

## **ANEXO 1**

### **ESPECIFICACIONES TECNICAS PARA LA ADQUISICION DE LA FLOTA DE AUTOBUSES PADRONES DE LA PORCION No. 2 DEL SISTEMA DE TRANSPORTE MASIVO DE CARTAGENA**



## Contenido

<b>1. CONDICIONES GENERALES.....</b>	<b>3</b>
<b>1.1. SERVICIO POST- VENTA Y ATENCION DE GARANTIAS EN CARTAGENA.....</b>	<b>3</b>
<b>1.2. HOMOLOGACION DEL VEHICULO .....</b>	<b>3</b>
<b>1.3. REPRESENTACION OFICIAL DE TODOS LOS COMPONENTES EN COLOMBIA .....</b>	<b>3</b>
<b>1.4. DISPONIBILIDAD DE REPUESTOS EN MERCADO COLOMBIANO O EN GRANDES CENTROS DISTRIBUIDORES.....</b>	<b>4</b>
<b>2. ESPECIFICACIONES TECNICAS DE LOS AUTOBUSES PADRONES .....</b>	<b>4</b>
2.1. CARACTERISTICAS GENERALES.....	4
2.2. CARACTERISTICAS ESPECÍFICAS DE DISEÑO Y FUNCIONALIDAD .....	5
2.2.1. CHASIS: Para las especificaciones del chasis se acoge la norma NTC 5701, NTC 4901-2 y NTC 4901-3.....	5
2.2.8. CARROCERIA.....	11
Para las especificaciones de la carrocería se acoge la norma NTC 5701, NTC 4901-2 y NTC 4901-3.....	11
2.3. CARACTERISTICAS AMBIENTALES DE LOS AUTOBUSES.....	37
2.3.1. EMISIONES GASEOSAS.....	37
2.3.2. EMISIONES SONORAS .....	38
2.3.3. CONSIDERACIONES GENERALES.....	38
<b>3. UNIDADES LOGICAS DE ALMACENAMIENTO Y CONTROL (ULACS), SENSORES DEL AUTOBUS Y SENSORES DE PESO .....</b>	<b>38</b>
3.1 UNIDADES LOGICAS DE ALMACENAMIENTO Y CONTROL (ULACs) o UNIDAD INTEGRAL .....	38
3.2 ESPECIFICACIONES MÍNIMAS DE LA ULAC DE MANEJO DE FLOTA .....	39
3.3 ALMACENAMIENTO .....	39
3.4 REPORTAR INMEDIATAMENTE AL SGCO LOS SIGUIENTES EVENTOS: .....	40
3.5 LA UNIDAD LÓGICA DE MANEJO DE FLOTA DEBE SUMINISTRAR INFORMACIÓN DE LAS SIGUIENTES VARIABLES AL CENTRO DE CONTROL POR MEDIO DE LA ULAC DEL SGCO EN LOS TIEMPOS ESTIPULADOS:.....	40
CADA UNA DE ESTAS VARIABLES DEBERÁN SER CENSADAS PERMANENTEMENTE, EL ALMACENAMIENTO DE ESTA INFORMACIÓN DEBERÁ HACERSE DE MANERA PERIÓDICA EN INTERVALOS DE TIEMPOS A DEFINIR ENTRE EL CONCESIONARIO DE OPERACIÓN DE TRANSPORTE Y SU PROVEEDOR, Y EL PERIODO DE TRANSMISIÓN DE DATOS AL SGCO DEBERÁ SER DE ACUERDO A LA COLUMNA "REPORTE AL SGCO".....	41
3.6 PROTECCIÓN Y SEGURIDAD .....	42
3.7 CONECTIVIDAD .....	42
3.8 SENSORES DEL AUTOBUS Y SENSORES DE PESO. ....	43

## **1. CONDICIONES GENERALES**

### **1.1. CUMPLIMIENTO DE ESPECIFICACIONES TECNICAS TRANSCARIBE**

- a. El proveedor acepta los requerimientos técnicos mínimos exigidos por la Entidad para en el presente anexo y se compromete a cumplirlos en la ejecución del contrato. El vehículo ofertado debe cumplir con las normas técnicas, ambientales y de seguridad estipuladas en el presente anexo técnico.
- b. Además de ello debe adjuntar documentos de soporte técnico y de mantenimiento, de cada uno de los equipos y Sistemas de ensamblaje y equipamiento de los autobuses.
- c. El diseño del autobús debe ser diseñado bajo índices de aerodinámica, confort, dinamismo y diseño de concepto (futurismo), para lo cual, el proveedor deberá presentar los estudios de cada concepto.

