

**DECRETO Nº. 12.713 DE 01 DE MARÇO DE 1994**

**ESTABELECE PADRÕES TÉCNICOS, A SEREM OBSERVADOS PARA A APROVAÇÃO DOS VEÍCULOS UTILIZADOS NO SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PASSAGEIROS POR ÔNIBUS NO MUNICÍPIO DO RIO DE JANEIRO.**

O texto a seguir apresentado é a consolidação feita em janeiro de 2006 do Decreto 12713 que aprova o REGULAMENTO QUE ESTABELECE PADRÕES TÉCNICOS com as alterações posteriores expressas no Decreto 25405 de 17/05/2005 e pela Portaria SMTU nº. 253 de 21/11/2005.

Consta ainda em anexo, separado da legislação consolidada a Portaria SMTU 254/21/11/2005 que estabelece procedimentos administrativos referentes a alteração de frotas, trazendo definições sobre frota determinada e operacional.

O PREFEITO DA CIDADE DO RIO DE JANEIRO no uso de suas atribuições legais,

CONSIDERANDO o resultado dos trabalhos técnicos desenvolvidos pelo Grupo de Trabalho constituído pela Secretaria Municipal de Transportes, conforme Resolução "P" Nº. 047/93, de 10 de agosto de 1993.

**DECRETA**

- Art. 1º** - Fica aprovado o REGULAMENTO QUE ESTABELECE PADRÕES TÉCNICOS A SEREM OBSERVADOS PARA A APROVAÇÃO DOS VEÍCULOS UTILIZADOS NO SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PASSAGEIROS POR ÔNIBUS NO MUNICÍPIO DO RIO DE JANEIRO, em anexo.
- Art. 2º** - As empresas permissionárias ficam obrigadas, a partir do prazo de 90 (noventa) dias contados da data de entrada em vigor do presente Decreto, a substituir os veículos com vida útil vencida, por veículos que atendam à padronização estabelecida no Regulamento.
- Art. 3º** - As empresas permissionárias deverão incorporar aos COLETIVOS EM GERAL a padronização das programações visuais, interna e externa das carrocerias, na conformidade do que dispõe o artigo 7º e seus parágrafos do Regulamento em anexo, até a data da vistoria anual dos veículos.
- Art. 4º** - Os mecanismos de abertura de portas de serviço, de que trata o artigo 36 e seu parágrafo único do Regulamento, deverão ser implantados no prazo máximo de 180 (cento e oitenta) dias, contados da data de publicação do presente Decreto.
- Art. 5º** - A partir da data da entrada em vigor do presente Decreto, todo aumento ou renovação de veículos da frota só serão permitidos com o atendimento às determinações legais constantes do Regulamento.
- Art. 6º** - Até 31 de dezembro de 1996, toda a frota de ônibus do Município deverá estar adaptada aos padrões técnicos determinados pelo Regulamento.
- Art. 7º** - Caberá a Superintendência Municipal de Transportes Urbanos SMTU - baixar as normas complementares que forem necessárias ao fiel cumprimento do presente Decreto, no prazo máximo de 90 (noventa) dias contados do dia de publicação.
- Art. 8º** - Este Decreto entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário, em especial o Decreto Nº. 9.673, de 10 de outubro de 1990.

Rio de Janeiro, 01 de março de 1994.

CÉSAR MAIA

**REGULAMENTO QUE ESTABELECE PADRÕES TÉCNICOS A SEREM OBSERVADOS PARA APROVAÇÃO DOS VEÍCULOS UTILIZADOS NO SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PASSAGEIROS POR ÔNIBUS NO MUNICÍPIO DO RIO DE JANEIRO.**

**Capítulo I**

**Disposições Gerais**

**Art. 1º** - O presente regulamento estabelece padrões técnicos a serem observados para aprovação dos veículos utilizados no Sistema de Transporte Público de Passageiros por Ônibus no Município do Rio de Janeiro, visando à garantia de condições mínimas de segurança e conforto dos usuários, tripulantes e terceiros e a proteção do meio ambiente.

**Art. 2º** - Os veículos empregados nas linhas regulares do Município do Rio de Janeiro classificam-se, quanto à composição, em:

- I - **ÔNIBUS SIMPLES** - aquele constituído de uma só unidade, movido por motor próprio e solidário;
- II - **ÔNIBUS ARTICULADO** - aquele constituído por duas unidades rígidas, basicamente do tipo ônibus simples, destinadas à acomodação dos passageiros e interligadas por seção articulada que possibilita a livre passagem entre os compartimentos, sendo somente uma das unidades dotada de tração, podendo ser dotado de ar condicionado; (**Decreto 25405/2005**).
- III - **ÔNIBUS BIARTICULADO** - aquele constituído por três unidades rígidas, basicamente do tipo ônibus simples, destinadas à acomodação dos passageiros e interligadas por seção articulada que possibilita a livre passagem entre os compartimentos, sendo somente uma das unidades dotada de tração, podendo ser dotado de ar condicionado. (**Decreto 25405/2005**).

**Art. 3º** - **OS ÔNIBUS SIMPLES** empregados nas linhas regulares do Município do Rio de Janeiro classificam-se, quanto ao nível de serviço e à característica operacional da linha, em:

- I - **ÔNIBUS URBANO** - aquele utilizado nas linhas em que é permitido o transporte de passageiros em pé, com peso bruto total (PBT) igual ou maior que quatorze ( $\geq 14$ ) toneladas, comprimento acima de dez e meio ( $>10,5$ ) metros, oferta acima de trinta e cinco ( $>35$ ) assentos, podendo ser dotado de ar condicionado. Este veículo se subdivide em dois tipos: TIPO I e TIPO II, a serem empregados segundo o nível de serviço, consideradas as características operacionais das linhas onde são utilizados. (**Decreto 25405/2005**).

Para os veículos de que trata o inciso I do Art 3º, aceita-se peso bruto total (PBT) maior ou igual a 12 (doze) toneladas, desde que respeitadas as demais especificações para este tipo de veículo. (**Portaria 253 SMTU /2005**)

- I.1 - Para operar nas regiões periféricas ou como alimentadoras e / ou distribuidor do sistema de Transporte será usado preferencialmente o veículo do TIPO I.
- I.2 - Em vias exclusivas, corredores ou áreas exclusivas será obrigatoriamente usado o veículo TIPO II.

- II - **ÔNIBUS RODOVIÁRIO** - aquele utilizado nas linhas onde os passageiros são transportados exclusivamente sentados, com peso bruto total (PBT) igual ou maior que quatorze ( $\geq 14$ ) toneladas, comprimento acima de dez e meio ( $>10,5$ ) metros, oferta acima de trinta e cinco ( $>35$ ) assentos com elevado nível de conforto, dotados de poltronas reclináveis, apenas uma porta de serviço, dispondo ou não de sistema de ar condicionado e outras características definidas neste regulamento; (**Decreto 25405/2005**)

- III - **MICROÔNIBUS** – aquele utilizado nas ligações locais (transporte de vizinhança), com peso bruto total (PBT) maior que cinco ( $>5$ ) e menor que nove ( $<9$ ) toneladas, comprimento maior de seis ( $>6$ ) e menor ou igual a nove ( $\leq 9$ ) metros e oferta de até trinta ( $\leq 30$ ) assentos. Este veículo se subdivide em dois tipos: URBANO, onde é permitido o transporte de passageiros em pé e RODOVIÁRIO, onde os passageiros são transportados exclusivamente sentados. (**Decreto 25405/2005**)

IV – **MICROMASTER** – aquele utilizado nas ligações locais (transporte de vizinhança), nas regiões periféricas ou como alimentador e/ou distribuidor do sistema de transportes, com peso bruto total (PBT) maior ou igual que nove ( $\geq 9$ ) e menor que quatorze ( $< 14$ ) toneladas, comprimento maior que nove ( $> 9$ ) e menor ou igual a dez e meio ( $\leq 10,5$ ) metros e oferta maior que vinte e cinco ( $> 25$ ) e menor ou igual que trinta e cinco ( $\leq 35$ ) assentos. Este veículo se subdivide em dois tipos: URBANO, onde é permitido o transporte de passageiros em pé e RODOVIÁRIO, onde os passageiros são transportados exclusivamente sentados. **(Decreto 25405/2005)**

**Art. 4º - OS ÔNIBUS ARTICULADOS e os BIARTICULADOS** são aqueles empregados nas linhas regulares do Município do Rio de Janeiro cujos itinerários utilizem, majoritariamente, vias exclusivas, corredores ou áreas exclusivas, sendo permitido o transporte de passageiros em pé. **(Decreto 25405/2005)**

**Parágrafo Único** - Para os veículos mencionados no caput deste artigo são válidas, quando não explicitadas, as características definidas para os ÔNIBUS URBANOS TIPO II.

**Art. 5º** - A Superintendência Municipal de Transportes Urbanos - SMTU, considerando as características operacionais das linhas regulares e as peculiaridades do sistema viário, estabelecerá o tipo mais adequado de veículo a ser empregado, observando o disposto nos Arts. 3º e 4º.

## **Capítulo II** **Características Específicas das Carrocerias**

**Art. 6º** - Considera-se, na determinação da carga útil transportada, o valor de 640 N como peso médio por pessoa.

**Parágrafo Único** - Para efeito de cálculo de passageiros em pé deve ser tomado o valor de no máximo 5 (cinco) passageiros por  $m^2$ , desconsiderando:

- I Área dos Degraus;
- II Área da catraca, definida como de  $0,40 m^2$ , equivalente a dois passageiros em pé;
- III Área de influência do posto do motorista;
- IV Área ocupada pelos pés dos passageiros sentados e, quando à frente, admitir acomodação de passageiros em pé.
- V Área do posto do cobrador;
- VI Área do motor, quando for o caso.

**Art. 7º** - Todos os veículos utilizados no Sistema de Transporte Público de Passageiros por meio de Ônibus do Município do Rio de Janeiro, denominados neste regulamento COLETIVOS EM GERAL, devem ter seus projetos previamente apresentados a Superintendência Municipal de Transportes Urbanos – SMTU - para aprovação, após verificação do atendimento das características obrigatórias constantes deste regulamento. **(Decreto 25405/2005)**

§ 1º-Para fins de aprovação dos projetos pela Superintendência Municipal de Transportes - SMTU -, devem ser apresentados, pelas montadoras e encarregadoras, desenhos e memorial descritivo em escala adequada e devidamente cotados.

§ 2º - Para fins de aprovação de lay-out externo das carrocerias pela Superintendência Municipal de Transportes Urbanos - SMTU, o mesmo deve ser apresentado pelas empresas operadoras obedecendo ao seguinte critério: cor ou cores para identificação da empresa e cor de fundo para inserção dos itens de padronização externos (número de ordem, nome da empresa e placa de livre acesso).

§ 3º - Fica sujeito a aprovação pela Superintendência Municipal de Transportes – SMTU o uso de símbolos, figuras (desenhos) ou logomarca comercial da empresa operadora nas partes externas das carrocerias dos ÔNIBUS SIMPLES, dos ÔNIBUS ARTICULADOS e dos ÔNIBUS BIARTICULADOS do Município do Rio de Janeiro, exceto no espaço destinado a empresa, que deve obedecer ao modelo apresentado no desenho 1.6 – IDENTIFICAÇÃO DA EMPRESA, desde que o lay-out escolhido não comprometa a perfeita identificação das informações obrigatórias contidas nos §§ 2º e 4º deste artigo, vedado o lay-out de publicidade comercial fora das especificações da legislação pertinente. **(Decreto 25405/2005)**

§ 4º - Os veículos devem possuir sistema informativo, externa e internamente (programação visual), conforme disposto nos modelos apresentados nos desenhos anexos (páginas 44 a 46, 56 e 60 a 62) - sempre aplicados em caracteres de cor preta (fundo claro) ou cor branca (fundo escuro), em consonância com o Art. 3º da Resolução SMTR N° 627 de 17 de agosto de 1994. Quando cabível a programação visual deve atender às modificações introduzidas pelas Portarias N° 126 TR/SMTU/PRE de 29 de abril de 2002 e N° 236 SMTU/PRE de 15 de abril de 2005. **(Decreto 25405/2005)**

§ 5º - Para os veículos que operam em vias segregadas a Superintendência Municipal de Transportes Urbanos - SMTU -, especificará ou manterá, de acordo com as características dos corredores de serviço, o tipo de pintura a ser adotado, observado o disposto neste artigo nos seus parágrafos 2º, 3º e 4º.

