontal, a partir do último LED em relação à eventual tarja do vidro do painel eletrônico frontal.

**25.6** O conjunto de painéis deve estar equipado com dispositivo/função que permita a checagem de funcionamento dos LEDs, promovendo o brilho de todos quando o teste for acionado.

**25.7** Os painéis devem possuir fotocélula para a regulagem automática de intensidade dos LEDs em função da variação da luminosidade do ambiente, promovendo uma perfeita visibilidade e legibilidade das mensagens, mesmo com a incidência direta da luz solar nos painéis.

**25.8** O equipamento deve apresentar saída/porta RS-485 e CANBus para comunicação com demais equipamentos embarcados, tais como o anunciador de paradas e o Sistema de Bilhetagem Eletrônica, permitindo que a partir da abertura da sessão de trabalho neste os painéis de itinerário e sistema de anúncio, quando aplicável, sejam automaticamente configurados na linha a ser operada.

**25.9** O equipamento deve apresentar opções de variadas fontes de letras e permitir a inserção do pictograma do cadeirante sem alterar o nome da linha na unidade de controle.

Ainda, para evitar o desenquadramento de um texto fixo, o painel deve possibilitar a alternância entre somente o pictograma e o código da linha, bem como admitir efeitos diversos e independentes para as placas do texto e do pictograma.

**25.10** A unidade de controle do equipamento deve apresentar visor com iluminação própria e controlar todos os painéis (frontal e laterais), além de possibilitar codificação alfanumérica. A memória interna deve ser de 01 MB para armazenamento de todos os textos rotativos com cada destino e deve preservar as informações mesmo em caso de falta de energização.

**25.11** Deve haver compatibilidade, intercambialidade e perenidade no fornecimento de componentes de reposição e do software de manipulação de mensagens dos painéis. Além disso, o equipamento deve apresentar assistência técnica em Curitiba ou Região Metropolitana, peças de reposição e garantia de perfeito funcionamento de 10 (dez) anos, no que se refere a eventuais defeitos de fabricação.

**25.12** **Os painéis deverão ser acionados** simultaneamente com a chave de ignição e em paralelo com a tecla do painel, funcionando da seguinte forma:

- Com a chave de ignição ligada, a tecla liga/desliga do itinerário eletrônico fica inoperante, mantendo o equipamento ligado;
- Com a chave de ignição desligada, a tecla do itinerário eletrônico tem autonomia para manter o equipamento ligado;
- Com a tecla do painel ligada e a chave de ignição desligada, o itinerário deve desligar-se automaticamente após 20 minutos. (Essa função deve ser parametrizável, permitindo adequação para maior ou menor tempo).

## 26. ILUMINAÇÃO/SINALIZAÇÃO

**26.1** A iluminação interna deve ser por LEDs e oferecer um índice de luminosidade não inferior a 140 Lux. A comprovação da luminosidade deve ser feita segundo a ABNT NBR 15570, ou seja, medida a 500 mm acima do nível de qualquer assento localizado a partir da segunda fileira dos bancos para passageiros.

**26.2** Para todos os veículos, deve-se instalar no painel do motorista 01 (uma) tecla individual para ligar/desligar a primeira luminária do lado direito. As demais devem ser acionadas por outra tecla e de modo que atenda ao índice de luminosidade em qualquer estágio do interruptor.

**26.3** Os veículos com escadas devem receber iluminação no espelho dos degraus e/ou apresentar 01 (uma) luminária na caixa de mecanismo de portas, direcionada para os degraus, com acionamento conjugado à abertura destas quando a iluminação interna estiver acionada. O índice mínimo de luminosidade na superfície dos degraus deve ser de 60 Lux.

**26.4** Todos os veículos devem estar equipados com dispositivos exclusivos para sinalização diurna (farol de rodagem diurna), com acionamento simultâneo ao funcionamento do motor.

Esses dispositivos devem ser em tecnologia LED, visando sinalizar, durante o dia, a presença ou aproximação do ônibus aos pedestres e condutores, sem prejudicar/ofuscar sua visão.

Obs.: Nessa condição, a referida sinalização (luz do dia) deve acender sem o acionamento da meia luz. Após o acionamento da luz do dia, a mesma somente poderá ser desativada com o desligamento do motor ou com o acionamento dos faróis do veículo (segunda posição da chave de luz).

**26.5** Para melhor sinalização e segurança no trânsito, além daquelas aplicadas nas partes frontal e traseira do ônibus, devem ser instaladas lanternas indicadoras de direção nas laterais dos veículos, distribuídas simetricamente e na quantidade a seguir:

Classificação	Lateral Direita	Lateral Esquerda
Micro	02	02
Microespecial, Comum, Padron e Padron Linha Direta	03	03
Articulado (Com degraus, LD e Expresso)	04	04
Biarticulado	06	06

**26.6** No sentido de evitar riscos de acidentes em função de eventuais “caronas”, a lanterna de iluminação da placa deve ser embutida ou instalada de forma a restringir a referida prática indevida.

## 27. PINTURA

**27.1** A pintura externa deve ser à base de resina acrílica reticulada, com isocianato alifático. As características de máxima retenção de brilho e cor devem ser mantidas por, no mínimo, 04 (quatro) anos.

**27.2** Os veículos devem ser pintados de acordo com as definições abaixo e atender ao padrão de cores predefinido pela URBS, demonstrado no anexo.

- Laranja URBS para o sistema Intercambiável;
- Verde Esmeralda para o sistema Interbairros;
- Cinza (Referência RAL 7036) para o sistema Linha Direta;
- Vermelho Meteoro para o sistema Expresso (Biarticulado e Articulado).

Obs.: As amostras de cores devem ser apresentadas previamente à URBS para aprovação, as quais serão comparadas à pintura original do veículo na oportunidade da inspeção de incorporação dos ônibus na frota de Curitiba.

**27.3** As folhas internas e as caixas de mecanismo das portas, a cúpula e a central elétrica, devem ser na cor cinza (Referência RAL 7036 ou similar).

**27.4** O capô do motor dianteiro e o painel de controle, bem como toda a sua extensão, devem ser pintados na cor grafite (Referência Pantone 431U/432U), autorizada pela URBS.

**27.5** Os para-choques e as estruturas/molduras externas das portas devem ser na mesma cor do veículo.

## 28. IDENTIFICAÇÃO/COMUNICAÇÃO VISUAL

**28.1** Todos os veículos devem apresentar a sua identificação/prefixo na linguagem Braille, inscritas em **plaqueas afixadas defronte ou lateralmente** aos bancos reservados, conforme anexo.

**28.2** Os adesivos para identificação e comunicação visual interna devem ser confeccionados e dispostos seguindo as orientações do anexo, atentando para os adesivos específicos para as câmeras de monitoramento do salão de passageiros.

**28.3** Para melhor **e devida aderência/colagem** dos adesivos operacionais/informativos, as tampas dos itinerários e das caixas de mecanismo das portas devem apresentar, ao menos, área lisa de 500 x 120 mm e 150 x 120 mm, respectivamente, para a aplicação das legendas.

**28.4** Conforme a Resolução Contran n.º 959/2022, deve-se aplicar adesivos refletivos nas laterais e na traseira dos veículos, dispondo-os de acordo com o anexo.

Obs.: Fica proibida a aplicação de quaisquer referências à carroceria ou chassi na área de reflexibilidade dos dispositivos.

**28.5** As inscrições externas (dísticos) devem ser em sistema de plotter de recorte e na cor “preto fosco” ou conforme orientação da URBS na oportunidade a análise do projeto de pintura.

**28.6** O prefixo frontal deve ter **130** mm de altura e ser aplicado no lado direito da grade dianteira e os prefixos laterais e traseiro devem ter 170 mm. Ainda, há a necessidade de aplicação do prefixo e de logo URBS no teto externo do ônibus, ambos com 400 mm de altura (Posicionamento e dimensões anexados).

**28.7** Em relação aos logotipos e logomarcas, fica autorizado somente:

- Para a carroceria: 02 (duas) logomarcas internas, sendo 01 (uma) na parte frontal e 01 (uma) na parte traseira; 02 (dois) logotipos externos, sendo 01 (um) na parte frontal e 01 (um) na parte traseira.
- Para o chassi: 02 (dois) logotipos externos, sendo 01 (um) na parte frontal e 01 (um) na parte traseira.

Obs.: Fica proibida a colocação de quaisquer referências à carroceria ou chassi nas laterais do veículo.

**28.8** Demais adesivos autorizados pela URBS devem ter seu dimensionamento e posicionamento conforme anexo.

## 29. ANUNCIADOR DE FECHAMENTO DAS PORTAS

**29.1** Instalar alerta de voz nas portas de embarque/desembarque para sinalizar o fechamento das mesmas. O dispositivo deve ter aprovação prévia da URBS e apresentar mensagem pré-gravada “Porta Fechando” (1,5 segundos de anúncio) com potência de saída entre 20 e 40 Watts RMS, carga de 04 a 08 ohms e volume padrão, porém, parametrizável, de 82+/-2 dB(A). A medição dever ser realizada a 1000 mm da fonte, em qualquer direção e em altura de 1700 mm do piso interno, com aparelho decibelímetro calibrado para curva de compensação A

(resultado em dB(A)). O alto-falante deve ser instalado no interior da caixa de mecanismo da porta com o cone direcionado para o degrau/piso do veículo, não podendo o equipamento apresentar botão liga/desliga. Alternativamente, o alto-falante pode ser posicionado no frechal ao lado da porta, desde que promova boa audibilidade ao usuário que ingressa ou desembarca do veículo.