### **1.2. SERVICIO POST- VENTA Y ATENCION DE GARANTIAS EN CARTAGENA**

- a. El servicio de post-venta y la garantía de los vehículos debe ser de mínimo 2 años, sin límite de kilometraje.
- b. La flota a adquirir y la severidad del trabajo proyectado a los vehículos, hace que el servicio postventa prestado sea clave en la implementación del SITM de la ciudad de Cartagena de Indias D.T. y C, el cual el servicio de deberá ser prestado en los diferentes talleres de mantenimiento especificados por Transcaribe S.A.
- c. El proveedor de la flota debe tener el stock de repuestos suficiente para la ejecución de los mantenimientos y reparaciones que deba realizarse dentro del servicio post-venta y periodo de garantía.

### **1.3. HOMOLOGACION DEL VEHICULO**

El Proveedor debe anexar la documentación que acredita que el vehículo propuesto está homologado por las autoridades competentes colombianas, como lo establece la Ley 769 de 2002.

### **1.4. REPRESENTACION OFICIAL DE TODOS LOS COMPONENTES EN COLOMBIA**

- a. El proponente deberá garantizar ser el fabricante, concesionario o distribuidor avalado por un concesionario autorizado de la marca fabricante del vehículo y cada una de sus partes, y que dicha marca tiene representación oficial en Colombia, para lo cual deberá anexar la documentación correspondiente que lo acredita como tal.

- b. La representación mínima de partes debe contener: Motor, Transmisión, Aire Acondicionado, ejes y suspensión y chasis.

## **1.5. DISPONIBILIDAD DE REPUESTOS EN MERCADO COLOMBIANO O EN GRANDES CENTROS DISTRIBUIDORES**

Para la estabilidad del SITM se hace necesario contar con vehículos a los cuales se les garanticen su calidad, suministro de repuestos y servicio técnico durante su vida útil, por lo cual el proveedor deberán acreditar que existe representación de la marca en Colombia por un mínimo de diez (10) años contados a partir de la finalización del periodo de garantía, certificado por la Superintendencia de Industria y Comercio o por el fabricante, y de acuerdo al código de comercio. Para ello el proponente debe adjuntar a la propuesta una certificación de garantía post-venta en el suministro de repuesto y servicio técnico, por el tiempo estipulado.

## **2. ESPECIFICACIONES TECNICAS DE LOS AUTOBUSES PADRONES**

### **2.1. CARACTERISTICAS GENERALES**

La tipología de los Autobuses Padrones que servirán a la Operación de la concesión N°2, a cargo de TRANSCARIBES.A. operador, al servicio del Sistema Integrado de Transporte Masivo de la ciudad de Cartagena de Indias D.T y C., está determinada por las siguientes características técnicas básicas individuales mínimas:

- a. Deberá ser un Autobús de un solo cuerpo.
- b. Debe contar con tanques de almacenamiento de combustible que le permita tener una autonomía de trabajo diaria como mínimo de 250 km. de acuerdo con la programación asignada por TRANSCARIBE S.A.
- c. El Autobús debe tener un sistema de acondicionamiento de aire, con una capacidad de 130.000 BTU/H o superior.
- d. Operar con base en la cromatografía del Gas Natural para la Ciudad de Cartagena.

Cuando la tipología de los Autobuses señale dimensiones precisas para sus diferentes características, o en el caso en que se determinen rangos máximos y mínimos para sus propiedades, o se indiquen características específicas, solo se aceptará la modificación de estas características o la utilización de desviaciones a estos rangos cuando medie autorización expresa y escrita de TRANSCARIBE S.A., siempre que se sustente con estudios técnicos que justifiquen la modificación plenamente.

TRANSCARIBE S.A. podrá adicionar, eliminar y/o modificar elementos a la tipología de los Autobuses que por su condición o por las circunstancias tecnológicas de la infraestructura mejoren la Operación del Sistema, en cualquier momento de la vigencia del contrato. El costo de la implementación de estos cambios o modificaciones estará a cargo del proponente seleccionado.

1. El peso total del Autobús con en condiciones de Masa Técnicamente Admisible no debe superar de 20.000 kgf para Autobuses Padrones.
2. En ningún caso podrán sobrepasarse los límites máximos por ejes fijados en la siguiente tabla (teniendo en cuenta la suma de los pasajeros sentados, más los de pie):

TIPO DE EJE	PESO MAXIMO ADMISIBLE
Primer Eje sencillo (llanta sencilla) direccional	7.500 Kg.
Segundo Eje sencillo (doble llanta)	12.500 Kg.