**Art. 8º** - As comunicações (avisos) de cunho sócio-institucional (campanhas, promoções de eventos beneficentes, etc.) deverão ser previamente autorizadas pela Superintendência Municipal de Transportes Urbanos - SMTU " e só poderão ser fixadas onde a lei não proíba.

**Art. 9º** - O painel de vidro situado atrás do motorista ou qualquer outro, será usado exclusivamente para mensagens sobre o Sistema de Transporte Coletivo por Ônibus na Cidade do Rio de Janeiro, no seu aspecto operacional e social, e também as previstas no Art. 8º, devendo ser previamente autorizadas pela Superintendência Municipal de Transportes Urbanos - SMTU.

**Art. 10** - É expressamente proibida a veiculação de qualquer informação (programação visual) diferente daquelas contidas no anexo a que se referem os § 3º e 4º do artigo 7º **(Decreto 25405/2005)**.

## Seção I

### Características das Carrocerias

**Art. 11** - Os valores dos raios de giro dos ÔNIBUS URBANOS devem obedecer aos limites estabelecidos na tabela a seguir. Estes valores são relativos a uma curva de 360º, com máximo esterçamento:

	TABELA	
MANOBRABILIDADE		VALOR (m)
Raio externo entre as paredes		13,60 (máximo)
Raio externo entre guias		12,00 (máximo)
Raio interno entre guias		5,00 (mínimo)
Avanço radial de traseira		1,00 (máximo)

**Parágrafo Único** - Para os ônibus com comprimento diferente de **13,20m** (treze metros e vinte centímetros) devem ser apresentados à Superintendência Municipal de Transportes Urbanos - SMTU os valores dos respectivos raios de giro.

**Art. 12** - As carrocerias dos ônibus devem ter as seguintes medidas máximas, tomadas entre as partes externas dos pára-choques traseiro e dianteiro:

I **14,00 m** (quatorze metros) para ÔNIBUS SIMPLES. **(Decreto 25405/2005)**

II **18 15m** (dezoito metros e quinze centímetros) para os **ÔNIBUS ARTICULADOS**.

III **26,70 m** (vinte e seis metros e setenta centímetros) para ÔNIBUS BIARTICULADO. **(Decreto 25405/2005)**

§ 1º - Para os veículos não especificados acima deverão ser apresentadas para aprovação junto à Superintendência Municipal de Transportes Urbanos - SMTU as características métricas que envolvem o comprimento dos mesmos.

§ 2º - Devem ser respeitados os limites de peso total máximo indicado por eixo veicular, conforme a NBR 6070 da ABNT.

**Art. 13** - A largura total máxima dos COLETIVOS EM GERAL será de 2,60m (dois metros e sessenta centímetros), aí incluídos os pára-choques e as luzes de sinalização, excluídos os espelhos retrovisores externos e as partes retráteis.

**Art. 14** - A altura máxima da carroceria, medida entre o nível do solo e a geratriz superior do ponto externo mais elevado do veículo, deve ser de:

**I** - 3,50 m (três metros e cinquenta centímetros) para ÔNIBUS URBANOS (TIPO I e TIPO II), MICROÔNIBUS (URBANO E RODOVIÁRIO) e MICROMASTER (URBANO e RODOVIÁRIO); (**Decreto 25405/2005**)

**II** - 4,40m (quatro metros e quarenta centímetros) para os ÔNIBUS RODOVIÁRIOS.

**Art. 15** - A altura interna mínima, medida entre a face interior do teto e o piso do veículo no centro do corredor, deve ser de:

**I** - 2,00m (dois metros) para os ÔNIBUS URBANOS (TIPO I e Tipo II)

**II** - 1,80 m (um metro e oitenta centímetros) para ÔNIBUS RODOVIÁRIOS, MICROÔNIBUS RODOVIÁRIO e MICROMASTER RODOVIÁRIO; (**Decreto 25405/2005**)

**III** - 1,90 m (um metro e noventa centímetros) para MICROÔNIBUS URBANO e MICROMASTER URBANO. (**Decreto 25405/2005**)

**§ 1º** - Para os ÔNIBUS RODOVIÁRIOS, admite-se a existência de ressalto do corredor central de no máximo 0,20m (vinte centímetros) em correspondência à última fileira de poltronas e à conseqüente redução na altura interna mínima.

**§ 2º** - Para os demais veículos a inclinação máxima do piso será de 5% (cinco por cento).

**Art. 16** - A altura máxima do piso do veículo, medida nas regiões das portas a partir do nível do solo, deve ser de:

**I** - 1,05 m (um metro e cinco centímetros) para ÔNIBUS URBANOS TIPO I, MICROÔNIBUS URBANOS e MICROMASTER URBANOS; (**Decreto 25405/2005**)

**II** - 0,92m (noventa e dois centímetros) para os ÔNIBUS TIPO II.

**Art. 17** - O piso do veículo deve ser plano e do tipo antiderrapante, exceção feita para as caixas de roda e o posto do motorista (observado o disposto no parágrafo 2º do Art. 15).

**Art. 18** - O balanço traseiro dos COLETIVOS EM GERAL deve atender aos limites estabelecidos no **Regulamento do Código Trânsito Brasileiro**.

**Art. 19** - Todos os COLETIVOS EM GERAL devem ser equipados com pára-choques do tipo I envolvente, isto é, com extremidades encurvadas ou anguladas, mantendo-se contudo dentro dos limites da largura estabelecida no Art. 13.

**Art. 20** - A altura máxima dos pára-choques, contida entre a sua geratriz inferior e o nível do solo, deve ser de:

**I** - 0,55 m (cinquenta e cinco centímetros) para os ÔNIBUS URBANOS TIPO II;

**II** - 0,65m (sessenta e cinco centímetros) para os demais, excetuando-se os ÔNIBUS RODOVIÁRIOS.

**§ 1º** - A altura máxima será medida, considerando-se o veículo com seu "peso em ordem de marcha", conforme definido pela norma da ABNT (NBR 6070);

**§ 2º** - Sobre os pára-choques não se admite a colocação de componentes elétricos.

**Art. 21** - Os ângulos mínimos de entrada e saída, estando o veículo em "ordem de marcha", conforme definido na NBR 6070, devem ser de 8º (oito graus), exceto nos ÔNIBUS RODOVIÁRIOS.

**Art. 22** - A carroceria deve ser constituída de modo que no interior do veículo, a uma altura de 1,20m (um metro e vinte centímetros) do piso do veículo, os níveis de ruído não ultrapassem 80 dB (A) com o veículo estacionário e 85 dB (A) quando o veículo estiver em movimento.

**Parágrafo Único** - Não são permitidos a instalação e o uso de buzina nos COLETIVOS EM GERAL.

**Art.23** - O material utilizado nos COLETIVOS EM GERAL deve possuir características de retardamento do fogo, não produzir fumaças tóxicas, tampouco farpas em caso de ruptura, conforme a Resolução nº 675/86 do CONTRAN.

**Art. 24** - A rigidez global da estrutura deve ser tal que, sob distribuição não uniforme das cargas, as deflexões elásticas não prejudiquem a operação de portas e janelas.

**§ 1º** - A estrutura deve possuir capacidade de suportar rotação completa sobre o eixo longitudinal transversal, sem deformação permanente, com carga equivalente ao peso bruto total, uniformemente distribuída.

**§ 2º** - A rigidez global localizada deve ser suficiente para impedir ruídos e vibrações que prejudiquem conforto dos usuários.

**Art. 25** - É obrigatório nos COLETIVOS EM GERAL a utilização de dispositivo de luz de freio elevada denominado "BREAK-LIGHT", instalado na parte traseira do veículo, conforme a Resolução Nº. 692/88 do CONTRAN.

## **Seção II** **Escadas e Degraus**

**Art. 26** - A altura máxima para o patamar do primeiro degrau da escada, medida perpendicularmente ao plano de rolamento do veículo, deve ser de 0,37m (trinta e sete centímetros) para os ÔNIBUS URBANOS TIPO II, de 0,40 m (quarenta centímetros) para os ÔNIBUS RODOVIÁRIOS e de 0,45 m (quarenta e cinco centímetros) para os demais, considerando a massa do veículo em "ordem de marcha", conforme definido na NBR 6070.

**Parágrafo Único** - A altura máxima dos demais degraus da escada deve ser de:

**I** - 0,30m (trinta centímetros) para os ÔNIBUS URBANOS TIPO I;

A altura máxima dos degraus da escada de que trata o inciso I do Art. 26 também deverá ser aplicável aos veículos tipo **MICROMASTER**, tendo em vista tratar-se de veículo com configuração construtiva derivada do ÔNIBUS URBANO TIPO I. (**Portaria SMTU 253/05**)

**II** - 0,25m (vinte e cinco centímetros) para os ÔNIBUS RODOVIÁRIOS;

**III** - 0,275m (duzentos e setenta e cinco milímetros?) para os demais.

**Art. 27** - A profundidade mínima do piso de qualquer degrau das escadas de acesso deve ser de:

**I** - 0,27m (vinte e sete centímetros) para os ÔNIBUS URBANOS TIPO I;

**II** - 0,30m (trinta centímetros) para os ÔNIBUS URBANOS TIPO II;

**III** - 0,25 m (vinte e cinco centímetros) para os demais. (**Decreto 25405/2005**)

**Art. 28** - As larguras mínimas de cada degrau, já subtraída a dimensão do espaço para a movimentação das folhas das portas, devem ser de:

**I** - 0,50m (cinquenta centímetros) para portas simples;

**II** - 0,93m (noventa e três centímetros) para portas duplas;

**III** - 0,30m (trinta centímetros) para as portas dos ÔNIBUS RODOVIÁRIOS.

## **Seção III**

### **Ventilação Interna**

**Art. 29** - Os COLETIVOS EM GERAL devem dispor de sistema de ventilação que assegure renovação de ar.

**§ 1º** - OS ÔNIBUS URBANOS do TIPO II devem dispor de sistema de ventilação mecânica que assegure a renovação do ar pelo menos 20 (vinte) vezes por hora. Não deve ser considerada a renovação natural obtida pela abertura das portas durante as paradas, bem como as tomadas de ar localizadas no painel frontal. A velocidade do fluxo de ar nos orifícios de ventilação mecânica não deve ultrapassar 4,00 m/s (quatro metros por segundo).