**29.2** Ainda, deve-se instalar um sinal visual com o mesmo tempo do sinal sonoro (1,5 segundos). As quantidades e características devem ser conforme a seguir: 02 luminárias retangulares vermelhas (01 interna e 01 externa), com dimensões de 85 mm x 25 mm x 25 mm (comprimento x altura x profundidade), sendo admitida a tolerância de 05 mm a maior ou a menor. **Preferencialmente**, as lanternas devem ser aplicadas embutidas na região das portas, sendo a interna posicionada na parte central da caixa de mecanismo (sem prejuízo à aplicação dos adesivos operacionais, de forma centralizada e uniformemente distanciada) e a externa também centralizada sobre as portas (ver anexo).

**29.3** Os sinalizadores (visual e sonoro) devem ser simultâneos entre si e funcionar de forma individual para cada porta, isto é, ao acionar a tecla de determinada porta, somente esta é que pode anunciar o fechamento. A aplicação dos dispositivos deve atender às seguintes orientações:

- Micro (com degraus/piso baixo): Instalar ambos os sinalizadores na porta traseira;
- Microespecial/Comum/Padron (com degraus/piso baixo): Instalar ambos os sinalizadores nas portas traseiras;
- Articulado (com degraus/piso baixo): Instalar ambos os anunciantes nas portas traseiras;
- Padron Linha Direta: Instalar ambos os sinalizadores **nas portas operacionais (LE)** e, quando for o caso, **também na porta operacional com degraus (LD)** ou nas 04 portas de acesso em nível elevado;
- Articulado Linha Direta: Instalar ambos os sinalizadores em todas as portas de nível elevado, somente a luminária na porta de emergência traseira e apenas no seu lado interno superior e de forma centralizada, não havendo a necessidade de instalação da luminária na parte externa desta e de qualquer dos referidos sinalizadores na primeira porta de emergência;
- Articulado Expresso/Biarticulado: Instalar ambos os sinalizadores em todas as portas de nível elevado e somente a luminária nas portas de emergência e apenas no seu lado interno superior e de forma centralizada.

## 30. SOLICITAÇÃO DE PARADA

**30.1** Exceto para aqueles veículos com paradas pré-definidas (categorias Linha Direta e Expresso), os demais veículos devem estar contemplados com sistema de campainha ao longo do salão do ônibus. Alternativamente ao sistema de campainha convencional (com fio), poderá ser admitido o sistema com botoeiras sem fio (Wireless), porém, o dispositivo a ser aplicado deve ser previamente submetido à apreciação da URBS para testes de eficiência e comprovação de viabilidade técnica para a aprovação e autorização.

**30.2** Devem ser instalados interruptores de acionamento de campainha no divisor de fluxo das portas de desembarque (traseiras) e, de forma alternada, nos balaústres verticais após a

catraca, com posicionamento a ser definido na oportunidade da avaliação do projeto construtivo.

**30.3** A altura dos interruptores de campainha deve ser de 1500 mm  $\pm$  100 mm, medida a partir do piso do veículo, e a quantidade deve ser conforme a tabela a seguir:

Classificação	Quantidade após a catraca
Micro	06
Microespecial	08
Comum/Padron	08/09
Articulado	12/13

**30.4** Nas caixas de mecanismo das portas de desembarque, deve-se instalar uma campainha com a finalidade de confirmar ao passageiro que o seu desembarque foi solicitado. O sinal sonoro deve ter acionamento autoblocante quando essas portas estiverem fechadas, disparando um silvo de 02 (dois) segundos, com nível de ruído de 75 a 80 dB(A) medidos a 1000 mm da fonte, em qualquer direção e a uma altura de 1700 mm do piso interno, ou seja, deve ser possível acioná-lo somente 01 (uma) vez. Para reiniciá-lo, faz-se necessária a abertura/fechamento das portas de desembarque.

Obs.: Quando as portas estiverem abertas, a campainha deve funcionar, porém, o sinal sonoro não deve ser blocante.

**30.5** Para melhor informação ao motorista sobre a solicitação de parada do usuário, deve ser disposto no posto do condutor e integrado ao multiplex do veículo um sinalizador visual (vermelho) com diâmetro ou dimensões vertical e horizontal entre 10 e 15 mm.

**30.6** As luminárias de parada solicitada devem ser em tecnologia LED, com área do visor em acrílico com fundo preto, medindo aproximadamente 200 cm<sup>2</sup>, contendo a inscrição “PARADA SOLICITADA” em amarelo/âmbar, dispostas da seguinte maneira e quantidade:

- Para o veículo Micro, devem existir 02 (duas) luminárias, sendo 01 (uma) no frechal acima ou ao lado da caixa de mecanismo da porta traseira e 01 (uma) no frechal esquerdo, no centro do veículo.
- Para os veículos Microespecial, Comum e Padron, devem existir: 04 (quatro) luminárias, sendo 02 (duas) no frechal acima ou ao lado das caixas de mecanismo das portas traseiras e 02 (duas) no frechal esquerdo, estrategicamente posicionadas.
- Para o veículo Articulado, devem existir: 06 (seis) luminárias, sendo 03 (três) no frechal acima ou ao lado das caixas de mecanismo das portas traseiras e 03 (três) no frechal esquerdo, estrategicamente posicionadas.

Obs.: Deve-se também aplicar a referida luminária na tampa interna da caixa do itinerário frontal, quando existir. A instalação deve ser centralizada na tampa, podendo, neste caso, serem admitidas menores dimensões para a referida luminária.

**30.7** As luminárias devem estar conjugadas ao sinal sonoro, sendo o seu acionamento também autoblacente com as portas fechadas, assim, somente será possível acioná-las 01 (uma) vez. Para reiniciá-las, é preciso a abertura/fechamento das portas de desembarque.

### **30.8 Parada do Cadeirante**

**30.8.1** Para todos os ônibus, deve ser instalado no pegação interno da área do cadeirante 01 (um) interruptor de campainha para alertar o motorista de que o cadeirante/pessoa com deficiência irá desembarcar. Esse interruptor deve estar a  $800\text{ mm}\pm100\text{ mm}$  do piso do veículo e distante  $700\text{ mm}\pm100\text{ mm}$  do guarda-corpo (ABNT NBR 14022).

**30.8.2** O alerta da solicitação de parada do cadeirante deve ser instalado no multiplex do veículo, apresentando um sinal visual independente e com diâmetro ou dimensões vertical e horizontal entre 10 e 15 mm e com o Símbolo Internacional de Acesso (SIA) integrado, devendo ainda reproduzir a mensagem de voz “Parada do Cadeirante” com volume padrão, porém parametrizável, de  $82+/-2\text{ dB(A)}$  medidos no posto de trabalho do motorista em altura de 1200 mm. O acionamento deve ser autoblacente com as portas fechadas ou abertas, porém, se o sinal for acionado com as portas abertas, o mesmo deve ser desativado **apenas** com o fechamento das mesmas, ou seja, é possível acioná-lo somente 01 (uma) vez e, para reiniciá-lo, será necessário o fechamento das portas de desembarque (veículos com catraca) ou **das portas de acesso ao box reservado, no caso dos veículos de acesso em nível elevado com portas de um ou ambos os lados.**

Obs.: Para os veículos com parada exclusiva e obrigatória nas estações com embarque em nível elevado, das categorias Linha Direta e Expresso, a luminária da tampa interna da caixa de itinerário frontal deverá ser substituída por modelo associado à parada do cadeirante com a representação do Símbolo Internacional de Acesso (SIA) em branco com o fundo em azul.

## **31. SIRENES INTERMITENTES**

**31.1** Todos os veículos devem possuir um sinal sonoro intermitente conjugado ao engate da marcha à ré, com atenuador noturno/duplo volume, que deve emitir ruídos máximos de 75 dB(A) (com meia-luz ligada) e 90 dB(A) (sem luz ligada), valores estes medidos com o motor do veículo desligado e a 1000 mm da traseira externa do veículo.

**31.2** As portas de emergência dos veículos Biarticulado e Articulado Expresso devem ativar uma sirene intermitente para alertar os passageiros de que a porta está sendo aberta ou fechada.

**31.3** Os veículos classificados como Articulado Linha Direta devem ativar a sirene mencionada somente na porta de emergência traseira.

**31.4** O sinal sonoro deve ser intermitente e temporizado, soando 07 segundos antes da operação de abertura e fechamento da porta e durante todo o processo da mesma. Após o fechamento ou abertura, o sinal deve ficar desativado, aguardando o próximo comando para acionamento. Ainda, na parte interna das portas contempladas com esse sinal sonoro, deve-

se aplicar 01 (uma) luminária vermelha com as mesmas características definidas no item 29.2 deste manual e com funcionamento pelo mesmo tempo do sinal sonoro da respectiva porta.

**31.5** Para sinalizar o funcionamento da plataforma elevatória, deve ser instalado um sinal sonoro de  $75\pm2$  dB(A), entre 500 e 3000 Hz, medidos a 1000 mm da fonte, em qualquer direção e acionado em conjunto com a plataforma. O sinal deve ser intermitente, com intervalos de 3 segundos, e acionar simultaneamente às luzes de emergência do pisca alerta.

## 32. SISTEMA DE EMERGÊNCIA DAS PORTAS

**32.1** Para os veículos Biarticulado e Articulado Expresso, devem ser aplicados dispositivos de alívio para as portas de serviço, conforme segue: 01 (um) posicionado no lado esquerdo da caixa de mecanismo da terceira porta de serviço (visão interna) para as portas 03, 04 e, quando for o caso, para a porta 05; e 01 (um) preferencialmente também instalado no lado esquerdo da primeira porta de serviço para as portas 01 e 02, podendo, entretanto, ser próximo a ela, desde que seja aplicado entre a primeira linha de bancos e essa porta. Para as portas de emergência, deve haver um dispositivo para cada porta.