**Tabla 1: Peso Máximo Admisible por Eje por Autobuses Padrones**

3. Los radios de corona circular se expresan en la siguiente tabla:

Padrones	Radio de Coronas Circulares	
	Radio Interior	Radio Exterior
1 Cuerpo	5,3	12,5

**Tabla 2: Radio de Coronas Circulares para Autobuses Padrones**

4. Las dimensiones máximas admisibles para un Autobús Padrón son las siguientes (metros):

Padrón	Largo Máximo	Ancho Máximo	Altura Máxima
1 Cuerpo	11,5	2,6	3,85

**Tabla 3: Dimensiones Máximas Externas Admisibles para Autobuses Padrones**

## **2.2. CARACTERISTICAS ESPECÍFICAS DE DISEÑO Y FUNCIONALIDAD**

**2.2.1. CHASIS:** Para las especificaciones del chasis se acoge la norma NTC 5701, NTC 4901-2 y NTC 4901-3.

### **2.2.2. MOTOR**

- a. Los Autobuses deben tener como planta motriz, motores de combustión interna que funcionen con combustibles limpios según lo estipulado en el Artículo 3 de la Resolución Numero 18 0158 de los Ministerios de minas y energía, de la protección social y ambiente, vivienda y desarrollo territorial, Para efectos de los previsto por la ley 1083 de 2006 y deben certificar que el motor cumpla con la norma ambiental Euro V o superior. Todos los vehículos deberán cumplir las resoluciones y los límites máximos de emisión permisibles establecidos en la Resolución 2604 de 2009 o en la norma que la modifique, adicione o sustituya. Todos los vehículos deben tener un convertidor catalítico o sistemas de control de emisiones con la capacidad y características acordes con el motor, tecnología y el combustible limpio que será usado, según lo estipula la norma o estándar adoptado por la autoridad competente que rige la materia y deben contar con un dispositivo de control de emisiones o sistema de diagnostico a bordo (DAB) o su sigla en inglés OBD según especificaciones de las directivas 2005/55/EC y 2005/78/EC.

- b. El motor debe garantizar la potencia necesaria para cumplir con los requisitos de Desempeño Operacional e igualmente responder de manera adecuada al incluirse un sistema de acondicionamiento de aire.
- c. El Autobús debe poseer la potencia, Par Motor y relación de transmisión necesaria que le permita en condiciones de Masa Técnica Admisible partiendo desde el reposo alcanzar una velocidad de 40 KPH en un tiempo inferior o igual a 22,5 segundos en condiciones de terreno plano en la ciudad de Cartagena, cuando se verifique según lo establecido en la norma NTC 4901-2 o las que la reemplace o sustituya.
- d. Los autobuses deben tener motor con posición trasera, siempre y cuando sea posible la instalación de un sistema de acondicionamiento de aire y se cumpla con todas las especificaciones contenidas en este anexo. Los Autobuses no podrán sobrepasar los niveles de ruido, vibración y temperatura referenciados en las normas NTC 4901-3 y NTC 4901-2 o las que la reemplacen o sustituyan.
- e. La Potencia del motor debe ser 280 HP o superior, y poseer condiciones técnicas que mejoren su desempeño, como: turbo-cargado, cuatro válvulas por cilindro o más, e intercooler.
- f. El autobús deberá operar con GNC (Gas Natural Comprimido) como combustible único.
- g. Los automotores deberán estar provistos de un sistema de detección y extinción de incendio automático, en el interior del compartamiento del motor, este sistema no deberá necesitar energía eléctrica para su funcionamiento, tendrá que ser totalmente autónomo y con capacidad de detectar y apagar un incendio en un tiempo máximo de 10 segundos. Al activarse el sistema, deberá enviar una señal de alarma sonora al tablero del conductor, el sistema deberá cumplir con las normas internacionales UL, FM, NFPA, CE, MEA

### **2.2.3. DIRECCIÓN**

El Autobús deberá contar con un sistema de dirección asistida ya sea hidráulica y/o electrónica.

### **2.2.4. SUSPENSIÓN**

- a. Debe contar con un sistema de suspensión totalmente neumática en todos sus ejes, adecuada para el transporte de pasajeros. No se aceptarán suspensiones de tipo mixto o de otro tipo.
- b. La suspensión debe poseer dispositivos reguladores de nivel, garantizando en todo momento las alturas de carrocería y altura del suelo a la plataforma de abordaje de los pasajeros exigidos en el presente anexo, amortiguadores de doble acción y barra estabilizadora por eje.