§ 2º - Os ÔNIBUS URBANOS (TIPO I e TIPO II) devem ser guarnecidos de duas escotilhas de teto no mínimo, localizadas no centro do corredor, sendo uma no centro da seção dianteira e outra no centro da seção traseira, com dimensões mínimas de 0,60 m (sessenta centímetros) por 0,60 m (sessenta centímetros). **(Decreto 25405/2005)**

§ 3º - Os ÔNIBUS URBANOS (TIPO I e TIPO II), MICROÔNIBUS, MICROMASTER e ÔNIBUS RODOVIÁRIOS devem ter 02 (duas) tomadas de ar colocadas no teto ao longo do veículo, convenientemente instaladas, protegidas de forma a possibilitar sua perfeita utilização em dias chuvosos. **(Decreto 25405/2005)**

§ 4º - Os MICROÔNIBUS e MICROMASTER devem ser guarnecidos de no mínimo 1 (uma) escotilha de teto, com dimensões mínimas de 0,60 m (sessenta centímetros) por 0,60 m (sessenta centímetros). **(Decreto 25405/2005)**

§ 5º - Os COLETIVOS EM GERAL equipados com aparelho de ar condicionado devem possuir características que permitam, quando utilizado sistema de ar condicionado e calefação, manter a temperatura e a umidade relativa do ar internas em níveis confortáveis para os passageiros. Em ambos os casos as janelas devem possuir trincos especiais que impeçam sua abertura pelos passageiros, devendo, porém, caso necessário, ser facilmente abertas pela tripulação. **(Decreto 25405/2005)**

§ 6º - Os ÔNIBUS RODOVIÁRIOS devem ser guarnecidos de duas escotilhas de teto, no mínimo, localizadas no centro do corredor, sendo uma no centro da seção dianteira e outra no centro da seção traseira, com dimensões mínimas de 0,50 m x 0,40 m (cinquenta por quarenta centímetros). **(Decreto 25405/2005)**

§ 7º - Os ÔNIBUS ARTICULADOS deverão ter três escotilhas de teto no mínimo e os BIARTICULADOS no mínimo quatro escotilhas de teto, localizadas no centro do corredor, sendo uma no centro da seção dianteira e outra no centro da seção traseira da unidade tratora, e uma no centro da cada unidade tracionada, com dimensões mínimas de 0,60 m (sessenta centímetros) por 0,60 m (sessenta centímetros). **(Decreto 25405/2005)**

§ 8º - Os ÔNIBUS ARTICULADOS deverão ter no mínimo três tomadas de ar no teto e os BIARTICULADOS no mínimo quatro tomadas de ar no teto, situadas ao longo do veículo, duas localizadas na unidade tratora e uma em cada unidade tracionada, convenientemente instaladas e protegidas, de forma a possibilitar sua perfeita utilização em dias chuvosos. **(Decreto 25405/2005)**

As escotilhas de que tratam os §§ 2º, 6º e 7º do Art. 29, quando, por impossibilidade construtiva, não puderem estar dispostas nos centros das seções dianteira e traseira, poderão variar desta posição central em +- 10%. **(Portaria da SMTU 253/05)**

**Art. 30 - OS COLETIVOS EM GERAL** devem possuir dispositivos de desembaçamento do pára-brisa e ventilação para o motorista, que funcionem independentemente do sistema de ventilação geral.

#### **Seção IV**

##### **Porta de Serviço**

**Art. 31 - Os ÔNIBUS URBANOS (TIPO I e TIPO II) e MICROMASTER URBANO** devem ter pelo menos duas portas de serviço, sendo a porta de embarque localizada no balanço dianteiro e a porta de desembarque localizada no balanço traseiro ou no entreeixos. **(Decreto 25405/2005)**

**Parágrafo Único** - Quando dispuser de três portas, uma delas se localizará no entreixo, o mais próximo possível do centro, e, no caso de quatro portas, duas devem estar juntas, na parte central da carroceria. **(Decreto 25405/2005)**

**Art. 32 - Nos MICROÔNIBUS, MICROMASTER e nos ÔNIBUS RODOVIÁRIOS com motor dianteiro,** a porta de serviço poderá localizar-se no entreixo, próximo a extremidade dianteira. **(Decreto 25405/2005)**

**Art. 33 - Os ÔNIBUS ARTICULADOS** deverão ter no mínimo três portas e os BIARTICULADOS no mínimo quatro portas, todas dispostas em concordância com o definido no Parágrafo Único do Art. 31. **(Decreto 25405/2005)**

**Art. 34 - Os ÔNIBUS, MICROÔNIBUS e MICROMASTER RODOVIÁRIOS** devem dispor de uma única porta de serviço, localizada na primeira metade do veículo, podendo ser usada porta auxiliar. **(Decreto 25405/2005)**

**Art. 35** - As portas de serviço devem ser duplas e de dimensões tais que, quando abertas, proporcionem um vão livre de, pelo menos, 1,10 m (um metro e dez centímetros) de largura e 1,90 m (um metro e noventa centímetros) de altura.

§ 1º - Entende-se por PORTA SIMPLES aquela com vão livre mínimo de 0,70 m (setenta centímetros) e PORTA DUPLA aquela com vão livre mínimo de 1,10 m (um metro e dez centímetros).

§ 2º - Nos ÔNIBUS URBANOS TIPO I e II admite-se portas simples cujo vão livre mínimo deve ser de 0,70 m (setenta centímetros) de largura e 1,90 m (um metro e noventa centímetros) de altura, obrigatoriamente de duas folhas. **(Decreto 25405/2005)**

§ 3º - Nos ÔNIBUS RODOVIÁRIOS, nos MICROÔNIBUS RODOVIÁRIOS e MICROMASTER RODOVIÁRIOS, admite-se o uso de porta simples, cujo vão livre mínimo deve ser de 0,55 m (cinquenta e cinco centímetros) de largura e 1,75 m (um metro e setenta e cinco centímetros) de altura. **(Decreto 25405/2005)**

Admite-se que as portas de que trata o § 3º do Art. 35 apresentem configuração própria para uso em veículos rodoviários, independente do dimensionamento apresentado para as PORTAS SIMPLES **(Portaria SMTU 253/05)**.

§ 4º - Nos MICROÔNIBUS URBANOS e MICROMASTER URBANOS o vão livre mínimo deve ser de 0,60 m (sessenta centímetros) de largura e 1,90 m (um metro e noventa centímetros) de altura. **(Decreto 25405/2005)**

§ 5º - A projeção máxima para o exterior, durante o movimento de abrir e fechar, não deve ultrapassar 0,25 m (vinte e cinco centímetros) e, quando a mesma estiver aberta, de 0,15 m (quinze centímetros), em relação à parte mais externa da carroceria, excetuando-se o caso dos ÔNIBUS RODOVIÁRIOS, dos MICROÔNIBUS (URBANO E RODOVIÁRIO) e dos MICROMASTER (URBANO E RODOVIÁRIO). **(Decreto 25405/2005)**

§ 6º - Para efeito de medição de largura útil da porta, a qual deve ser feita ao centro da altura da mesma, desconsiderar a projeção dos pegamãos, cuja dimensão não deve exceder a 0,05 m (cinco centímetros).

**Art. 36** - O mecanismo de abertura das portas de serviço deve ter seu comando situado no posto do motorista, ao abrigo de manuseio não autorizado, podendo ser pneumático ou eletropneumático.

**Parágrafo Único** - O mecanismo mencionado no caput deste artigo, excetuando-se os ÔNIBUS RODOVIÁRIOS, os MICROÔNIBUS RODOVIÁRIOS e MICROMASTER RODOVIÁRIOS, deve conter dispositivo capaz de impedir a aceleração do veículo **quando** quaisquer das portas de serviço estiverem abertas, bem como, também, de impedir a abertura das mesmas com o veículo em movimento. **(Decreto 25405/2005)**

**Art. 37** - As portas, nos ÔNIBUS URBANOS (TIPO I e TIPO II) devem abrir de forma que o seu lado interno fique voltado para o passageiro.

**Art. 38** - Nos COLETIVOS EM GERAL, as metades superiores de qualquer porta de serviço devem ser envidraçadas e, no caso de porta dianteira, sua metade inferior deve também ser envidraçada, de modo a permitir maior visibilidade em manobras e paradas nos pontos, inclusive no caso das portas situadas no entreixo. **(Decreto 25405/2005)**

**Parágrafo Único** - É facultada aos ÔNIBUS RODOVIÁRIOS, MICROÔNIBUS RODOVIÁRIOS e MICROMASTER RODOVIÁRIOS a utilização de porta com a sua metade inferior não envidraçada **(Decreto 25405/2005)**

**Art. 39** - Todos os vidros referidos neste decreto devem obedecer à norma da ABNT para vidros de segurança (NBR 9491).

## Seção V

### Saída de Emergência

**Art. 40 - OS ÔNIBUS URBANOS** devem possuir no mínimo 3 (três) janelas de emergência do lado oposto às portas de serviço e 2 (duas) janelas de emergência do mesmo lado das portas de serviço, que funcionem como saídas de emergência, as quais, quando acionados seus mecanismos de abertura, serão totalmente ejetáveis ou articuladas no bordo inferior, de maneira que suas bordas livres, na posição aberta, encostem na lateral do veículo. **(Decreto 25405/2005)**

**§ 1º** - As janelas de que trata o caput deste artigo, quando localizadas no lado oposto às portas de serviço, não podem ser contíguas, devendo pelo menos 1 (uma) ser localizada entre o painel traseiro ou dianteiro - de acordo com o fluxo de entrada no veículo - e a catraca.

A janela de emergência de que trata o § 1º do Art 40 deverá necessariamente estar em lugar de livre acesso, não apresentando anteparo e impedimentos ao acionamento da mesma. **(Portaria SMTU 253/05)**.

**§ 2º** - No mecanismo de abertura das janelas que funcionem como saída de emergência deve ser utilizado um sistema de alavancas, acionáveis de cima para baixo (vide ilustração).

**§ 3º** - Deve ser colocado aviso legível com instruções claras sobre o funcionamento das janelas de "Saída de Emergência", bem como advertência sobre as conseqüências do seu uso indevido.

**Art. 41** - Os MICROÔNIBUS devem ter, no mínimo, 1 (uma) janela de emergência de cada lado do veículo e os MICROMASTER no mínimo duas (2) janelas de emergência de cada lado do veículo, que funcionem do mesmo modo como definido no Art. 40 em seus parágrafos 2o e 3o. **(Decreto 25405/2005)**

**Art. 42 - OS ÔNIBUS RODOVIÁRIOS** devem possuir no mínimo 3 (três) janelas de emergência de cada lado, se simples, ou 2 (duas) de cada lado, se duplas, nunca contíguas, que funcionem do mesmo modo definido no caput do Art. 40. **(Decreto 25405/2005)**

**Art. 43 - OS ÔNIBUS ARTICULADOS** devem possuir no mínimo 5 (cinco) janelas de emergência do lado oposto às portas de serviço e no mínimo 2 (duas) janelas de emergência do mesmo lado das portas de serviço, que funcionem como saída de emergência, do mesmo modo como definido no caput do Art. 40 e em seus parágrafos 1º, 2º e 3º.

**Art. 44 - Os ÔNIBUS BIARTICULADOS** devem possuir no mínimo 7 (sete) janelas de emergência do lado oposto às portas de serviço, sendo 3 (três) localizadas na unidade tratora e 2 (duas) em cada unidade tracionada, e no mínimo 4 (quatro) janelas de emergência do mesmo lado das portas de serviço sendo 2 (duas) localizada na unidade tratora e 1 (uma) em cada unidade tracionada, que funcionem como saída de emergência, do mesmo modo como definido no caput do Art. 40 e em seus parágrafos 1º, 2º e 3º. **(Decreto 25405/2005)**

**Art. 45 - Os COLETIVOS EM GERAL** deverão possuir uma escotilha no teto que também funcione como saída de emergência, observadas as dimensões especificadas para cada tipo de veículo, conforme disposto no Art. 29 e em seus parágrafos 2º, 4º, 6º e 7º (conforme modelos anexos) e no Art. 5o da Resolução SMTR No 627 de 17 de agosto de 1994. **(Decreto 25405/2005)**

**Parágrafo Único** - Deve ser colocado aviso legível com instruções claras sobre o funcionamento da escotilha de saída de emergência, bem como advertência sobre as conseqüências do seu uso indevido.