**32.2** Para os veículos Articulados Linha Direta, deve ser aplicado dispositivo único de alívio para as três portas de serviço (lado esquerdo), sendo o dispositivo de alívio aplicado no lado direito da primeira porta de serviço (visão interna). Ainda, deve haver um dispositivo de alívio para cada porta de emergência. Caso o modelo disponha de duas portas de embarque em nível elevado do lado direito, deve haver dispositivo único para essas duas portas localizado ao lado esquerdo da primeira porta operacional do lado direito (visão interna).

**32.3** Para os veículos da categoria Padron Linha Direta, deve ser aplicado dispositivo único de alívio para as duas portas de embarque em nível elevado (LE), sendo este aplicado no lado direito da primeira porta de serviço LE (visão interna). Para a porta de emergência, o dispositivo deve ser posicionado externamente na lateral direita da caixa de pistão (visão interna). Caso o modelo disponha de portas de embarque em nível elevado do lado direito, deve haver dispositivo único para essas duas portas localizado ao lado esquerdo da primeira porta operacional do lado direito (visão interna). Sendo as portas do LD operacionais e acessíveis por degraus, deve ser previsto um dispositivo de alívio para cada uma dessas portas.

**32.4** Os dispositivos adicionais de travamento da porta em nível elevado dos veículos Comuns com portas em ambos os lados, descritos em 39.11, devem retornar quando o dispositivo de emergência das portas for acionado.

**32.5** Para os veículos Articulado, Padron, Comum, Microespecial e Micro, onde o acesso dos passageiros se faz por meio de degraus ou de piso baixo, deve existir um (01) dispositivo de alívio para cada porta, posicionado externamente na lateral esquerda da caixa de pistão das portas traseiras e, na lateral direita para o caso da porta dianteira (visão interna para ambos os casos). Para todos, a altura do dispositivo de alívio deve estar ao alcance dos passageiros e em altura não superior a 2000 mm em relação ao piso interno de referência.

**32.6** A aplicação deve permitir fácil acesso ao usuário e sem a necessidade de abertura da tampa do compartimento de mecanismo da porta. Os dispositivos de emergência devem

possuir lacres de proteção e seu funcionamento deve estar conjugado à velocidade do veículo, não permitindo sua atuação com o carro em movimento.

**32.7** O dispositivo de emergência somente deve atender à solicitação de atuação quando o veículo estiver parado.

Obs.: Caso o sistema de emergência seja requisitado com o carro em circulação, a aceitação do comando não poderá ser admitida com a simples interrupção do movimento do veículo. Para tanto, deverá haver um novo acionamento do dispositivo com o ônibus parado.

**32.8** Para maior segurança, a aceleração do motor deve ser restringida imediatamente após a atuação do dispositivo de emergência e enquanto este permanecer acionado. Ainda, para melhor orientação ao motorista, estando o sistema acionado, deve ser previsto um sinal sonoro intermitente agregado ao multiplex do veículo, com a seguinte mensagem em seu visor: “**DISP. EMERGÊNCIA ACIONADO**” ou similar a ser previamente analisada pela URBS. O referido sinal sonoro deve estar ligado ao sinal elétrico +15 para garantir seu funcionamento apenas após a ignição do veículo.

**32.9** Para melhor eficiência, o sistema de emergência deve ser instalado de forma que permita a desativação/neutralização das portas e rampas mesmo em casos de pane elétrica ou pneumática.

**32.10** Conforme item 32.5, o dispositivo deve estar ao alcance dos passageiros, em altura não superior a 2000 mm em relação ao piso interno de referência e com instruções claras em todas as portas indicando a sua localização, bem como o seu método de operação no local em que o botão/alavanca de emergência está instalado (sugestão de modelo em anexo).

**32.11** Faz-se necessário a instalação de um dispositivo de alívio, independente do sistema de emergência, para o processo de manutenção das portas, devendo ser aplicado, preferencialmente, na grade dianteira do veículo.

### 33. SAÍDAS DE EMERGÊNCIA

As saídas de emergência devem estar identificadas por adesivos próprios, conforme norma ABNT NBR 15570 e quantificadas da seguinte maneira:

Classificação	Lado esquerdo	Lado direito	Teto
Micro/Microespecial	02	02	01
Comum/Padron	03	02	02
Padron Linha Direta	02	03	02
Articulado Linha Direta	03	04	03
Articulado/Articulado Expresso	04	03	03
Biarticulado	05	03	04

### 34. DESEMBOLAÇADOR

**34.1** Todos os veículos devem apresentar lavador de para-brisa e desembulhador (ar forçado) de no mínimo 03 (três) velocidades.

**34.2** No sentido de aperfeiçoar a visualização dos itinerários para melhor leitura e identificação das linhas pelos usuários do transporte coletivo de Curitiba, devem ser instalados dispositivos/recursos, do tipo difusores de ar, na face e na parte inferior da tampa da caixa de itinerário frontal para o desembaçamento do vidro do letreiro eletrônico.

Obs.: O posicionamento e dimensões dos difusores serão melhor analisados na oportunidade da avaliação do projeto construtivo.

## 35. ESPELHOS

**35.1** Os veículos devem estar equipados com espelhos externos e internos que assegurem o campo de visão e auxiliem o motorista em toda a operação do coletivo, dispostos da seguinte forma:

- Externos: espelhos retangulares em ambos os lados do veículo, podendo ser bipartido (plano/convexo).

Obs.: Agregado ao retrovisor externo do lado direito e fixado em seu suporte/braço, deve-se ter um espelho menor convexo (regulável), dedicado exclusivamente à visualização do motorista da parte dianteira do ônibus. Dimensões e formato serão avaliados na oportunidade de avaliação do projeto construtivo.

• Internos: 02 (dois) espelhos retangulares convexos na parte superior do posto de comando, sendo um no centro e outro na posição superior direita (este acima do itinerário), com dimensões mínimas de 150 mm x 250 mm; 01 (um) espelho em cada porta de desembarque, que permita a ampla visualização da movimentação de passageiros, através dos espelhos do posto de comando.

**35.2** Alternativamente, os espelhos externos poderão ser substituídos por espelhos eletrônicos (dispositivo para visão indireta tipo câmera-monitor) desde que devidamente homologado e aprovado pelo Contran (Resolução Contran nº 966/2022).

## 36. LIMITADOR DE VELOCIDADE

**36.1** Todos os veículos devem estar equipados com sistema que permita o ajuste da velocidade, com atuação sobre a aceleração do motor e de modo que se possa predefinir a velocidade máxima do veículo, de acordo com a necessidade operacional e limite das vias.

**36.2** A velocidade máxima dos veículos deve vir calibrada de fábrica em 60 km/h, com a possibilidade de sua reparametrização conforme a necessidade operacional, se for o caso.

**36.3** O dispositivo não deve atuar no sistema de freios do veículo, tampouco provocar trancos que produzam desconforto e insegurança aos usuários. Além disso, ao ser acionado, deve promover o retorno da aceleração assim que a velocidade retorne abaixo da máxima permitida.

## 37. CATRACAS/SISTEMA DE BILHETAGEM ELETRÔNICA

**37.1** Os veículos com sistema de pagamento embarcado devem possuir catraca do tipo 03

**(três) braços**, preparada para giro bidirecional, com altura superior do braço central entre 900 mm e 1050 mm em relação ao piso de circulação (ABNT NBR 15570), visor com contador mecânico ou digital e sistema de destravamento eletromecânico com alimentação/tensão de 12 Volts. O **equipamento** a ser aplicado nos ônibus deve ser previamente atestado pela URBS. Obs.: Modelo divergente poderá ser admitido, desde que previamente avaliado e autorizado pelo órgão gestor, após as análises técnico-operacionais pertinentes.

**37.2** O equipamento deve ser capacitado para receber módulo de cobrança automática do tipo Smart Card Contactless.

**37.3** Deve ser disponibilizado nos veículos, cabeamento/preparação elétrica para instalação de sistema de bilhetagem eletrônica, conforme especificação técnica do fornecedor local, a ser disponibilizado às encarroçadoras.

**37.4** A catraca deve ser instalada de forma a promover vão livre de passagem de 400 mm e de modo a restringir a passagem por ela sem que o seu giro seja executado.

**37.5** A estrutura/base da catraca deve ser na cor cinza grafite e os braços devem ser em inox polido ou jateado. De maneira alguma devem existir orifícios ou buracos que possibilitem o acesso aos mecanismos internos da catraca.

**37.6** Para maior facilidade no procedimento de transposição da catraca, o equipamento deve apresentar movimento giratório leve, prevendo a complementação automática e suave do giro após o braço da catraca ter atingido a metade do seu ciclo.

## **38. SISTEMA DE CLIMATIZAÇÃO E VENTILAÇÃO INTERNA**

**38.1** Os veículos devem estar equipados com sistema de climatização/ar-condicionado, que deve atender ao disposto na norma técnica nacional ABNT NBR 15570. A ativação do sistema deverá ser automática, passando pelo esquema pós-partida do veículo (linha D+), podendo ser desligado a partir de tecla ON/OFF na central de controle do equipamento. Eventuais demais teclas/botões da central devem ser desabilitadas para o operador.