### **2.2.5. FRENOS**

- a. Todos los Autobuses Padrones del Sistema TRANSCARIBES.A. deben dar estricto cumplimiento a lo establecido en el Código Nacional de Tránsito y Transporte en lo referente al sistema de frenos, sin perjuicio de los cuales deberán disponer de un sistema de frenado ABS de Dos circuitos independientes o un sistema que cumpla cabalmente con las normas de seguridad. La distancia de parada debe ser máximo de 10.7 m con velocidad inicial de 32 KPH cuando se verifique de acuerdo a lo establecido a la NTC 4901-2 o la que la reemplace o sustituya. Los sistemas de frenos de servicio deben cumplir con los requisitos de las NTC 3964.
- b. El autobús debe contar con un Sistema de frenos de disco delanteros.
- c. El Autobús debe estar equipado con un sistema de indicación de fallas del sistema de frenos (ya sea por presión de aire en el sistema, desgaste en zapatas de frenos y sistema ABS), que sea visible en el tablero de control.
- d. Todos los sistemas de frenos de los Autobuses deberán cumplir con las Normas Técnicas Colombianas vigentes que sean de referencia, dependiendo de su sistema de accionamiento.
- e. El Autobús debe estar dotado de un sistema de frenos de emergencia, que pueda ser actuado a voluntad por el conductor o que actúe automáticamente en caso de falla del sistema de servicio. Esta función puede cumplir el freno de estacionamiento.
- f. El Autobús debe estar dotado de un sistema de frenos de estacionamiento que permita mantener inmóvil el Autobús a plena carga en una pendiente del 20%. El freno de estacionamiento debe cumplir con los requisitos de la NTC 3965 o la que la reemplace o sustituya.
- g. Todos los frenos del Autobús deben ser activados por el conductor desde su compartimiento.

#### **2.2.6. TRANSMISIÓN**

- a. Deberá contar con caja de velocidades completamente automática con control electrónico, sistema de neutro durante paradas y retardador hidráulico incorporado, la cual deberá ser seleccionada y/o ajustada teniendo en cuenta las características geométricas de las vías de la ciudad de Cartagena de Indias D.T. y C., de seis velocidades hacia delante y reversa, garantizando en todo momento un buen desempeño del autobús.
- b. El Autobús debe estar equipado con un sistema de indicación de fallas del Sistema de Transmisión que sea visible en el tablero de control.

#### **2.2.7. SISTEMA DE COMBUSTIBLE**

##### **2.2.7.1. Depósitos de Combustibles**

- a. Los depósitos de combustible deben ser tipo 4, Dichas estructuras deben ser instaladas por el ensamblador del chasis o del autobús. Ninguna parte de un depósito de combustible deberá encontrarse a menos de 600 mm. del frente delantero del Autobús o a menos de 300 mm. del extremo trasero del



Autobús, a menos que se encuentre provisto por una cubierta contra impactos frontales, traseros o volcamiento. Los tanques deben estar ubicados de manera que no se afecte la estabilidad del Autobús. Asimismo, ninguna parte del tanque debe proyectarse más allá de la estructura de la carrocería.

- b. Los depósitos y ductos de conducción de combustible deben tener una alta resistencia a la corrosión.
- c. El vehículo debe estar en la capacidad de ser abastecido de combustible por ambos costados de la carrocería.

#### **2.2.7.2. Conductos, Orificios y Sistemas de Admisión de Aire**

- a. Se debe prevenir el bloqueo hidráulico del motor colocando el sistema de admisión de aire en lugares por encima de los 45 cm. de altura medidos desde el piso de circulación de los vehículos.
- b. Los conductos o tuberías del sistema de alimentación de combustible en ningún caso deberán pasar dentro del habitáculo de pasajeros, ni del compartimento del conductor; deberán estar protegidos y mantenerse libres de fugas o pérdidas, esfuerzos anormales de torsión, flexión, rozamiento, impacto, fricción y vibración de la estructura del autobús o del motor y fuentes de calor o pasar por componentes eléctricos y electrónicos que pudieran provocar riesgo de incendio por la temperatura que se pudiera alcanzar.
- c. La ruta de los ductos de combustible deberán estar diseñados de tal forma que en el evento de presentar fuga no tenga la posibilidad de transitar sobre elementos del sistema de escape o de otra fuente de alto calor.
- d. Los orificios de llenado de los depósitos de combustible no deben encontrarse a menos de 250 mm. de una puerta de servicio, ni operarse en el interior del Autobús; tampoco deben estar situados en el compartimento de pasajeros ni dentro del habitáculo del conductor. No deben estar colocados de tal manera que se corra el riesgo de que el combustible se vierta sobre el motor o sobre el dispositivo de escape durante el abastecimiento.
- e. Los fabricantes de chasis y carrocería deberán adaptar sus diseños para que el sistema de combustible (incluyendo los tanques y la red de ductos) permita el abastecimiento por ambos costados del Autobús.