## Seção VI

### Banco do Passageiro

**Art. 46** - A disposição e o número de bancos devem ser estabelecidos considerando as características da linha, o nível de serviço, as dimensões da carroceria, o número e a localização das portas de serviço e a posição do motor.

**Art. 47** - Nos ÔNIBUS URBANOS, ÔNIBUS ARTICULADOS, ÔNIBUS BIARTICULADOS, MICROÔNIBUS URBANOS e MICROMASTER URBANOS todos os bancos dos passageiros devem ser montados no sentido de marcha do veículo, à exceção dos situados sobre as caixas de rodas, os quais podem ser montados costa a costa. **(Decreto 25405/2005)**

**Parágrafo Único** - Os bancos situados sobre as caixas de rodas e os bancos individuais junto às portas, obrigatoriamente, deverão dispor de apóia-braço.

**Art. 48** - Para os ÔNIBUS RODOVIÁRIOS as filas de bancos devem ser constituídas de 4 (quatro) unidades, colocadas duas a duas de cada lado do corredor central.

**Art. 49** - Nos MICROÔNIBUS as filas de bancos podem ser constituídas de 3 (três) unidades, colocadas 2 (duas) do lado esquerdo e 1 (uma) do lado direito. (**Decreto 25405/2005**)

**Art. 50** - Os bancos devem ser acolchoados e sua estrutura deve ser livre de arestas ou saliências.

**§1º** - Admite-se a utilização de bancos de plástico moldado ou similar nos ÔNIBUS URBANOS, ÔNIBUS ARTICULADOS, ÔNIBUS BIARTICULADOS, MICROÔNIBUS URBANOS e MICROMASTER URBANOS, desde que sejam anatomicamente construídos e previamente aprovados pela Superintendência Municipal de Transportes Urbanos – SMTU. (**Decreto 25405/2005**)

**§ 2º** - Cabe à Superintendência Municipal de Transportes Urbanos - SMTU - aprovar o tipo de linha ou serviço e o percentual da frota em que serão utilizados os bancos de plástico moldado ou similar, levando-se em consideração a extensão das linhas e suas áreas de operação.

**Art. 51** - A altura do assento em relação ao local de acomodação dos pés deve estar compreendida entre 0,38 m (trinta e oito centímetros) e 0,45m (quarenta e cinco centímetros), para os COLETIVOS EM GERAL, exceto para os ÔNIBUS RODOVIÁRIOS, para os quais deverá ser, no máximo, de 0,45m (quarenta e cinco centímetros).

**Art. 52** - A largura do assento deve ser de:

**I** - Nos ÔNIBUS URBANOS (TIPO I e TIPO II) e MICROMASTER URBANOS, 0,45m (quarenta e cinco centímetros) para bancos simples e 0,86m (oitenta e seis centímetros) para bancos duplos ou continuação destes; (**Decreto 25405/2005**)

**II** - Nos ÔNIBUS RODOVIÁRIOS, MICROÔNIBUS RODOVIÁRIOS e MICROMASTER RODOVIÁRIOS, no mínimo 0,40m (quarenta centímetros); (**Decreto 25405/2005**)

**III** - Nos MICROÔNIBUS URBANOS no mínimo de 0,40m (quarenta centímetros) para bancos simples e 0,80m (oitenta centímetros) para bancos duplos.

**Art. 53** - A profundidade do assento deve estar compreendida entre 0,38m (trinta e oito centímetros) e 0,40m (quarenta centímetros).

**Parágrafo Único** - Para os ÔNIBUS RODOVIÁRIOS a profundidade do assento, estando ele em posição normal, deve ser igual ou superior a 0,42m (quarenta e dois centímetros).

**Art. 54** - O ângulo do assento com a horizontal deve estar compreendido entre 5° (cinco graus) e 15° (quinze graus).

**Art. 55** - O ângulo do encosto do assento com a linha horizontal deve estar compreendido entre 105° (cento e cinco graus) e 115° (cento e quinze graus).

**Parágrafo Único** - Para os ÔNIBUS RODOVIÁRIOS, MICROÔNIBUS RODOVIÁRIOS e MICROMASTER RODOVIÁRIO o encosto do assento deve ter no mínimo 2 (dois) estágios de reclinção, o último dos quais com um ângulo, no mínimo, igual a 125° (cento e vinte e cinco graus) em relação à linha horizontal. (**Decreto 25405/2005**)

**Art. 56** - A altura do encosto, referida ao nível do assento, deve:

**I** - Estar entre 0,70 m (setenta centímetros) e 0,75 m (setenta e cinco centímetros) para os ÔNIBUS RODOVIÁRIOS, MICROÔNIBUS RODOVIÁRIOS e MICROMASTER RODOVIÁRIOS, quando na posição normal (**Decreto 25405/2005**).

**II** - Estar entre 0,45m (quarenta e cinco centímetros) e 0,48m (quarenta e oito centímetros) para os demais veículos, desconsiderando-se o pega-mão.

**Parágrafo Único** - O pega-mão do banco instalado nos ÔNIBUS URBANOS (TIPO I e TIPO II) deve ser de aço ou de alumínio, dotado de proteção acolchoada que não seja contínua, de modo a amortecer impactos com bruscas desacelerações, permitindo também espaço livre para que o passageiro possa segurar.

**Art. 57** - Os ÔNIBUS RODOVIÁRIOS, os MICROÔNIBUS RODOVIÁRIOS e MICROMASTER RODOVIÁRIOS devem ter, nos bancos, apoio para os braços dos passageiros em ambas as extremidades, o qual será fixo no lado do corredor e retrátil no centro. (**Decreto 25405/2005**)

§ 1º - A altura do apoio referido no caput deste artigo deve ser de 0,15m (quinze centímetros) a 0,20m (vinte centímetros) em relação ao assento.

§ 2º - O comprimento do apoio referido no caput deste artigo deve ser de 0,30m (trinta centímetros) a 0,35m (trinta e cinco centímetros), medido da face interna.

§ 3º - A largura mínima do apoio referido no caput deste artigo deve ser, na superfície de repouso do braço de 0,05m (cinco centímetros) para apoios do lado do corredor e de 0,03m (três centímetros) para todos os demais.

**Art. 58** - Para os COLETIVOS EM GERAL a distância livre entre o assento de um banco e o espaldar do que estiver à sua frente, medida no plano horizontal, deve ser igual ou superior a 0,30m (trinta centímetros). A mesma distância livre deve ser observada em relação a qualquer anteparo que venha a existir à frente de qualquer banco.

I - Para os ÔNIBUS RODOVIÁRIOS a distância livre entre o assento de um banco e o espaldar do que estiver à frente, medida no plano horizontal deve ser igual ou superior a 0,33m (trinta e três centímetros).

**Parágrafo Único** - Para bancos sobre as caixas de roda posicionados costa a costa, a distância mínima entre os encostos dos bancos montados frente a frente deve ser de 1,30m (um metro e trinta centímetros).

**Art. 59** - Para os ÔNIBUS RODOVIÁRIOS, os MICROÔNIBUS RODOVIÁRIOS e MICROMASTER RODOVIÁRIOS a distância livre entre o encosto de um banco e o espaldar do que estiver à sua frente, medida no plano horizontal que passa pelo centro do encosto, estando ambos os bancos na posição normal, deve ser igual ou superior a 0,75m (setenta e cinco centímetros). (**Decreto 25405/2005**)

§ 1º - A cada banco deve corresponder um apoio para os pés.

§ 2º - O porta-pacotes interno deve cobrir a extensão longitudinal do compartimento de passageiros, sobrepondo-se a todos os bancos localizados nos lados das janelas, com sua face inferior estando no mínimo a 1,35m (um metro e trinta e cinco centímetros) de altura em relação ao piso do veículo, e ser confeccionado em material resistente, com proteção contra deslocamento transversal dos objetos.

**Art. 60** - OS ÔNIBUS URBANOS devem possuir no mínimo 3 (três) lugares (bancos) perfeitamente identificados (coloração diferente e/ou placa identificativa) para uso preferencial de gestantes, deficientes físicos e idosos.

Os assentos de que trata o Art. 60 deverão estar preferencialmente entre a porta de embarque e a catraca.

**Parágrafo Único** – Na impossibilidade de atendimento do especificado no caput deste artigo, tais assentos devem ser dispostos o mais próximo possível da catraca e em lugar de fácil acesso. (**Portaria 253 SMTU / 2005**)

## Seção VII

### Poltrona do Motorista

**Art. 61** - A poltrona do motorista deve possuir cinto de segurança subabdominal, ser anatômica, regulável, acolchoada, possuindo ventilação, suspensão e amortecimento hidráulico ou similar, levando-se em consideração todos os demais aspectos funcionais e de conforto, de modo a minimizar o desgaste físico e mental do condutor do veículo.

**Parágrafo Único** - Entende-se como "similar" a poltrona de motorista que possua todas as condições de regulagens, anatomia, seja acolchoada, possua ventilação, porém, na suspensão, possa não ter o pistão hidráulico e passe a possuir um pino de interligação na estrutura de sustentação da mesma, evitando-se os movimentos oscilatórios verticais acentuados, ficando preservados os aspectos funcionais e de conforto do motorista, minimizando-lhe o desgaste físico e mental.

**Art. 62** - A fim de assegurar fácil acesso aos instrumentos e equipamentos de controle do veículo, a poltrona do motorista deve permitir o movimento longitudinal de, pelo menos, 0,12m (doze centímetros), oferecendo no mínimo 4 (quatro) posições de bloqueio.

**Art. 63** - O assento deve permitir alturas entre 0,40m (quarenta centímetros) e 0,55m (cinquenta e cinco centímetros), largura entre 0,40m (quarenta centímetros) e 0,50m (cinquenta centímetros), profundidade entre 0,38m (trinta e oito centímetros) e 0,45m (quarenta e cinco centímetros) e variação de curso vertical de, no mínimo, 0,13m (treze centímetros).

**Art. 64** - O encosto deve ser de forma trapezoidal, com base inferior variando de 0,40m (quarenta centímetros) a 0,50m (cinquenta centímetros), base superior de 0,34m (trinta e quatro centímetros) a 0,46m (quarenta e seis centímetros) e altura de 0,48m (quarenta e oito centímetros) a 0,55m (cinquenta e cinco centímetros). O encosto deve ainda permitir ajustamentos de forma contínua ou, pelo menos, 5 (cinco) estágios de inclinação, de 95° (noventa e cinco graus) a 115° (cento e quinze graus) com a horizontal.

**Art. 65** - A poltrona do motorista deve ser posicionada tendo como referência o volante de direção, os pedais e os pára-brisas, cujas posições e distâncias são elementos indicadores críticos para a condução confortável e segura do veículo, sendo instalada com o seu eixo de simetria coincidente com o do volante de direção. Seu encosto deve estar situado a uma distância entre 0,54m (cinquenta e quatro centímetros) e 0,70m (setenta centímetros), medida do centro deste.

**Art. 66** - A distância entre o eixo de simetria da poltrona e o painel lateral interno esquerdo deve estar compreendida entre 0,40m (quarenta centímetros) e 0,70m (setenta centímetros).

## **Seção VIII**

### **Poltrona do Cobrador**

**Art. 67** - OS ÔNIBUS URBANOS (TIPO I e TIPO II) devem possuir poltronas do cobrador que levem em conta os aspectos funcionais e de conforto, minimizando-lhe o desgaste físico e mental, devendo ser anatômicas, reguláveis, acolchoadas, dotadas de ventilação, amortecimento hidráulico ou similar e instaladas sobre patamar de 0,15 m (quinze centímetros) a 0,45 m (quarenta e cinco centímetros) acima do piso do veículo.