**38.1.1** O sistema de climatização deve assegurar a renovação do ar, conforme prescrito na norma nacional ABNT NBR 15570, qual seja:

- Pelo menos 20 vezes por hora o volume interno do veículo;
- Pelo menos 8 m<sup>3</sup> por passageiro por hora, considerando a capacidade de passageiros com o veículo com lotação de 100%.

**38.1.2** Para assegurar a eficiência, é desejável que o sistema de climatização conte com a aplicação de sistema/dispositivos junto às portas do tipo “cortina de ar”, a fim de minimizar o impacto da troca de calor do interior do ônibus com o meio externo quando da abertura das portas, auxiliando a manutenção do conforto térmico dos passageiros bem como a redução do consumo de energia pelo equipamento de ar-condicionado embarcado.

**38.1.3** O sistema de climatização deve possibilitar ajuste/configuração da temperatura interna, que será efetivamente definida na oportunidade da incorporação do veículo à frota de Curitiba,

devendo o equipamento conter intervalo compreendido entre 18 °C e 24 °C. Ademais, em condições climáticas nas quais a temperatura externa seja superior 32 °C, o sistema deve garantir que a diferença entre as temperaturas externa e interna seja de no mínimo 8 °C.

**38.2** No sentido de se evitar desgastes precoces e “ruídos eletrônicos” que possam interferir em demais sistemas embarcados, os motores **dos eventuais** dispositivos de ventilação forçada devem ter concepção construtiva do tipo indutiva, sem a utilização de escovas. O nível máximo de ruído dos ventiladores deve ser de 65 dB(A), medidos com o motor do veículo desligado.

**38.3** A tecla de acionamento dos **referidos** ventiladores deve ter esquema de instalação passando pela chave de ignição do veículo (pós-chave).

**38.4** A quantidade de cúpulas de ar natural e de escotilhas deve atender à norma técnica ABNT NBR 15570, bem como os eventuais dispositivos de ventilação forçada devem ser aplicados de forma homogênea/bem distribuída no salão de passageiros, a ser tratado e definido na oportunidade da avaliação do projeto/planta do veículo.

## 39. PORTAS

**39.1** As portas de serviço/operação devem ser do tipo envolvente (**fole**) e com acionamento eletropneumático, **podendo** ser admitidos sistemas alternativos para as portas (elétricos, pantográficos, **deslizantes**, etc.), desde que previamente apresentado à avaliação e aprovação da URBS.

**39.2** Ambos os sistemas, pneumático ou elétrico, devem atender a todos os requisitos de segurança especificados neste Manual, os quais serão devidamente inspecionados na oportunidade da **inspeção** de incorporação.

**39.3** As portas de serviço/operacionais dos veículos de acesso em nível elevado devem ter sua metade superior envidraçada.

**39.4** Para as portas de serviço/operacionais dos veículos com degraus ou de piso baixo, além da parte superior, o envidraçamento pode ser aplicado também na sua metade inferior, a ser **melhor analisado e definido na oportunidade da avaliação do projeto construtivo**.

**39.5** A porta de emergência dianteira dos veículos da categoria Linha Direta deve ter, no mínimo, a metade superior envidraçada, desde que seja abrangente o suficiente para permitir que o motorista tenha a visibilidade de eventuais obstáculos adjacentes à referida porta de emergência, para que possa executar manobras do veículo com segurança.

**39.6** A tabela a seguir apresenta as características das portas dos veículos, devendo ser fielmente atendida, **especialmente em relação ao vão livre das portas de emergência**.

Classificação	Portas de Serviço		Portas de Emergência	
	Quantidade	Vão livre*	Quantidade	Vão livre
Micro	02 Portas do lado direito	1 <sup>a</sup> : 725±25 mm 2 <sup>a</sup> : 1100 mm	Não aplicável	Não aplicável
Microespecial	03 Portas do lado direito	1 <sup>a</sup> : 725±25 mm 2 <sup>a</sup> : 1100 mm 3 <sup>a</sup> : 725±25 mm	Não aplicável	Não aplicável
Comum	03 Portas do lado direito	1 <sup>a</sup> : 950+20 mm 2 <sup>a</sup> e 3 <sup>a</sup> : 1100 mm	Não aplicável	Não aplicável
Comum, com porta em ambos os lados	03 Portas do lado direito com degraus e 01 Porta do lado esquerdo em nível elevado	LD 1 <sup>a</sup> : 950+20 mm LD 2 <sup>a</sup> e 3 <sup>a</sup> : 1100 mm LE: 1250-150 mm	Não aplicável	Não aplicável
Padron	03 Portas do lado direito	1100 mm	Não aplicável	Não aplicável
Padron Linha Direta	02 Portas do lado esquerdo em nível elevado	1250-150 mm	01 Porta LD no balanço dianteiro	725±25 mm
Padron Linha Direta com portas em nível elevado	02 Portas do lado esquerdo e 02 Portas do lado direito em nível elevado	LE: 1250-150 mm LD: 1250-150 mm	01 Porta LD no balanço dianteiro	725±25 mm
Articulado Linha Direta	03 Portas do lado esquerdo em nível elevado	1250-150 mm	02 Portas LD (01 no balanço dianteiro e 01 no balanço traseiro)	725±25 mm
Articulado Linha Direta 05 Portas	03 Portas do lado esquerdo e 02 Portas do lado direito em nível elevado	1250-150 mm	02 Portas LD (01 no balanço dianteiro e 01 no balanço traseiro)	725±25 mm
Articulado**	04 Portas do lado direito	1100 mm	Não aplicável	Não aplicável
Articulado Expresso	04 Portas do lado direito em nível elevado.	1250-150 mm	02 Portas LE (01 após o 1º eixo e 01 no balanço traseiro)	725±25 mm
Biarticulado	05 Portas do lado direito em nível elevado.	1250-150 mm	02 Portas LE (01 após o 1º eixo e 01 no balanço traseiro)	725±25 mm

\*Outras configurações referentes ao vão das portas de serviço poderão ser admitidas pelo órgão gestor na oportunidade da avaliação do projeto, a partir de análise técnica-operacional.

\*\*Para veículos Articulados e Padrons com motor traseiro e embarque por degraus ou de piso baixo, admite-se vão livre mínimo de 950 mm na última porta, a ser melhor analisado e validado na oportunidade da avaliação do projeto construtivo.

**39.7** A estrutura das portas deve possuir acabamento com chapas duplas (externa e interna), proporcionando maior resistência estrutural e robustez contra eventuais solicitações/esforços mecânicos durante a operação.

**39.8** O formato das folhas de portas dos veículos de acesso em nível elevado com rampas deve ser plano, prevendo sua sobreposição externa pela rampa rebatível.

**39.9** Os veículos de acesso em nível elevado com rampas devem apresentar as seguintes modulações, ou seja, as distâncias entre os centros das portas em nível elevado devem ser:

Classificação	1 <sup>a</sup> e 2 <sup>a</sup>	2 <sup>a</sup> e 3 <sup>a</sup>	3 <sup>a</sup> e 4 <sup>a</sup>	4 <sup>a</sup> e 5 <sup>a</sup>
Padron Linha Direta	LE: 2850 mm (e, se for o caso) LD: 5700 mm	-	-	-
Articulado Linha Direta	LE: 2850 mm (e, se for o caso) LD: 5700 mm	5700 mm	-	-
Articulado Expresso	5700 mm	5700 mm	5700 mm	-
Biarticulado	5700 mm	5700 mm	5700 mm	4275 mm

**39.10** As portas de serviço/operação e aquelas de emergência aplicadas ao longo do salão do veículo não devem ser movimentadas por dispositivo do tipo “varão” (árvore de comando), tampouco apresentar chapas de proteção que possam causar restrições à passagem dos usuários.

Obs.: Na impossibilidade desse atendimento para as portas de emergência, será admitido o varão, entretanto, o dispositivo não poderá oferecer qualquer risco de acidente aos usuários.

**39.11** A porta de embarque em nível elevado aplicada no lado esquerdo dos veículos Comuns, quando for o caso, deve ter as mesmas características descritas no item anterior, devendo ainda ser contemplada com dispositivos/travas de segurança na parte superior interna das folhas de porta desse lado (um em cada folha), de modo a evitar a abertura involuntária e acidental da porta quando submetida a determinado esforço causado por eventuais esforços/manobras operacionais.

Obs.: Pode-se admitir dispositivos/travas com sistema de eletroímã.

**39.12** Os dispositivos superiores e inferiores de movimentação das portas devem ser especialmente robustos, de modo a suportar o esforço e severidade operacional ao qual são submetidos. Para tanto, os referidos dispositivos devem ser aplicados em forma de mancais, não sendo admitidos pinos-guia em nenhuma das portas.

**39.13** As projeções das portas abertas em relação à lateral externa do veículo devem ser as seguintes:

- Veículos com escada: máximo 220 mm;
- Veículos de piso baixo: máximo 220 mm;
- Veículos de acesso em nível elevado: 400-100 mm.

**39.14** As escovas inferiores das portas para os veículos com escadas e de piso baixo devem ter a altura de 25 mm e de 90±10 mm para os veículos de acesso em nível elevado.

**39.15** Para proporcionar melhor condição de desembarque e embarque aos usuários, as caixas de mecanismo das portas devem apresentar profundidade máxima de 300 mm, medida a partir da forração lateral do veículo até a parte externa da tampa. Ainda, em todas as demais portas dos veículos com escada, a profundidade do poço da escada deve apresentar as mesmas dimensões daquelas aplicadas na porta do elevador.

**39.16** A fim de evitar o acesso indevido aos componentes internos e de minimizar os atos de vandalismo, bem como a abertura involuntária a partir da trepidação do veículo, as tampas da caixa de mecanismo das portas devem ser confeccionadas em material resistente e com

dobradiças robustas fixadas por parafusos. Da mesma forma, **o travamento dessas tampas deve ser exclusivamente por meio de parafusos**, de modo que permaneçam efetivamente fechadas durante toda a operação, sem permitir o acesso desautorizado aos mecanismos e sem vulnerabilidade a eventuais trepidações operacionais. Poderá ser admitido sistema de trincos, desde que eficientemente atuantes e de concepção discreta, a ser analisado e validado previamente pelo órgão gestor.

**39.17** Na região das portas dos veículos de acesso em nível elevado, devem ser aplicadas placas na cor amarelo, personalizadas com a inscrição “**ÁREA DE PORTA NÃO OBSTRUÁ A PASSAGEM**”. Material e dimensões devem ser previamente aprovados pela URBS e a aplicação deve ser a partir da entrada da porta. **Sendo de material diferente do tapete do salão de passageiros, a referida placa de porta deve ser delimitada por perfis em plástico na cor azul, cinza ou amarelo, conforme anexo (atentar para a padronização de cor e posicionamento).**

**39.18** Quando da realização do movimento de abertura e fechamento, as folhas de portas não devem prender/oferecer riscos às mãos ou pés dos usuários na coluna do vão de porta ou no tapassaia.

**39.19** O operador deve poder, a qualquer momento do processo de abertura e fechamento das portas/rampas, interromper e reverter o movimento destas, mediante o acionamento da tecla de comando.

**39.20** Para evitar o acionamento involuntário, as teclas de comando das portas de serviço dos veículos das categorias Expresso (Biarticulado e Articulado) e Linha Direta (Articulado e Padron) devem estar dispostas no sentido transversal e aplicadas em baixo relevo, ou seja, os interruptores devem estar em nível mais baixo do que a superfície do painel/console. Para as portas de emergência, as teclas devem ser instaladas no lado oposto dos comandos das demais portas. No caso das teclas individuais, o fechamento e/ou abertura de cada porta também deve ser individual.

**39.21** Para os casos dos veículos Linha Direta com aplicação de portas em ambos os lados, as teclas devem ser instaladas em lados opostos do painel, sendo as de emergência, quando for o caso, aplicadas no lado direito em sentido/direção contrário ao das teclas de serviço.

**39.22** Para os veículos Comum com portas em ambos os lados, deve existir uma chave seletora que possibilite selecionar a ativação das portas apenas de determinado lado e que não permita a abertura de uma porta enquanto aquelas do lado oposto não estiverem totalmente fechadas, com sinalização visual no painel do posto do motorista indicando o lado do comando que está ativo. Excepcionalmente para a porta dianteira direita, esta poderá ser aberta com porta do lado esquerdo também aberta, desde que a chave seletora esteja devidamente habilitada para o lado direito, a fim de permitir o embarque e desembarque do motorista em terminais e em eventuais situações emergenciais.

**39.23** As teclas de comando das portas de serviço dos veículos de todas as categorias, assim como as teclas de comando das portas de emergência das categorias Linha Direta e Expresso, devem apresentar sinalização visual **indicando a respectiva porta de atuação, bem como o sentido de abertura e de fechamento da porta.**

**39.24** Para a porta do elevador dos veículos com degraus, deve haver um dispositivo que impossibilite o acionamento da plataforma com a porta fechada. Ainda, quando o equipamento estiver acionado, o sistema deve restringir o fechamento dessa porta, através da inibição/não aceitação do comando e sem interferir no funcionamento do elevador.

Obs.: Para as demais portas, o comando de fechamento deve ser aceito normalmente, ou seja, as outras portas traseiras devem fechar e somente a do elevador permanecer aberta que, posteriormente, será fechada por um novo comando do operador através da tecla desta, após o embarque/desembarque seguro do usuário.

**39.25** De modo a assegurar o desembarque dos passageiros em casos de emergência e/ou por falhas técnicas nas portas de serviço das categorias Expresso e Linha Direta, o sistema de acionamento das portas de emergência deve ser independente do comando das portas de serviço.

**39.26** A aplicação das teclas deve ser de acordo com a tabela a seguir:

Classificação	Teclas para portas de serviço	Teclas para portas de emergência
Micro	01 para a porta dianteira 01 para a porta traseira	Não aplicável
Microespecial	01 para a porta dianteira 01 para as portas traseiras	Não aplicável
Comum	01 para a porta dianteira 01 para as portas traseiras (e, se for o caso) 01 para a porta do LE	Não aplicável
Padron	01 para a porta dianteira 01 para as portas traseiras	Não aplicável
Articulado	01 para a porta dianteira 01 para as portas traseiras	Não aplicável
Padron Linha Direta	01 para cada porta LE 01 para as duas portas LE (e, se for caso) 01 para cada porta LD 01 para as duas portas LD	01 para a porta de emergência (se for o caso)
Articulado Linha Direta	01 para cada porta LE 01 para as portas 01 e 02 LE 01 para todas as portas LE (e, se for caso) 01 para cada porta LD 01 para as duas portas LD	01 para cada porta de emergência
Articulado Expresso	01 para cada porta LD 01 para as portas 02, 03 e 04 LD 01 tecla para todas as portas LD	01 para cada porta de emergência
Biarticulado	01 para cada porta LD 01 para as portas 02, 03 e 04 LD 01 para todas as portas LD	01 para cada porta de emergência

**39.27** O tempo de fechamento das portas/rampas, incluindo os sinais sonoro e visual de fechamento, deve ser:

- Biarticulado, Articulado Expresso, Articulado Linha Direta e Padron Linha Direta: máximo 07 (sete) segundos;
- Articulado, Padron, Comum, Microespecial e Micro: máximo 04 (quatro) segundos.

## 40. RAMPAS REBATÍVEIS

**40.1** O revestimento das rampas deve ser por lençol em PVC antiderrapante aderido de partículas de Silício, espessura de  $2,00 \pm 0,25$  mm, com capa têxtil em sua parte inferior para melhor adesão à estrutura da rampa, na cor amarelo, previamente aprovada pela URBS. O material deve atender aos requisitos de ensaio definidos no Item 17.2.1.

**40.2** As rampas rebatíveis dos veículos com carrocerias de característica BRT (Expressos) devem apresentar projeção de 600 mm em relação à lateral externa. Para o caso dos demais modelos, a projeção deve ser de 620 mm.

**40.3** A ponta das rampas deve possuir um chanfro entre 100 mm e 150 mm, sendo permitido um degrau máximo de 10 mm entre a rampa e a plataforma e deve estar a uma altura de 780 mm em relação ao solo (ver anexo).

**40.4** Devem ser aplicados amortecedores do tipo mola a gás nas rampas, a fim de garantir a sua manutenção na posição vertical quando o veículo permanecer parado durante certo intervalo de tempo (na garagem) e/ou a pressão do sistema pneumático diminuir muito.

**40.5** Ainda, para maior segurança operacional durante a circulação do veículo, recomenda-se a aplicação de dispositivos magnéticos nas rampas (eletroímãs), de modo a assegurar que estas permaneçam efetivamente na posição vertical, mesmo nos casos de falhas nos pistões de acionamento ou nos dispositivos descritos no item anterior.

**40.6** Para amortecimento do atrito com a plataforma da estação, devem ser aplicados em cada rampa rebatível 04 (quatro) frisos de borracha, de cor cinza, vulcanizada em perfil de aço e dureza de  $55 \pm 5$  shore, sendo 02 (dois) posicionados na extremidade superior da rampa e demais 100 mm abaixo (conforme anexo).

**40.7** As rampas devem apresentar acionamento eletropneumático, interligado ao sistema de atuação de suas respectivas portas.

## 41. DISPOSITIVOS DE SEGURANÇA

**41.1** Para maior garantia da segurança operacional dos veículos com embarque em nível elevado (Padron Linha Direta, Articulado Linha Direta, Articulado Expresso e Biarticulado), devem ser aplicados dispositivos (fins de curso) de comando automático e de segurança do conjunto porta/rampa cuja atuação esteja condicionada à imobilidade do ônibus, ou seja, esses interruptores poderão ser ativados ou ter funcionalidade apenas quando o carro estiver parado,

assim, na eventualidade de um “curto circuito” nos fins de curso, as portas e/ou rampas somente serão acionadas com a interrupção do movimento do veículo.

**41.2** Para todos os veículos (nível elevado, degraus e de piso baixo), deve-se aplicar um sistema de segurança para impedir a abertura das portas sem o veículo estar totalmente parado, incluindo as portas de emergência dos carros de acesso em nível elevado.

**41.3** Para os veículos com degraus e de piso baixo, deve haver sistema de segurança para liberar a movimentação e circulação do ônibus somente após o dispositivo de bloqueio receber um sinal de confirmação de que as portas estão completamente fechadas e de que não há nenhum sinal de comando de abertura ativo para quaisquer das portas, devendo atuar sobre o acelerador e freio do veículo.

**41.4** Para todos os veículos com rampas, a movimentação e a circulação do carro somente podem ser permitidas após o sistema de bloqueio receber um sinal de confirmação de que as rampas já completaram a metade do seu ciclo de fechamento e de que não há nenhum sinal de comando de abertura ativo para quaisquer das portas e/ou rampas, devendo atuar sobre o acelerador e freio do veículo. Da mesma forma que as demais, o veículo não pode se movimentar com as portas de emergência abertas. Em casos de acionamento de qualquer tecla de abertura das portas de serviço ou de emergência imediatamente antes de o veículo iniciar seu movimento, o sistema de segurança deve também atuar imediatamente no freio e na aceleração, de forma a impedir a movimentação do ônibus.