**Parágrafo Único** - Entende-se como "similar" a poltrona do cobrador que possua todas as condições de regulagens, anatomia, seja acolchoada, possua ventilação, porém, na suspensão, possa não ter o pistão hidráulico e passe a possuir um pino de interligação na estrutura de sustentação da mesma, evitando-se os movimentos oscilatórios verticais acentuados, ficando preservados os aspectos funcionais e de conforto do cobrador, minimizando-lhe o desgaste físico e mental.

**Art. 68** - O assento da poltrona do cobrador, cuja altura deve permitir variações entre 0,40 m (quarenta centímetros) e 0,53 m (cinquenta e três centímetros), deve ter largura entre 0,40 m (quarenta centímetros) e 0,50 m (cinquenta centímetros) e profundidade entre 0,38 m (trinta e oito centímetros) e 0,45 m (quarenta e cinco centímetros) com variações de curso vertical de, no mínimo, 0,13 m (treze centímetros).

**Art. 69** - O encosto da poltrona do cobrador deve ser de forma trapezoidal, com base inferior variando de 0,40 m (quarenta centímetros) a 0,50 m (cinquenta centímetros), base superior de 0,34 m (trinta e quatro centímetros) a 0,46 m (quarenta e seis centímetros) e altura de 0,48 m (quarenta e oito centímetros) a 0,55 m (cinquenta e cinco centímetros).

**§ 1º** - O encosto deve permitir ajustamento de forma contínua ou pelo menos 5 (cinco) estágios de inclinação, de 95°(noventa e cinco graus) a 105° (cento e cinco graus) com a horizontal.

**§ 2º** - A poltrona do cobrador deve ter apoios laterais acolchoados para os braços, sendo um dos lados escamoteável.

**§ 3º** - No posto do cobrador deve existir apoio para os pés.

## Seção IX

### Corredor de Circulação

**Art. 70** - A largura livre mínima do corredor de circulação, medida entre as faces laterais dos bancos e a 0,30m (trinta centímetros) acima do assento dos bancos dos passageiros, deve ser de:

**I** - 0,65m (sessenta e cinco centímetros) para os ÔNIBUS URBANOS (TIPO I e TIPO II) e MICROMASTER URBANOS, desconsiderando-se os apóia-braços quando houver; (**Decreto 25405/2005**)

**II** - 0,45m (quarenta e cinco centímetros) para os ÔNIBUS RODOVIÁRIOS, MICROÔNIBUS URBANOS e MICROMASTER RODOVIÁRIOS; (**Decreto 25405/2005**)

**III** - 0,36m (trinta e seis centímetros) para os MICROÔNIBUS RODOVIÁRIOS.

**Art. 71** - A área livre para passageiros em pé nos ÔNIBUS URBANOS (TIPO I e TIPO II) e MICROMASTER URBANOS, no lado anterior à catraca, deve ser de 1,00 m<sup>2</sup> (um metro quadrado) a 4,00m<sup>2</sup> (quatro metros quadrados). (**Decreto 25405/2005**)

## Seção X

### Janelas

**Art. 72** - Para os ÔNIBUS URBANOS (TIPO I e TIPO II), MICROÔNIBUS URBANOS e MICROMASTER URBANOS admite-se as janelas laterais instaladas tendo uma vidraça inferior e outra superior, móveis, que deslizem em caixilho próprio, de modo a oferecer visibilidade a passageiros sentados ou em pé. (**Decreto 25405/2005**)

**§ 1º** - A altura das vidraças superior e inferior deve ser igual.

**§ 2º** - A soma das aberturas das vidraças móveis, superior e inferior deve ser equivalente a, no mínimo, 40% da área envidraçada, devendo ser essas aberturas igualmente distribuídas.

**Art. 73** - Para os ÔNIBUS RODOVIÁRIOS, MICROÔNIBUS RODOVIÁRIOS e MICROMASTER RODOVIÁRIO, admite-se a instalação de janela inteiramente móvel que deslize em caixilho próprio, com largura mínima de 1,10m (um metro e dez centímetros) e altura mínima de 0,55m (cinquenta e cinco centímetros). (**Decreto 25405/2005**)

**Parágrafo Único** - Para janelas simples a largura mínima deve ser de 0,55 m (cinquenta e cinco centímetros).

**Art. 74** - As janelas dos ÔNIBUS URBANOS (TIPO I e TIPO II) e MICROMASTER URBANOS devem ter suas larguras compreendidas entre 1,20m (um metro e vinte centímetros), e 1,60m (um metro e sessenta centímetros), com altura mínima de 0,80m (oitenta centímetros), exceto para as janelas de acabamento ou de complementação. (**Decreto 25405/2005**)

**Art. 75** - O peitoril da janela, considerada como tal a linha acima da qual se localiza a sua parte de vidro, deve estar, a partir do piso do veículo, à altura de:

**I** - 0,70m (setenta centímetros) no mínimo e 0,95m (noventa e cinco centímetros) no máximo, para os ÔNIBUS URBANOS (TIPO I e TIPO II);

**II** - 0,70m (setenta centímetros) no mínimo e 1,00m (um metro) no máximo, para os ÔNIBUS RODOVIÁRIOS, MICROÔNIBUS e MICROMASTER. (**Decreto 25405/2005**)

**Parágrafo Único** - As medidas mencionadas nos incisos I e II deste artigo não se aplicam às janelas localizadas ao lado da poltrona do motorista, das caixas de rodas, do posto do cobrador e da cobertura do motor traseiro.

**Art. 76** - Todas as janelas devem ser guarnecidas com vidros de segurança, conforme norma da ABNT (NBR 9491), inclusive os pára-brisas e os vidros traseiros.

**Parágrafo Único** - Todas as janelas e os vidros traseiros devem ter transparência mínima de 70% (setenta por cento) e o pára-brisa com 75% (setenta e cinco por cento), de acordo com a **Resolução nº. 483/74 do CONTRAN**.

## **Seção XI** **Campainha por Botão e Cordão**

**Art. 77** - OS ÔNIBUS URBANOS (TIPO I e TIPO II) devem ter um sinal ótico e um sonoro ligados, simultaneamente acionados por botão interruptor e por cordão.

**Art. 78** - O sinal sonoro deve ter de 1 (um) a 2 (dois) segundos de duração e, quando acionado, soar apenas uma vez, voltando a ser ativado depois que a porta de desembarque for aberta. Esse dispositivo será equipado com um interruptor que permita ao motorista rearmá-lo independentemente da atuação da(s) porta(s).

**Art. 79** - O sinal ótico, quando acionado, deve permanecer ligado no posto do motorista e, no mínimo, em dois pontos visíveis a qualquer passageiro em pé, até a abertura da (s) porta (s).

**Art. 80** - Devem ser instalados no mínimo 4 (quatro) botões para acionamento do sinal de parada, um de cada lado do corredor, próximos da porta de saída, e um de cada lado do centro do corredor, a uma altura não superior a 1,50 m (um metro e cinquenta centímetros) em relação ao piso interno do veículo.

**Art. 81** - Os cordões de acionamento da campainha, instalados na parte superior, adiante da catraca, não podem ter afastamento maior do que 0,30m (trinta centímetros), contado do corrimão superior.

As exigências de que tratam os Art. 77, 78, 79 e 81 deverão ser extensivas aos COLETIVOS EM GERAL. (**Portaria SMTU 253/05**).

## **Seção XII**

### **Balaústres, Corrimãos e Colunas em Ônibus Urbanos, Ônibus Articulados, Ônibus Biarticulados, Microônibus Urbanos, Micromaster Urbanos e Micromaster Rodoviários. (Decreto 25405/2005)**

**Art. 82** - Os Balaústres, corrimãos e colunas devem ser construídos com tubos de aço ou alumínio, de seção circular e diâmetro externo compreendido entre 0,03m (três centímetros) e 0,04m (quatro centímetros), e resistirem a uma solicitação de 1500N aplicada no ponto equidistante das extremidades de fixação e, no caso de balaústre superior, a uma solicitação de 400N a cada 0,20m (vinte centímetros) de comprimento.

**Parágrafo Único** - Os balaústres, corrimãos e colunas devem ser revestidos com tinta epóxi ou equivalente, ou encapsulados, exceto quando se utilize aço inoxidável ou alumínio.

**Art. 83** - Os ÔNIBUS URBANOS (TIPO I e TIPO II), ÔNIBUS ARTICULADOS, ÔNIBUS BIARTICULADOS, MICROÔNIBUS URBANOS e MICROMASTER URBANOS devem ser equipados com, no mínimo, dois corrimãos superiores paralelos e afastados, de modo que a projeção de cada um caia sobre a extremidade do assento do corredor de cada fila. (**Decreto 25405/2005**)

**§ 1º** - Todos os corrimãos superiores devem ter sua altura compreendida entre 1,80m (um metro e oitenta centímetros) e 1,90m (um metro e noventa centímetros).

O intervalo de alturas para os corrimãos superiores de que trata o § 1º do 83 também deverão ser aplicáveis aos veículos tipo MICROMASTER URBANO, tendo em vista tratar-se de veículo com configuração construtiva derivado do ÔNIBUS URBANO TIPO I. (**Portaria SMTU 253/05 – observação: na redação da portaria este artigo saiu erroneamente como Art.26**)

§ 2º - Os corrimãos superiores dos MICROÔNIBUS e MICROMASTER URBANOS devem ter sua altura compreendida entre 1,70m (um metro e setenta centímetros) e 1,80m (um metro e oitenta centímetros). **(Decreto 25405/2005)**

**Art. 84** - Os balaústres devem ser montados junto aos bancos, alternadamente do lado direito e esquerdo do corredor de circulação.

§ 1º - Junto às portas dianteiras e traseira e, eventualmente, à porta central, deve ser instalada uma coluna, à ré do poço dos degraus, devendo existir uma segunda coluna ou divisor de fluxo no centro da superfície do degrau intermediário em caso de porta dupla - largura 1,10 m (um metro e dez centímetros).

§ 2º - Nos demais locais, o espaçamento longitudinal entre os balaústres não deve ser superior a 2,00 m (dois metros).

### **Seção XIII** **Apoios para Embarque e Desembarque**

**Art. 85** - Alças ou balaústres devem guarnecer a entrada e a saída do veículo, instalados sempre no interior da carroceria, admitindo-se fixá-los nas folhas das portas desde que somente se projetem para o exterior quando estiverem abertas.

**Art. 86** - Os corrimãos montados para embarque e desembarque devem seguir a inclinação do piso da escada, com uma altura entre 0,86m (oitenta e seis centímetros) e 0,96m (noventa e seis centímetros) e sempre no interior da carroceria, no caso de ônibus com porta dupla.

§ 1º - No caso de utilização de divisor de fluxo para portas, de que tratam os parágrafos 1º e 2º do Art. 84, devem ser atendidas as mesmas características do caput deste artigo.

§ 2º - No caso de utilização de porta pantográfica, os corrimãos de embarque e desembarque devem ser fixados nas laterais de acesso, a partir do primeiro degrau.

§ 3º - Nos ÔNIBUS RODOVIÁRIOS, MICROÔNIBUS RODOVIÁRIOS e MICROMASTER RODOVIÁRIOS, junto à porta de serviço deve existir alça fixa para mão. **(Decreto 25405/2005)**

### **Seção XIV** **Iluminação Interna**

**Art. 87** - A iluminação artificial do veículo deve ser produzida por fonte de luz fluorescente ou equivalente, sendo o comando colocado junto ao posto do motorista e a alimentação feita, no mínimo, por dois circuitos independentes.

**Art. 88** - Nos ÔNIBUS URBANOS (TIPO I e TIPO II) o arranjo das luminárias deve oferecer uma iluminação uniforme, com um índice de luminosidade não inferior a 140 (cento e quarenta) lux, à distância de 1,00 m (um metro) do nível do piso do veículo.