**41.5** Para evitar problemas relacionados a travamento de teclas ou similares, o sistema de comando de portas deve ser concebido de modo a inibir falhas decorrentes do acionamento de dois comandos simultâneos de teclas distintas para uma mesma porta/rampa, não admitindo, desse modo, a aceitação de comando da segunda tecla enquanto determinado comando da primeira ainda persistir acionado.

**41.6** Para todos os veículos, deve-se prever uma chave do tipo “botão-caça” para a desativação do sistema de segurança de portas em casos de emergência/falhas. Havendo a necessidade de desabilitação do sistema, a velocidade do veículo deve ser limitada em 20 km/h (através da restrição da aceleração).

**41.7** A referida tecla deve ser instalada no painel, com sistema/lacre eficiente contra violação. De qualquer forma, para evitar desligamentos indevidos/burla do sistema de segurança de portas, além da limitação da velocidade do veículo quando da referida desativação, deve ser emitido um sinal sonoro intermitente integrado ao multiplex e reproduzido em seu visor a seguinte mensagem: **“OPERAÇÃO INSEGURA”**.

**41.8** Para melhor orientação ao motorista, no lado direito do painel do veículo de acesso em nível elevado (com rampas) deve ser instalada uma luminária específica, devendo esta acender sempre que qualquer rampa do ônibus iniciar o seu movimento de abertura e permanecer acesa até que as rampas tenham atingido, ao menos, a metade do seu ciclo de fechamento. A luminária deve ser em LED, na cor vermelha e não deve oferecer prejuízo à visão do motorista, ou seja, **não pode provocar ofuscamento aos olhos do operador**. Para

isso, deve-se aplicar luminária com recurso original de restrição de brilho na sua face frontal. As dimensões e características devem ser as mesmas descritas em 29.2.

**41.9** A referida luminária deve ser instalada em esquema/circuito independente dos demais sistemas de portas, de modo que eventuais falhas nos sistemas principais das portas/rampas não restrinjam ou impeçam o sinal de alerta de cumprir a sua função de avisar ao motorista que existe rampa aberta.

**41.10** Além do alerta visual descrito nos itens anteriores, na eventualidade de a porta/rampa não atender ao comando de fechamento, o sistema deve aguardar 07 (sete) segundos (parametrizável) e, caso a porta/rampa permaneça aberta, deve disparar um sinal sonoro intermitente no painel de controle (posto do motorista), simultâneo à referida luminária que, neste momento, também deve funcionar com intermitência (piscando).

**41.11** Paralelamente aos sinais visual e sonoro descritos em 41.8 a 41.10, pode ser prevista uma mensagem no visor do multiplex informando que e qual rampa está aberta.

**41.12** Em veículos com embarque em nível elevado, caso o comando de abertura para porta/rampa não seja atendido em um tempo de 07 (sete) segundos (parametrizável), deve haver sua reversão automática para sinal de fechamento específico para a porta/rampa que não atendeu à solicitação de abertura.

**41.13** Para a condição descrita no item anterior, após os 07 (sete) segundos, deve ser previsto um dispositivo que dispare uma mensagem de voz orientando o passageiro a se dirigir à outra porta. A mensagem “Por favor, dirija-se a outra porta” deve ser anunciada somente na porta/rampa que não atendeu ao comando.

**41.14** Para todos os veículos (nível elevado ou com degraus), em caso de eventual e/ou involuntária abertura de rampa e/ou porta com o ônibus em movimento, incluindo as de emergência, o sistema deve prever o corte imediato da aceleração do motor, devendo, neste caso, atuar em qualquer velocidade de circulação do veículo.

**41.15** Nos veículos de acesso em nível elevado, além do corte de aceleração previsto no item anterior, deve haver o acionamento simultâneo da luminária e do sinal sonoro mencionados nos itens 41.8 a 41.10.

## 42. SISTEMAS DE INFORMAÇÃO, MONITORAMENTO E COMUNICAÇÃO OPERACIONAL

**42.1** Para a devida comunicação e orientação operacional, no lado direito do painel do veículo deve ser previsto um espaço para a **INSTALAÇÃO EMBUTIDA** de um monitor de 7" (sete polegadas) com dimensões de 200 mm de comprimento, 148 mm de altura e 44 mm de espessura, conforme anexo. A definição do espaço deve prever a perfeita visualização do motorista, sem interferências da luz solar à condução segura do operador.

**42.2** O sistema de gerenciamento eletrônico dos ônibus deve apresentar saída/porta CANBus/OBD, obedecendo ao padrão FMS (*Fleet Management System* ou Sistema de Gestão de Frota) para disponibilização de seus dados operacionais e de telemetria.

**42.3** A rede interna dos veículos deve apresentar interface FMS para conexão segura aos dados armazenados em seu computador de bordo, de modo a não permitir interferências ou manipulações à rede interna do ônibus.

**42.4** Os dados de telemática a serem disponibilizados através da interface e padrão FMS devem contemplar informações operacionais, tais como: quilometragem percorrida, velocidade, consumo por quilômetro, entre outras informações técnico-operacionais de pertinência à gestão operacional da frota.

**42.5** Todos os ônibus devem estar preparados para a instalação de dispositivos/sistema para disponibilização de internet sem fio (Wi-Fi). A preparação deve contemplar pontos de alimentação e reforços estruturais distribuídos ao longo do salão do veículo, de modo que a quantidade de roteadores a serem posteriormente instalados atenda ao acesso simultâneo de, no mínimo, 80% da capacidade de passageiros, devendo o posicionamento e quantidade dos pontos de alimentação serem analisados e validados na oportunidade do projeto construtivo.

**42.6** Devem ser aplicados dispositivos para recarga de equipamentos eletrônicos móveis, cujo padrão deve ser USB tipo A e USB tipo C, em igual quantidade de cada tipo e em posicionamento e quantidade de modo a atender passageiros sentados e em pé em toda a área do salão de passageiros, devendo ser validado na oportunidade da avaliação do projeto/planta do veículo.

**42.7** Para os veículos classificados como Padron Linha Direta, Articulado Linha Direta, Articulado Expresso e Biarticulado, é obrigatoria a disponibilização de sistema de anúncio de mensagens operacionais e de paradas, devendo este ser um equipamento audiovisual digital micro processado projetado para uso específico em veículos do transporte coletivo, apresentando memória interna atualizável através de entrada USB, **bem como preparado, com roteador, para permitir a atualização remota dos arquivos audiovisuais de curta e longa duração através de tecnologia de rede sem fio (Wi-fi) configurada junto à garagem do operador**, sendo desejável também ser possível atualizar por meio de dados móveis (4G/5G ou superior).

**42.8** A capacidade de armazenamento de arquivos de áudio deve ser de, no mínimo, 25 horas de duração no padrão MP3/WAV.

**42.9** O acionamento das mensagens deve ser via coordenadas GPS (Global Positioning System) adquiridas através de coletor de dados específico, cuja programação deve ser gerada por meio de software para sistema Windows 7 e versões posteriores, com controle da sequência das mensagens, coordenadas GPS, número de vezes da figuração dos textos e todos os ajustes de tempo dos acionamentos.

**42.9.1** O som deve ser reproduzido em alto-falantes conforme **42.9.6 a 42.9.11**, com volumes/níveis de áudio **independentes e ajustáveis para cada ambiente do ônibus**, com a configuração-padrão de  $82 \pm 2$  dB(A). O equipamento deve ser parametrizável para que possa permitir a adequação de volume por eventual necessidade operacional, de modo que sejam efetivamente claras e audíveis aos passageiros.

**42.9.1.1** De modo a promover melhor propagação do som a todos os ambientes do ônibus, é desejável que os alto-falantes sejam agregados aos painéis internos de texto. Para tanto, o

sistema a ser proposto deve ser previamente apresentado à URBS para validação técnico-operacional.

**42.9.2** Todas as mensagens devem ser reproduzidas de forma simultânea em áudio e texto (paineis internos). No intervalo entre os anúncios das mensagens, os painéis de texto devem reproduzir as mesmas informações exibidas no painel eletrônico frontal (itinerário), visando proporcionar melhor orientação aos passageiros.

**42.9.3** O referido sistema **deve ter sido atestado** pela URBS e composto dos seguintes componentes: módulo de mensagem digital, amplificador de som (conforme **42.9.7**), receptor de GPS com antena de fixação magnética para uso urbano e painéis luminosos internos para divulgação das mensagens de textos.

**42.9.4** Os painéis luminosos devem ser do tipo multiponto ou LED, apresentar o texto na cor vermelha e permitir a escrita em 02 (duas) linhas. A aplicação deve ser no teto do veículo na quantidade e localização dispostas no quadro a seguir.

Classificação	Quantidade	Localização
Padron Linha Direta	02	01 logo após o posto do motorista e 01 entre as portas.
Articulado Linha Direta	02	01 logo após o posto do motorista e 01 logo após a sanfona.
Articulado Expresso	02	01 logo após o posto do motorista e 01 logo após a sanfona.
Biarticulado	03	01 logo após o posto do motorista e os seguintes logo após cada sanfona.

**42.9.5** Deve ser instalado em cada painel luminoso interno um pegamão de proteção antiviolão, na cor amarelo (Munsell 5y 8/12), com abertura de  $50 \pm 5$  mm. Atentar para o atendimento à altura interna mínima.

**42.9.6** A reprodução do som deve ser através de alto-falantes triaxiais (agudo, médio e grave) full range de 04 a 08  $\Omega$  (ohms), potência de 20 a 40 Watts RMS e tamanho de 04 a 06 polegadas.