§ 1º - Deve ser assegurado um índice de luminosidade nunca inferior a 200 (duzentos) lux sobre a mesa de trabalho no posto do cobrador.

§ 2º - O arranjo das luminárias será de modo a evitar reflexo no pára-brisa e nos espelhos, que possa prejudicar a segurança operacional do motorista.

§ 3º - No posto do motorista, até a primeira fila de poltronas atrás do mesmo, admite-se uma iluminação com índice de luminosidade não inferior a 30 lux de maneira a evitar reflexos no pára-brisa e nos espelhos em seu posto.

**Art. 89** - Nos MICROÔNIBUS URBANOS e MICROMASTER URBANOS o índice de luminosidade não deve ser inferior a 140 (cento e quarenta) lux, à distância de 1,00m (um metro) do nível do piso do veículo, observado o disposto no Art. 88, parágrafos 2º e 3º. **(Decreto 25405/2005)**.

**Art. 90** - Para os ÔNIBUS RODOVIÁRIOS, MICROÔNIBUS RODOVIÁRIOS e MICROMASTER RODOVIÁRIOS deve existir iluminação individual sobre cada poltrona de passageiros e também iluminação no teto, de modo a garantir luminosidade não inferior a 70 (setenta) lux, medida no corredor. **(Decreto 25405/2005)**

**Art. 91** - Os poços dos degraus devem possuir luminárias que garantam luminosidade não inferior a 80 (oitenta) lux, com mecanismo interruptor conjugado à abertura da porta de serviço.

## **Seção XV Catracas**

**Art. 92** - Os COLETIVOS EM GERAL devem ser dotados de uma única catraca, de três braços, com eixo inclinado, ou de quatro braços, sendo que a altura da geratriz superior do braço da catraca em relação ao piso do corredor de circulação deve ser de 0,90m (noventa centímetros) a 1,05m (um metro e cinco centímetros), oferecendo uma abertura para passagem dos passageiros maior ou igual a 0,40m (quarenta centímetros).

§ 1º - A catraca, obrigatoriamente, deverá permitir giro em ambos sentidos, podendo admitir cobrança automática.

§ 2º - É vedada a instalação de qualquer dispositivo que reduza o espaço livre entre dois braços consecutivos da catraca.

§ 3º - Na parte inferior do braço da catraca pode ser colocado dispositivo vazado, do mesmo diâmetro dos tubos de que são feitos os braços, desde que distem, no mínimo, 0,40m (quarenta centímetros) do piso do veículo e que não ocupem mais de 50% (cinquenta por cento) do vão livre.

§ 4º - Nos ÔNIBUS RODOVIÁRIOS, MICROÔNIBUS RODOVIÁRIOS e MICROMASTER RODOVIÁRIOS é facultativa a utilização da catraca (**Decreto 25405/2005**)

§ 5º - Nos MICROÔNIBUS URBANOS é permitido o uso de duas catracas, para utilização em fluxo paralelo.

**Art. 93** - OS ÔNIBUS URBANOS (TIPO I e TIPO II) devem ser dotados de uma única catraca rio corredor de circulação em frente ao assento do cobrador, cuja localização deve prever "área de espera" conforme o disposto no Art. 71.

**Art. 94** - As catracas e os dispositivos necessários à sua instalação devem ser de material que não cause danos aos passageiros e sem arestas vivas.

## **Seção XVI Caixa de Vista**

Admite-se o uso de caixas de vista nos COLETIVOS EM GERAL, atendidas as dimensões especificadas na Seção XVI do REGULAMENTO QUE ESTABELECE PADRÕES TÉCNICOS A SEREM OBSERVADOS PARA APROVAÇÃO DOS VEÍCULOS UTILIZADOS NO SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PASSAGEIRO POR ÔNIBUS NO MUNICÍPIO DO RIO DE JANEIRO, anexo ao **Decreto N° 12.713 de 01/03/1994** para os ÔNIBUS URBANOS (TIPO I e TIPO II) e as dimensões e configurações previamente aprovadas pela SMTU nos demais veículos. (**Portaria 253 SMTU / 2005**).

**Art. 95** - Nos ÔNIBUS URBANOS (TIPO I e TIPO II) a caixa de vista deve ter um comprimento externo mínimo de 2,10m (dois metros e dez centímetros) e uma altura externa mínima de 0,20m (vinte centímetros).

**Art. 96** - Nos ÔNIBUS URBANOS (TIPO I e TIPO II) os caracteres numéricos e alfabéticos que indicam o número da linha e o destino do ônibus devem ter altura mínima de 0,18m (dezoito centímetros) e 0,16m (dezesseis centímetros), respectivamente, devendo ser utilizado, obrigatoriamente, o tipo de letra e número "HELVÉTICA REGULAR".

**Art. 97** - Na iluminação interna da caixa de vista deve ser utilizada lâmpada fluorescente ou equivalente.

**Parágrafo Único** - Externamente, na área da caixa de vista só podem existir lanternas delimitadoras, previstas pelo Conselho Nacional de Trânsito - CONTRAN.

**Art. 98** - Poderá ser também adotada caixa de vista eletrônica ou similar.

**Art. 99** - OS ÔNIBUS URBANOS (TIPO I e TIPO II) serão dotados de 3 (três) caixas de vista auxiliares obrigatórias e 1 (uma) frontal superior opcional:

- I - Traseira - Caixa voltada para o vidro traseiro, onde será indicado o número da linha;
  - II - Lateral- Caixa situada junto à porta de embarque, abaixo da janela, onde serão indicados número, origem e destino da linha;
  - III - Frontal - Caixa situada no tabelier direito com, obrigatoriamente, 4 (quatro) informações do itinerário;
  - IV - Frontal Superior Opcional - Caixa situada no lado direito na parte superior, onde deverão ser inseridas as informações: Rápido, Circular, Expresso e "Vias" (Ex.: Via Linha Vermelha).
- § 1º - Todas as caixas deverão ser iluminadas com luz fluorescente ou equivalente e ter obedecidas as dimensões especificadas nos desenhos anexos.
- § 2º - Todas as caixas deverão ser dotadas de mecanismo de troca de informação, devidamente guarnecidos do uso pelo público.

## **Seção XVII**

### **Painéis Divisórios**

**Art. 100** - Os painéis divisórios devem suportar os esforços a que ficarão submetidos, soem apresentar deformações permanentes.

**Parágrafo Único** - Os painéis devem ter os cantos e as arestas arredondados, com raios não inferiores a 0,005m (cinco milímetros), quando sua superfície servir de apoio para os passageiros.

**Art. 101** - Para os ÔNIBUS URBANOS (TIPO I e TIPO II) os painéis divisórios devem estar dispostos nos seguintes locais:

I - À frente de cada banco que esteja voltado para o poço dos degraus de qualquer porta, alinhados com a lateral do poço, com folga de 0,04m (quatro centímetros) a 0,06 m (seis centímetros) em relação ao piso do veículo e com altura de 0,70 m (setenta centímetros) a 0,80m (oitenta centímetros);

II - Atrás da poltrona do motorista com folga de 0,04m (quatro centímetros) a 0,06m (seis centímetros) em relação ao piso do veículo e largura 0,10 cm (dez centímetros) superior a largura da poltrona do motorista.

## **CAPÍTULO III**

### **Características Específicas dos Chassis**

**Art. 102** - Os COLETIVOS EM GERAL deverão observar estritamente a Resolução nº 8 de 31 de agosto de 1993, do Conselho Nacional do Meio Ambiente CONAMA, no que tange à emissão de poluentes e aos limites máximos de ruídos.

**Art. 103** - Os COLETIVOS EM GERAL deverão ter o tubo de descarga situado na parte traseira do veículo, recuado a uma distância mínima de 0,10 cm (dez centímetros) da face traseira do veículo (sem considerar o pára-choque) na direção longitudinal deste, sempre inclinado para baixo com ângulo de 15º a 25º em relação ao plano horizontal.

**Parágrafo Único** - A adoção de posicionamento diferente do determinado no caput deste artigo só será aceita quando houver impossibilidade técnica e depois de previamente analisada pela Superintendência Municipal de Transportes Urbanos - SMTU.

**Art. 104** - Todos os veículos devem ser equipados com sistema de direção auxiliado hidraulicamente, assegurada a dirigibilidade do veículo mesmo em caso de pane no sistema hidráulico auxiliar.

**Art. 105** - A suspensão dos COLETIVOS EM GERAL deve ser, preferencialmente pneumática.

§ 1º - Para os ÔNIBUS URBANOS TIPO II admite-se somente suspensão pneumática ou mista.

§ 2º - Para os demais COLETIVOS EM GERAL admite-se suspensão pneumática, mista ou por molas.

**Art. 106** - A suspensão deve atenuar vibrações induzidas na carroceria oriundas de imperfeições do pavimento.

**Art. 107** - A suspensão deve ser provida de suficiente rapidez de resposta corretiva à inclinação lateral do veículo em curvas.

**Art. 108** - Os COLETIVOS EM GERAL deverão observar estritamente a Resolução nº 777/93 de 17 de dezembro de 1993 do Conselho Nacional de Trânsito, no que tange ao sistema de freio de veículos. .

**Art. 109** - O motor deve, preferencialmente, estar localizado abaixo do piso ou na parte traseira do veículo.

**Parágrafo Único** - quando o motor estiver localizado na parte traseira ou dianteira do veículo, seu compartimento deve ser vedado aos passageiros.

**Art. 110** - O motor deve estar fixado à estrutura do veículo e apoiado em coxins elásticos, sendo as paredes do seu compartimento revestidas de material próprio que garanta o perfeito isolamento acústico e térmico e impeça quaisquer vazamentos de gases ou vapor.

**§ 1º** - Seja qual for a posição do motor, as tampas que separam o compartimento reservado ao mesmo do habitáculo dos passageiros ou do motorista devem ter 3 (três) camadas, a saber:

**1** - espuma anti-chama / anti-ruído com 0,025m (vinte e cinco milímetros) de espessura mínima;

**2** - espessura mínima; isolante termo acústico com 0,010m (dez milímetros) de

**3** - acabamento interno idêntico ao utilizado no veículo.

**§ 2º** - Admite-se a utilização de outros materiais, desde que atendam os mesmos objetivos.

**§ 3º** - As tampas de inspeção do motor e dos componentes mecânicos não devem interferir com o fluxo de passageiros e serão fixadas com dispositivos que impeçam a sua abertura por pessoa não autorizada.

**Art. 111** - O motor deve prover potência suficiente para que o veículo, com peso bruto total, obtenha desempenho compatível com pavimentos em aclave.

**Art. 112** - Todos os veículos devem ser equipados com motor de potência líquida tal que, além de igualou superior a 72 cv, assegure a relação potência líquida/peso bruto total máximo valor igualou superior a 10cv/t. Os COLETIVOS EM GERAL deverão observar estritamente a Portaria n2 01/89 de 18 de abril de 1989 do Instituto Nacional de Metrologia, Normatização e qualidade Industrial - INMETRO, no que tange à relação potência/peso dos ônibus em geral.

## DISPOSIÇÕES FINAIS

**Art. 113** - Os ÔNIBUS SIMPLES, os ÔNIBUS ARTICULADOS e os BIARTICULADOS, empregados na operação do Sistema de Transporte Público de Passageiros por Ônibus, no Município do Rio de Janeiro, devidamente enquadrados na presente regulamentação, deverão dispor de selo na parte traseira do veículo (vide desenho), do tipo: (**Decreto 25405/2005**)

**I** - URBANO RIO I - para os ÔNIBUS URBANOS TIPO I;

**II** - URBANO RIO II - para os ÔNIBUS URBANOS TIPO II

**III** - MICRO-RIO - para os MICROÔNIBUS URBANOS

**IV** - MICRO-RIO/R - para os MICROÔNIBUS RODOVIÁRIOS

**V** - RODO-RIO - para os ÔNIBUS RODOVIÁRIOS

**VI** - ART-RIO - para os ÔNIBUS ARTICULADOS

**VII** - BIART-RIO – para ÔNIBUS BIARTICULADOS

**VIII** – MASTER-RIO – para MICROMASTER URBANOS;

**IX** – MASTER RIO – para MICROMASTER RODOVIÁRIO.

**Art. 114** – As oportunidades futuras de aprimoramento dos padrões técnicos a serem observados nos veículos utilizados no sistema de transporte público de passageiro por ônibus no Município do Rio de Janeiro que, pelo avanço da tecnologia, venham a surgir, desde que do interesse da boa prestação do serviço público, serão consideradas por ato regulatório da Superintendência Municipal de Transportes Urbanos – SMTU.” (artigo acrescentado pelo Decreto 25405/2005)

**Art. 115** - No caso de ligações auxiliares ou locais, objetivando-se melhorar o atendimento da demanda, poderão ser utilizados equipamentos com oferta de lugares, exclusivamente sentados, entre dezesseis (16) e vinte (20) assentos, incluindo-se o motorista.” (artigo acrescentado pelo Decreto 25405/2005)

**FIM**

## RESOLUÇÃO SMTR NII 627 DE 17 DE AGOSTO DE 1994.

**Estabelece normas complementares ao Decreto nº. 12.713/94 e ao Regulamento que disciplina os padrões técnicos a serem observados pelos veículos utilizados no sistema de transportes coletivos de passageiros por ônibus no Município do Rio de Janeiro.**

**O SECRETÁRIO MUNICIPAL DE TRANSPORTE**, no uso de suas atribuições legais, e

**CONSIDERANDO** que, com a normatização de novos padrões técnicos a serem observados pelos veículos utilizados no Serviço de Transporte Coletivo de Passageiros por ônibus no Município do Rio de Janeiro, constante do recente Regulamento aprovado pelo Decreto nº 12.713/94, inaugura-se uma nova etapa no aperfeiçoamento do Sistema de Transporte nesta Cidade, objetivando a segurança, o conforto e o bem-estar da população.

**CONSIDERANDO** que, para alcançar-se tal objetivo, impõem-se, ainda, a edição de normas complementares de modo a explicitar as diversas situações disciplinares no referido ato administrativo normativo, facilitando assim a sua execução pelos seus destinatários,

### **RESOLVE:**

**Art. 1º** - Consideram-se adaptados aos padrões técnicos determinados pelo Regulamento aprovado pelo Decreto nº. 12.713, de 01 de março de 1994, os veículos com vida útil em curso, que obedeçam às disposições do "lay-out" interno e externo, estabelecidas no referido Regulamento, salvantes as disposições que impliquem em alterações na estrutura do veículo.

**Art. 2º** - A partir da data de vigência do referido Decreto todos os ônibus novos que entrarem em circulação nas linhas de transporte de passageiros no Município deverão obedecer às normas contidas no Regulamento.

**Parágrafo Único** - Fica vedada a incorporação de veículos com vida útil superior a 5 (cinco) anos contados do 1º licenciamento à frota de ônibus das permissionárias.

**Art. 3º** - Para atendimento do sistema informativo, previsto no § 4º, do Art. 7º do Regulamento, na confecção das letras e números de parte externa dos veículos dever-se-á observar a mesma cor, segundo a seguinte convenção

I - preto, para fundo claro, e

II - branco, para fundo escuro.

**Parágrafo Único** - Nenhuma alteração será permitida nas disposições contidas nos referidos itens I e II, sendo inadmitidos caracteres em cores diferentes.

**Art. 4º** - Com relação ao dispositivo de luz de freios elevada denominada de "brake-light", previsto no Art. 25 do Regulamento, esse equipamento somente será exigido nos veículos fabricados e/ou incorporados à frota a partir da vigência do Decreto 12.713/94, segundo dispõe o Art. 1º deste ato.

**Art. 5º** - Na implantação de escotilha nos ônibus novos, em geral, assim considerados, segundo a regra do Art. 2º desta Resolução, fica estabelecido que a colocada na parte traseira do veículo será sempre ejetável.

**Art. 6º** - Entende-se como porta auxiliar dos ônibus rodoviários e microônibus, a colocada na extremidade do painel dianteiro do veículo, situada no lado esquerdo do motorista.

**Art. 7º** - A alavanca da janela de emergência de e trata o Art. 4º § 2º, do Regulamento, deverá ser construída de forma que sua parte superior esteja dotada de alça, com aproximadamente 0,15m, possibilitando o seu manejo, com a utilização das duas mãos, se ocorrer situação de emergência.

**Parágrafo Único** - A alavanca referida no caput deverá ser obrigatoriamente, pintada na cor vermelha.

**Art. 8º** - O aviso de que trata o § 3º, do Art. 40, do Regulamento, terá a forma de adesivo, com 0,20m x 0,08m, confeccionado em plástico transparente, com o contorno do desenho e as letras em preto, sendo as setas e alavancas em vermelho.

**Art. 9º** - Deverão ser identificados na cor vermelha todos os componentes relacionados com a segurança dos veículos ou preferência de uso, tais como:

- a) saída de emergência;
- b) roleta de duplo giro (braços e colunas);
- c) as indicações das saídas de emergência, que serão identificados por faixas vermelhas, com setas brancas e letras pretas colocadas sobre a moldura da janela, medindo 0,30m x 0,10 m;
- d) escotilhas ejetáveis;
- e) balaústre dos dois primeiros bancos que se destinam principalmente aos deficientes, idosos e gestantes e
- f) avisos de bloqueio de portas medindo 0,28m x 0,06m.

**Art. 10** - Para os fins previstos no Art. 50, § 22, do Regulamento, fica estabelecido que os bancos de plástico moldado somente poderão ser utilizados em até 50% da frota de veículos que operam as linhas de características auxiliar, radiais curtas e diametrais que executam serviço de praias, cuja extensão seja de até no máximo 30 Km de origem a destino.

**Art. 11** - Na caixa de vista dos veículos indicados no Art. 95 e seguintes do Regulamento, as mensagens serão obrigatoriamente veiculadas em fundo preto, com as letras e números brancos, vedada a utilização de qualquer outra cor na vista principal.

§ 1º - Haverá uma única mensagem na caixa de vista, correspondente ao local (destino ou origem) para o qual se desloca o veículo, como por exemplo: "Madureira", "Penha", "Olaria", etc.

§ 2º - Na hipótese das linhas circulares, poderá ser incluída ao lado da mensagem a palavra "CIRCULAR", inscrita em fundo preto, com letras brancas, medindo a altura de suas letras de 0,05m a 0,07m.

§ 3º - A altura das letras da mensagem contida na caixa de vista, todas maiúsculas, deverá estar compreendida entre 0,13m e 0,18m, enquanto a altura dos números, que deverão constar ao lado da referida mensagem, será de 0,15m.

§ 4º - Quando for utilizada a caixa de vista eletrônica ou similar, não serão exigidas nas mensagens, as letras no estilo helvético regular, adotando-se o corpo e modelo de letras compatíveis com a programação eletrônica disponível.

§ 5º - Para informar o tipo de operação da linha: "Via...", "Rápido" ou "Expresso", etc., será utilizada a caixa de vista frontal superior opcional, que deverá observar as seguintes dimensões e altura de letras:

I - altura das letras de 0,05m a 0,08m.

**Art. 12** - Para a caixa de vista lateral auxiliar, que deverá ser usada pelos ônibus do Sistema, será adotada a opção B, onde o número da linha, origem e destino serão grafados com a mesma mensagem da caixa de vista principal, possuindo tal caixa de vista lateral auxiliar as seguintes dimensões e altura de letras:

I - a altura da primeira letra da mensagem, maiúscula, com 0,05m, enquanto as letras minúsculas terão tamanho proporcional à maiúscula.

**Parágrafo Único** - As mensagens da caixa de vista auxiliar lateral terão letras brancas sobre fundo preto, com o número da linha medindo 0,10m registrado sobre espaço de 0,16m a 0,27m, e de acordo com o número a ser utilizado.

**Art. 13** - A caixa de vista auxiliar dianteira, confeccionada em fibra ou resina plástica, deverá possuir no comprimento: 0,38m e na altura 0,38m, medindo o seu visor 0,31 m de comprimento por 0,28m de altura.

§ 1º - Deverá possuir a caixa de vista auxiliar dianteira quatro espaços reservados à mensagem obrigatória do itinerário.

§ 2º - A primeira letra de cada mensagem deverá medir 0,05m de altura, sendo maiúscula tal letra, enquanto as demais terão tamanho proporcional à maiúscula.

§ 3º - As referidas mensagens deverão ser grafadas com letras brancas (tipo helvética medium) em fundo preto.

**Art. 14** - Para os veículos com vida útil em curso, as vistas auxiliares obrigatórias poderão ser substituídas por placas pintadas na cor preto fosco, com letras brancas, obedecidas as mensagens e o corpo das letras aplicadas nas caixas estabelecidas no Regulamento.

**Art. 15** - Os bancos, de fibra ou estofados, deverão ser confeccionados na cor cinza, tomando-se por base o material denominado de plavinflex ou similar para os estofados.

**Parágrafo Único** - Os bancos destinados ao uso preferencial por" gestantes, idosos e deficientes, quando em fibra, deverão ter a cor vermelha.

**Art. 16** - Com relação às partes laterais internas dos veículos deverão ser confeccionadas em fórmica cinza ("foggy" , 1.155) ou similar.

**Art. 17** - Fica estabelecido que a cor vermelha utilizada na pintura da área de segurança é do tipo "cadmium" (60 d. combilux) ou similar.

**Art. 18** - A fórmica e a forração dos bancos, previstos nos arts. 15 e 16, deverão ser previamente submetidos à SMTU, através de requerimento, em retalho de 0,1 Om x 0,1 em, para a sua posterior aprovação.

**Art. 19** - O adesivo constante do desenho 2.15 poderá, opcionalmente, ser substituído por plaqueta com as mesmas dimensões definidas no Regulamento, com fundo branco e letras pretas.

**Art. 20** - O aviso constante do desenho 2.6 poderá ser confeccionado em plaqueta ou estampagem, em fundo branco, com letras pretas, com as seguintes dimensões: 0,24m x O, 12m, sendo o seu corpo visual de O, 14m x 0,004m.

**Parágrafo Único** - O número de ordem dianteiro de cada veículo inscrito no aludido aviso terá obrigatoriamente 0,10 m de altura.

**Art. 21** - Com relação ao bloqueio de portas nos veículos, fica concedido o prazo de 60 (sessenta) dias, a contar da publicação da presente Resolução, para a sua instalação.

**Parágrafo Único** - Após o prazo previsto neste artigo nenhum veículo será vistoriado sem que o bloqueio de portas tenha sido nele implantado.

**Art. 22** - A grafia das vistas principal e auxiliar lateral deverão conter o todo ou parte das nomenclaturas estabelecidas para cada linha, conforme relação constante do Anexo à presente Resolução.

**Parágrafo Único** - A palavra circular, a ser escrita de forma abreviada de acordo com o Anexo referido neste artigo, só deverá constar das vistas para indicar o sentido onde não haja interrupção na operação da linha.

Exemplo: GUADALUPE - Praça XV – Circ.  
Para Guadalupe: Guadalupe  
Para Praça XV: Praça XV – Circ

**Art. 23** - A presente Resolução entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Rio de Janeiro, 17 de agosto de 1994.