**42.9.7** O sistema de anúncio deve apresentar eficiente audibilidade com a devida qualidade e clareza do som. Para tanto, recomenda-se a utilização de amplificadores que possuam sistemas de filtros de ruídos acústicos e resposta em frequência, com reprodução entre 20 Hz e 20 kHz.

**42.9.8** O resultado final da associação das ligações **de cada canal dos alto-falantes dispostos ao longo do salão** deve atender à impedância de 06 a 10  $\Omega$  (ohms).

**42.9.9** Os alto-falantes devem ser instalados ao longo do salão do ônibus, não sendo admitida a aplicação destes na caixa de itinerário do veículo **e ou na cúpula traseira**. Ainda, considerando o ângulo/leque de abrangência individual de aproximadamente 40° a partir do alto-falante, o projeto do sistema de áudio deve prever a reprodução uniforme do som a todas as áreas do ambiente interno do veículo, sem sobreposição da emissão sonora entre os alto-falantes. **Admite-se posicionamento distinto dos alto-falantes, desde que apresentado previamente à URBS para análise técnica e validação, conforme descrito em 42.9.1.1.**

**42.9.10** As telas dos alto-falantes devem ser na cor da forração e em metal estampado, de modo a promover proteção contra objetos pontiagudos com diâmetro a partir de 03 mm.

**42.9.11** Sendo ao longo do salão, a quantidade de alto-falantes deve estar em conformidade com a tabela a seguir:

Classificação	Quantidade de alto-falantes
Padron Linha Direta	06
Articulado Linha Direta	10
Articulado Expresso	12
Biarticulado	14

**42.10** Os veículos que não são equipados com o equipamento audiovisual digital micro processado (categoria distintas do Linha Direta e Expresso) devem apresentar apenas a preparação para sistema de áudio (chicote elétrico), não sendo necessária a disponibilização de alto-falantes, porém, ainda assim deve ser previsto o espaço perfurado nas respectivas posições para eventual futura aplicação de alto-falantes.

**42.11** Todos os veículos devem estar contemplados com sistema de monitoramento operacional, através de conjunto de câmeras com ângulo de abrangência de, no mínimo 100°, devidamente posicionadas para a perfeita abrangência e visualização da via frontal, das portas de embarque/desembarque, bem como do posto do operador e de todo o salão do ônibus e da via.

Obs.: Para o caso dos veículos dos tipos Padron, Articulado e Biarticulado, deve haver ainda uma câmera externa na traseira do veículo com gravação de imagens e reprodução destas numa tela no painel para melhor orientação do ambiente externo ao condutor.

**42.11.1** O equipamento deve ter capacidade de memória para gravação e armazenamento das imagens (off-line) por um período de 10 (dez) dias, com sobreposição das imagens mais antigas a partir do vencimento desse prazo, devendo permitir a interação com demais equipamentos embarcados através de porta RS 485 e CANBus. O posicionamento e a quantidade das câmeras estão sugeridos no quadro abaixo, porém, serão analisados e definidos na oportunidade da avaliação do projeto/planta do veículo.

Classificação	Quantidade de câmeras
Micro e Microespecial (Degraus/Piso baixo)	4 internas
Comum (Degraus/Piso baixo)	4/5 internas
Padron (Degraus/Piso baixo)	4/5 internas + 1 externa traseira
Padron Linha Direta	5 internas + 1 externa traseira
Padron Linha Direta com 04 portas	6 internas + 1 externa traseira
Articulado (Degraus/Linha Direta/Piso baixo)	6 internas + 1 externa traseira
Articulado Linha Direta com 05 portas	6/7 internas + 1 externa traseira
Articulado Expresso e Biarticulado	8 internas + 1 externa traseira

**42.11.2** Para maior capacidade de armazenamento dos eventos, o equipamento deve ser instalado de modo que a ativação da gravação das imagens seja a partir do funcionamento do motor (linha D+), com sistema de proteção/filtro contra eventuais picos de tensão para que a gravação não seja interrompida na oportunidade da partida do motor e/ou em nenhum

momento após sua ativação/acionamento. O desligamento do equipamento deve ter temporização de 15 minutos (parametrizável) após o desligamento do motor do veículo.

**42.11.3** O sistema de monitoramento deve permitir a interação com o botão de pânico do sistema de bilhetagem eletrônica, de modo que o equipamento grave especificamente as imagens a partir do acionamento do botão e envie um alerta à central operacional comunicando determinado evento, com possibilidade de retroação, parametrizável, das imagens.

**42.11.4** Para a ideal identificação dos eventos/pessoas, o sistema deve gravar e proporcionar a visualização das imagens de forma contínua/não pausada à taxa de, no mínimo, 15 FPS (quadros por segundo) e as câmeras devem apresentar resolução de, no mínimo, 1280 x 720 (720p), sem prejuízo ao atendimento do tempo de armazenamento off-line (10 dias), descrito em 42.9.1.

**42.11.5** Na parte inferior ou superior do vídeo que apresenta as imagens, incluindo aquelas extraídas para análise, deve ser informado de forma visível o prefixo do veículo, a data e o horário de gravação das imagens. As inscrições não podem ultrapassar a altura de 10% da quantidade de pixels verticais da imagem.

**42.11.6** Os dispositivos de armazenamento devem ser de projeto específico para a função de gravação de imagens de vídeo, a fim de evitar falhas que acarretem na perda das imagens.

**42.11.7** A aplicação do equipamento deve prever a disponibilização de dispositivo de armazenamento sobressalente removível para que se possa extrai-lo do carro para a visualização posterior das imagens sem interferir na disponibilidade operacional do ônibus, tampouco no sistema de gravação de imagens na sua operação. A quantidade de dispositivos reservas/sobressalentes a serem disponibilizados deve ser em percentual de 25% dos equipamentos (arredondamento para cima), devendo ser considerado para o cálculo, o mesmo tipo e categoria de veículo, por empresa e por carroceria.

Obs.: Para o caso de veículos de mesmo tipo, característica de embarque e com o mesmo modelo de equipamento, admite-se que o percentual seja abrangente e único, independente da categoria de operação.

**42.11.8** Para o cumprimento do mesmo objetivo do item anterior, o dispositivo de armazenamento deve apresentar sistema de remoção rápida, sem a necessidade de desmontagem de capas ou carenagens para o acesso efetivo ao componente.

**42.11.9** O equipamento deve estar pronto para a descarga wireless e também para a visualização e extração das imagens no modo on-line, bastando, para tanto, apenas a inserção do chip/pacote de dados no modem que já deve estar agregado/integrado ao DVR. Ainda, o sistema deve prever o registro e a gravação das imagens na forma off-line, bem como a disponibilização e instalação de software/player específico para acesso remoto em tempo real e para a visualização e manuseio das imagens na central de controle operacional.

**42.11.10** O equipamento deve permitir, através de player específico, a possibilidade de selecionar a coleta automática de todo seu conteúdo ou a extração seletiva da memória interna do equipamento, de determinadas imagens de determinada câmera ou grupo de câmeras,

como por exemplo: copiar apenas imagens da câmera frontal gravadas entre 14h00min e 14h45min ou copiar apenas imagens das câmeras 5 e 6 entre 17h30min e 18h20min de dias variados dentro do limite de 10 dias. A operação descrita deverá ocorrer sendo off-line ou on-line (3G ou superior ou wireless quando o equipamento estiver ao alcance de algum access point). O MDVR deverá possibilitar o acesso on-line a qualquer momento, mesmo com o veículo desligado.

**42.11.11** Independente do conceito de atuação do equipamento (on-line ou off-line), o sistema deve apresentar mecanismo de auto checagem, a fim de detectar e informar em tempo real e remotamente à empresa e à central de controle operacional eventuais problemas de funcionamento das câmeras (individual ou do conjunto) ou de gravação das imagens, podendo ser através da interação com o sistema de bilhetagem eletrônica instalado no ônibus ou de dispositivo integrante do próprio sistema de câmeras.

**42.11.12** O sistema deve apresentar protocolo universal/aberto, a fim de permitir a integração a outros sistemas de monitoramento de diferentes marcas/fornecedores e que possa ser aberto/acessado em uma plataforma única de gestão para a visualização e manipulação das imagens.

**42.11.13** O equipamento/módulo de gravação deve ser instalado em local não acessível aos passageiros, porém, de fácil acesso aos técnicos para a retirada do dispositivo de armazenamento. O módulo deve ser equipado com sistema de travamento através de chave específica, de forma a ficar protegido contra acessos não autorizados, e de proteção especial para suas conexões elétricas e de vídeo, de modo que não possa ser indevidamente desconectado.

**42.11.14** Para evitar possíveis atos de vandalismo, todos os componentes do sistema devem ser específicos para aplicação veicular e instalados de forma discreta e integrada à carroceria, devendo ainda oferecer resistência certificada contra riscos de impactos, poeira e água e também contra surtos de tensão e exposição a possíveis grandes temperaturas do ambiente enclausurado em que o equipamento de gravação possa ser instalado.

**42.11.15** O sistema de câmeras de monitoramento deve estar preparado para ambientes de baixa e alta luminosidade, oferecendo a devida qualidade das imagens, de modo que se possa identificá-las independente da intensidade de luz de determinado ambiente.

**42.11.16** Junto às câmeras do salão dos ônibus devem ser aplicados adesivos específicos para avisar aos passageiros que o ambiente está sendo monitorado por câmeras. Modelo e posicionamento dispostos nos anexos.

**42.12** Adicionalmente ao sistema de monitoramento, deve haver um sistema paralelo para a função de auxílio ao condutor, a ser instalado da seguinte forma:

- **Padron:** uma câmera externa na parte traseira superior, de forma a apresentar a visualização em “tela cheia” do ambiente atrás do veículo em um monitor/tela de 7” (sete polegadas) aplicado embutido no painel do ônibus. As imagens da câmera deverão ser exibidas na tela em qualquer velocidade.

- Articulado Linha Direta: uma câmera externa sobre a porta 02 e uma câmera externa na parte traseira superior, de forma a apresentar a visualização em “tela cheia” da plataforma 02 da estação e do ambiente atrás do veículo, respectivamente, em um monitor/tela de 7” (sete polegadas) aplicado embutido no painel do ônibus. Em velocidade abaixo de 15 km/h, deve ser exibida a imagem da porta 02 e a partir de 15 km/h deve ser exibida a imagem da traseira do ônibus.
- Articulado Interbairros e Intercambiável: uma câmera para cada região das portas 03 e 04 do ônibus e uma câmera externa na parte traseira superior, de forma a apresentar, respectivamente, a visualização simultânea dos degraus e da área externa (via/calçada) das portas 03 e 04 e do ambiente atrás do veículo em um monitor/tela de 7” (sete polegadas) aplicado embutido no painel do ônibus. Em velocidade abaixo de 15 km/h, devem ser exibidas na tela do painel as imagens das portas 03 e 04 de forma bipartida e no sentido vertical, sem que haja partes inutilizadas/ociosas ou inscrições no monitor; e a partir de 15 km/h deve ser exibida a imagem da traseira do ônibus em “tela cheia”.
- Articulado Expresso e Biarticulado: uma câmera externa sobre a porta 03 e uma câmera externa na parte traseira superior, de forma a apresentar a visualização em “tela cheia” da plataforma 03 da estação e do ambiente atrás do veículo, respectivamente, em um monitor/tela de 7” (sete polegadas) aplicado embutido no painel do ônibus. Em velocidade abaixo de 15 km/h, deve ser exibida a imagem da porta 03 e a partir de 15 km/h deve ser exibida a imagem da traseira do ônibus.

**42.12.1** As câmeras do sistema de apoio ao condutor devem ser efetivamente preparadas para ambientes de alta e baixa luminosidade, de modo a oferecer a perfeita visualização das imagens externas, independente da iluminação do ambiente.

**42.12.2** O funcionamento descrito no caput é aplicável quando não for acionada a ré. Caso acionada a ré, a imagem a ser exibida na tela ao motorista deverá ser da câmera da traseira do ônibus.

**42.12.3** Eventuais teclas presentes no monitor/tela mencionado no caput devem ser desabilitadas via software, de modo a impedir a desconfiguração manual não autorizada do equipamento, garantindo que a configuração do sistema seja executada apenas por equipe de manutenção devidamente capacitada.

**42.12.4** As imagens operacionais no monitor/tela de apoio ao condutor, em princípio, podem ser exibidas com o veículo em movimento. Entretanto, o software do sistema deve estar preparado para permitir a configuração para visualização a partir de velocidades mais restritas (parametrizável), de acordo com a necessidade operacional.

**42.12.5** Para os demais veículos não equipados com sistema de apoio ao condutor, devem ser disponibilizados de forma avulsa (não instalada) monitores de 7” para apresentação das imagens e da abrangência do sistema de câmeras de monitoramento interno. A quantidade de monitores avulsos a serem disponibilizados deve ser em percentual de 10% dos

equipamentos (arredondamento para cima), devendo ser considerado para o cálculo o mesmo tipo e categoria de veículo, por empresa, carroceria, fornecedor e marca do sistema.

**42.13** Os equipamentos de anúncio de paradas e de câmeras devem estar devidamente aprovados pela URBS e apresentar garantia de 03 (três) anos contra defeitos de fabricação, oferecendo assistência técnica em Curitiba ou Região Metropolitana.

### 43. SENSOR SEMAFÓRICO

Para melhor operacionalização do Sistema, visando a priorização da via para o transporte coletivo, os veículos Articulado Expresso e Biarticulado devem apresentar preparação para instalação de sensores eletrônicos para interação com os semáforos (TAGs). Essa aplicação deve ser considerada no sistema elétrico do veículo, de forma que o referido dispositivo, quando de sua futura instalação, fique protegido contra sobrecargas e eventuais riscos de curto-circuito. A “espera” para o dispositivo deve prever ponto de alimentação e aplicação no balanço dianteiro do ônibus.

### 44. PLACA FRONTAL (RECOLHE)

Os ônibus devem apresentar uma placa no lado direito do painel e próxima ao para-brisa, fixada por um suporte na cor cinza grafite, com canaleta em borracha e feltro para evitar ruídos/vibrações. A placa deve ser na cor Branco Polar com sua parte inferior distante 30 mm da superfície do painel no local em que está aplicada, de modo a ficar visível para o usuário interno e externamente. Material, leiaute e posicionamento anexados (atentar para ao dimensionamento).

### 45. SISTEMA ANTI-CARONA

**45.1** Para minimizar os riscos de acidentes e a prática de “caronas externas” indevidas nos ônibus, os veículos **dos tipos Padron, Articulado e Biarticulado** devem apresentar fechamento na parte inferior interna do para-choque traseiro, de modo a não permitir que o ciclista encaixe o pé para se deixar levar pela movimentação do ônibus (material, dimensões e posicionamento, conforme anexo). Atentar para a projeção longitudinal, que deve ser de 400-100 mm a partir da face interna do para-choque traseiro. Para o caso de motor traseiro, admitem-se eventuais furações/aletas para promover melhor circulação de ar no compartimento do motor, as quais não deverão permitir, todavia, o encaixe do pé do ciclista conforme ora descrito.

**45.2** Para o mesmo objetivo e tipos de veículos do item anterior, é desejável que as grades laterais externas e as tampas de acesso aos bocais dos tanques sejam construídas e instaladas de forma a não permitir que pessoas em veículos de propulsão humana as utilizem como suporte/pega para serem “puxadas” pelo ônibus.

## 46. OBSERVAÇÕES GERAIS

**46.1** Os projetos devem ser fornecidos para análise da Área de Especificação e Inspeção de Frota (AEF/URBS) em aplicativo eletrônico que permita a sua visualização e edição. O prazo para disponibilização dos desenhos técnicos à AEF/URBS deve ser no devido tempo para sua avaliação, eventuais correções e aprovação final, com, no mínimo, 30 (trinta) dias antes de um veículo “cabeça-de-série” entrar na linha de produção, sob pena de reprovação do leiaute do veículo e de demais que, eventualmente, o tomaram como referência.

**46.2** O veículo “cabeça-de-série” somente poderá ser produzido após a aprovação pela AEF/URBS dos projetos/desenhos técnicos apresentados ao órgão gestor.

**46.2.1** Para que os desenhos técnicos sejam analisados, faz-se necessária a apresentação de, no mínimo, as seguintes informações:

- Dimensões: comprimento total, largura, altura interna e externa do veículo e do piso em relação ao solo, entre-eixos, balanços dianteiro e traseiro;
- Indicação dos ângulos de entrada e saída e do raio de giro/manobra;
- Área de salão;
- Planta com o leiaute da distribuição de bancos; espaço reservado para cadeira de rodas; vão livre e posicionamento das portas de serviço/emergência; largura do corredor e das caixas de rodas; posicionamento e modelo dos itinerários e dos botões de campainha; ventiladores e cúpulas; das lixeiras, dos balaústres, da catraca e validador; das tampas de acesso para passagem dos cabos de mídia embarcada; disposição dos instrumentos e das telas do painel, das câmeras dos sistemas de monitoramento e de apoio ao condutor com seus respectivos ângulos de abrangência;
- Vistas (cortes transversais e longitudinais) que possibilitem a análise do distanciamento e alinhamento dos bancos, detalhamento dos balaústres verticais e horizontais, escotilhas de ventilação, dimensões das caixas de roda (altura, largura e comprimento), altura interna do veículo e altura dos degraus;
- Dimensões dos bancos de passageiros;
- Tabela contendo pesos do chassi, carroceria e do veículo com e sem passageiros;
- Projeto de identificação visual (pintura).

Obs.: De acordo com o entendimento da AEF/URBS, poderão ser solicitados maiores detalhamentos dos projetos.

**46.3** O encarroçamento de um modo geral deve obedecer às normas, especificações e exigências do fabricante do chassi.

**46.4** Veículos embasados nestas especificações, porém, com leiautes diferenciados, poderão ser extraordinariamente produzidos desde que com o devido acordo técnico entre as partes e autorização da URBS.

**46.5** Após sua produção, os veículos serão inspecionados fisicamente pela URBS e quaisquer não conformidades deverão ser corrigidas, sendo esta uma condição para a incorporação do ônibus no Sistema de Transporte Coletivo de Curitiba.

**46.6** Em suas inspeções, a URBS poderá solicitar alterações de melhoria, tais como a inclusão ou retirada de balaústres e anteparos, reposicionamento de lixeiras, etc., sempre visando proporcionar maior segurança, circulação e conforto aos operadores e usuários.

**46.7** Em qualquer tempo, é reservado à URBS o direito de revogar ou alterar qualquer item do presente Manual. Em caso de eventual alteração, a URBS encaminhará a substituição do item alterado.

**46.8** Os casos omissos serão analisados pela URBS.

**46.9** Fica proibida a reprodução do presente Manual para quaisquer fins, sem a devida autorização da URBS.

**46.10** Este manual entra em vigor a partir da data de sua publicação oficial no site da URBS.