MÁRCIO DE QUEIROZ RIBEIRO  
Secretário Municipal de Transporte

**RESOLUÇÃO SMTR N2 580 DE 25 DE FEVEREIRO DE 1994.**

**IMPLANTA O CORREDOR DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PASSAGEIRO CENTRO-ZONA SUL.**

**O SECRETÁRIO MUNICIPAL DE TRANSPORTE**, no uso de suas atribuições legais, e

**CONSIDERANDO** que o aumento do número de veículos nas vias da Cidade, vem provocando congestionamentos, impondo à população gastos consideráveis no tempo de deslocamento;

**CONSIDERANDO** que o eixo Centro-Zona Sul vem apresentando um acúmulo de ônibus, sendo necessário uma reestruturação da operação dos sistemas de transportes coletivos por ônibus, com conseqüente melhoria da infra-estrutura viária e aprimoramento tecnológico do material rodante;

**CONSIDERANDO** o resultado de estudos realizados no sentido da reavaliação do corredor viário Centro-Zona Sul,

**RESOLVE:**

**Art. 1º** - Fica implantado o corredor de Transporte de Passageiros CENTRO-ZONA SUL, mediante a adoção de faixas de rolamento, priorização semafórica e disciplinamento da operação dos ônibus, táxis, carga e descarga.

**Art. 2º** - A configuração física do Corredor engloba as seguintes vias:

**I - SENTIDO CENTRO-ZONA SUL**

Terminal Procópio Ferreira  
Av. Marechal Floriano  
Rua Visconde de Inhaúma  
Av. Rio Branco  
Av. Infante Dom Henrique  
Av. das Nações Unidas  
Túnel do Pasmado  
Av. Lauro Sodré  
Túnel Engenheiro Coelho Cintra Av. Princesa Isabel  
Praça Demétrio Ribeiro  
Rua Barata Ribeiro  
Túnel Prefeito Sá Freire Alvim Rua Raul Pompéia  
Av. Rainha Elizabeth  
Rua Apoio XI  
Rua Prudente de Moraes  
Av. General San Martin  
Av. Visconde de Albuquerque

**SENTIDO ZONA SUL-CENTRO**

Av. Ataulfo de Paiva Rua Visconde de Pirajá  
Rua Gomes Carneiro  
Rua Francisco Sá  
Av. Nossa Senhora de Copacabana Av. Princesa Isabel  
Túnel Engenheiro Coelho Cintra Av. Lauro Sodré  
Av. Wenceslau Bráz  
Av. Pasteur  
Av. Repórter Nestor Moreira  
Av. das Nações Unidas  
Av. Infante Dom Henrique  
Trevo Est. Edson Luis de L. Souto Av. Beira Mar  
Av. Presidente Antonio Carlos Rua 12 de Março  
Rua Visconde de Inhaúma  
Av. Marechal Floriano  
Rua Visconde da Gávea  
Av. Presidente Vargas  
Terminal Procópio Ferreira

**Art. 3º** - As linhas de ônibus números, 132 - Estrada de Ferro - Leblon, 123 - Praça Mauá - Jardim de Alah, 125 - Estrada de Ferro-General Osório e 121 - Estrada de Ferro - Copacabana, compõem a estrutura básica do Corredor e serão circulares na Zona Sul.

**Art. 4º** - As linhas de ônibus constantes do ANEXO I terão suas frotas reduzidas no quantitativo e nas proporções nele fixadas.

**Art. 5º** - As linhas de ônibus números 132, 201, 260, 247, 267, 269, 320, 330, 375, 386, 229 e 333, terão seus itinerários alterados na forma do que consta no ANEXO II.

**Art. 6º** - Os veículos de transporte coletivo de passageiros por ônibus do Corredor Centro-Zona Sul deverão atender à padronização da pintura externa estabelecida na cor amarela, ficando condicionada sua entrada em operação à vistoria prévia dos veículos, a ser efetuada pela SUPERINTENDÊNCIA MUNICIPAL DE TRANSPORTES URBANOS - SMTU.

**Art. 7º** - Esta Resolução entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Rio de Janeiro, 25 de fevereiro de 1994.

MÁRCIO DE QUEIROZ RIBEIRO

## MICROS

### RESOLUÇÃO SMTR N2 633 DE 28 DE NOVEMBRO DE 1994.

#### IMPLANTA O CORREDOR DE TRANSPORTES DA ZONA OESTE E REVOGAM AS DISPOSIÇÕES DA RESOLUÇÃO SMTR N2 626, DE 16/08/94.

**O SECRETÁRIO MUNICIPAL DE TRANSPORTE**, no uso de suas atribuições legais, e

**CONSIDERANDO** a necessidade de melhoria da oferta de Transportes na Zona Oeste do Município do Rio de Janeiro;

**CONSIDERANDO** os estudos desenvolvidos pela Comissão formada através da Resolução nº 625/94;

**CONSIDERANDO** a necessidade de reestruturação do Sistema de Transporte Coletivo por ônibus, com melhoria da infra-estrutura viária e do material rodante,

#### **RESOLVE:**

**Art. 1º** - Fica implantado o corredor de transporte por ônibus na Zona Oeste, mediante a utilização da faixa seletiva da Avenida Brasil para acesso ao Centro da Cidade.

**Art. 2º** - Integrarão o corredor, as seguintes linhas básicas:

Linha	Vista	Frota	Empresa
88	São Francisco x Santa Cruz	15	Pégaso
99	Tiradentes x Santa Cruz	17	Pégaso
97	São Francisco x Campo Grande	33	Oriental
98	São Francisco x Campo Grande	33	Oriental
92	Tiradentes x Bangu	23	Campo Grande
93	Castelo x Bangu	36	Campo Grande

**Art. 3º** - Ficam criados os Serviços Expressos "Iavradio x Santa Cruz", "Iavradio x Campo Grande" e "Iavradio x Bangu" com frota de 08, 10 e 09 veículos, respectivamente, vinculados às linhas 388, 398 e 392 referenciadas no Art. 22.

**Art. 4º** - Os serviços Expressos operarão pela manhã e pela tarde, em horários a serem determinados pela Superintendência Municipal de Transportes Urbanos - SMTU, de acordo com a necessidade de atendimento à demanda.

**Art. 5º** - Para a operação dos Serviços Expressos serão utilizados veículos de maior capacidade, com comprimento igual ou superior a 13,20m e potência acima de 200HP.

**Parágrafo Único** - Todos os veículos operantes nas linhas e serviços mencionados nesta Resolução deverão ser pintados da cor amarela, similar aos que operam no Corredor Zona Sul.

**Art. 6º** - Os itinerários dos Serviços Expressos serão constantes do Anexo a esta Resolução.

**Art. 7º** - Esta Resolução entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário, em especial as da Resolução nº. 626, de 16 de agosto de 1994.

**ANEXO À RESOLUÇÃO SMTR NS! 633 DE 28 DE NOVEMBRO DE 1994.**

**SERVIÇO EXPRESSO "LAVRADIO X SANTA CRUZ"  
EMPRESA: EXPRESSO PÉGASO LTDA.  
FROTA DETERMINADA: 08 (S15)**

IDA: Rua do Lavradio, Rua Visconde do Rio Branco, Praça da República (alameda do Hospital Souza Aguiar), Av. Presidente Vargas (pista lateral), Av. Francisco Bicalho, Viaduto do Gasômetro, Av. Brasil (pista seletiva), Av. Brasil, Estrada Morro do Ar, Rua Senador Câmara.

VOLTA: Rua Senador Câmara, Estrada Morro do Ar, Av. Brasil (pista seletiva), Av. Francisco Bicalho, Trevo das Forças Armadas, Av. Presidente Vargas, Av. Passos, Av. República do Paraguai, Rua dos Arcos, Rua do Lavradio (e/t ao CIEP José Pedro Varela).

**SERVIÇO EXPRESSO "LAVRADIO X BANGU"  
EMPRESA: TRANSPORTES CAMPO GRANDE LTDA.  
FROTA DETERMINADA: 09 (S13)**

IDA: Rua do Lavradio, Rua Visconde do Rio Branco, Praça da República (Alameda do Hospital Souza Aguiar), Av. Presidente Vargas (pista lateral), Av. Francisco Bicalho, Viaduto do Gasômetro, Av. Brasil (pista seletiva), Av. Brasil, Av. Dr<sup>a</sup>. Maria Estrela, Estrada da Água Branca, Av. Ministro Ary Franco, Rua Gil Amora, Rua da Chita, Rua Figueiredo Camargo, Rua Falcão Padilha, Praça Horácio Hora.

VOLTA: Praça Horácio Hora, Rua Coronel Tamarindo, Rua da Chita, Rua Sul América, Av. Ministro Ary Franco, Av. Dr<sup>a</sup> Maria Estrela, Av. Brasil, Av. Brasil (pista seletiva), Av. Francisco Bicalho, Trevo das Forças Armadas, Av. Presidente Vargas, Av. Passos, Av. República do Paraguai, Rua dos Arcos, Rua do lavradio (e/t ao CIEP José Pedro Varela).

**SERVIÇO EXPRESSO "LAVRADIO X CAMPO GRANDE"  
EMPRESA: TRANSPORTES ORIENTAL LTDA.  
FROTA DETERMINADA: 10 (S14)**

IDA: Rua do Lavradio, Rua Visconde do Rio Branco, Praça da República (Alameda do Hospital Souza Aguiar), Av. Presidente Vargas (pista lateral), Av. Francisco Bicalho, Viaduto do Gasômetro, Av. Brasil (pista seletiva), Av. Brasil, Estrada do Mendanha, Estrada das Capoeiras, Estrada Rio do A, Praça dos Estudantes, Rua Campo Grande.

VOLTA: Rua Campo Grande, Rua Lucília, Estrada da Caroba, Estrada das Capoeiras, Estrada do Mendanha, Av. Brasil (pista seletiva), Av. Francisco Bicalho, Trevo das Forças Armadas, Av. Presidente Vargas, Av. Passos, Av. República do Paraguai, Rua dos Arcos, Rua do lavradio (e/t ao CIEP José Pedro Varela).

**RESOLUÇÃO SMTR Nº 581 DE 01 DE MARÇO DE 1994.**

**ESTABELECE OS PADRÕES TÉCNICOS PARA A INSTALAÇÃO DE CATRACA E DO POSTO DO COBRADOR NOS ÔNIBUS URBANOS DO SISTEMA MUNICIPAL DE TRANSPORTE COLETIVO DE PASSAGEIROS.**

**O SECRETÁRIO MUNICIPAL DE TRANSPORTE**, no uso de suas atribuições legais e,

- 1 - Considerando o mais adequado posicionamento do posto de cobrador,
- 2 - Considerando a segurança dos usuários do transporte coletivo de passageiros por ônibus,

**RESOLVE:**

**Art. 1º** - Fica autorizada a instalação opcional nos ônibus urbanos do sistema municipal de transporte coletivo de passageiros, do posto de cobrador e da catraca, posicionados conforme modelo em anexo, e na conformidade das disposições constantes do "Regulamento que estabelece padrões técnicos a serem observados para a aprovação dos veículos utilizados no Sistema de Transporte Público de Passageiros por ônibus no Município do Rio de Janeiro", aprovado pelo Decreto nº 12.713 de 01 de março de 1994.

**Art. 2º** - A canaleta orientadora do fluxo de passageiros deverá ser constituída por uma estrutura composta por tubos de aço ou alumínio, com fechamento dos vãos em vidros de segurança, conforme a NBR - 9491.

**Parágrafo Único** - A altura da canaleta orientadora do fluxo de passageiros, não poderá exceder a altura de 1,70m, medida a partir do piso do veículo.

**Art. 3º** - Esta Resolução entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.