#### **2.2.7.3. Sistemas de Gases de Escape**

Además del cumplimiento obligatorio de las disposiciones ambientales reglamentarias legales vigentes y las exigencias ambientales presentadas en éste documento, se debe dar cumplimiento a lo siguiente:

- 1. Los ductos de gases de escape de los Autobuses deben orientarse de tal manera que no afecten la recolección de pasajeros y que tampoco afecten la respiración normal de las personas tanto en las Estaciones y Portales como las personas que viajan en los demás vehículos.



#### **2.2.7.4. Seguridad**

- a. Cualquier exceso de presión que sobrepase la presión de trabajo debe ser compensada automáticamente por los mecanismos adecuados, estos deben estar diseñados de manera que prevengan el riesgo de fuego.
- b. Las fugas de combustible de cualquier parte del sistema deben estar en capacidad de fluir libremente a la atmósfera en combustibles gaseosos, pero nunca dentro del sistema de escape ni el interior del Autobús.

#### **2.2.7.5. Gas Natural Vehicular Comprimido**

- a. Los Autobuses deben cumplir con la norma NTC 4821 o la que la reemplace o sustituya.
- b. Los Autobuses y sus componentes (mangueras, ductos, válvulas de alivio de presión, mezclador aire-gas, válvula de exceso de flujo, dispositivos de alivio de presión, cubierta hermética, inyectores de gas, líneas rígidas de conducción, filtro, ajustador de flujo de gas, accesorios y líneas flexibles de conducción) deberán cumplir con las Normas Técnicas Colombianas NTC 3561, 4830-2, 4830-3, 4830-4, 4830-5, 4830-6, 4830-7, 4830-8, 4830-9, 4830-10, 4830-11, 4830-12, 4830-13, 4830-14, 4830-15, 4830-16 y 4830-17 o las que la reemplacen o sustituyan.
- c. Los Autobuses deberán cumplir con lo estipulado en las Normas Técnicas Colombianas NTC 3847 y NTC 4828 o las que la reemplacen o sustituyan referentes a las pruebas y requisitos que deben cumplir las unidades de almacenamiento utilizados para almacenar este tipo de combustible.
- d. Debe tener una válvula de corte de combustible lo más cerca posible del depósito de combustible, accionada desde el tablero de mandos del puesto de conducción.

#### **2.2.7.6. Paneles de Monitoreo y Control**

- a. Todos los Autobuses Padrones deben contar con un panel de monitoreo (diferente al panel de control de la ULAC del SGCO o Unidad Integral), con los siguientes indicadores como mínimo: Indicador de velocidad, Indicador de revoluciones del motor, Nivel de Combustible, Presión de Aceite, Temperatura del Motor (refrigerante), Temperatura de caja (aceite), Voltaje y carga de Batería, Luces encendidas (indicador de luces, luces altas y direccionales), Indicador de la Presión de Aire del Sistema de Frenos, Odómetro (parcial y total) y botonera de marcha de la caja de velocidades. Además deberán contar con un indicador en forma visible al conductor, que alerte siempre que haya una variación en parámetros normales de operación del sistema de frenos. Las señales de anomalías en las condiciones de operación normal deben ser compatibles con la Unidad Lógica de Manejo de Flota o Unidad Integral. El habitáculo del conductor deberá contar con un espacio adecuado para la instalación de la pantalla de la Unidad Lógica de Manejo de Flota o Unidad Integral.
- b. Todas estas variables deben ser monitoreadas mediante testigos digitales.

- c. Debe contar con sistema de regulación de velocidad de tal forma que el Autobús no pueda superar la máxima velocidad permitida en vías urbanas.

#### **2.2.7.7. Equipos y Circuitos Eléctricos y Electrónicos**

- a. Todos los cables deben estar aislados, y junto con los aparatos eléctricos deben ser capaces de resistir las condiciones de temperatura y humedad de la ciudad de Cartagena durante toda su vida útil. En el compartimiento del motor se prestara atención a su resistencia a la temperatura ambiente, a los vapores y al aceite. Y en ningún caso podrán quedar expuestos a la manipulación de los usuarios, de tal forma que deberán contar con medios que garanticen su protección.
- b. Ningún cable o circuito podrá ser utilizado para conducir una corriente de intensidad superior a la de diseño, evaluando además su forma de montaje y la temperatura ambiente máxima.
- c. Todo circuito eléctrico que alimente algún dispositivo distinto del motor de arranque, el circuito de encendido, bujías de precalentamiento, apagado del motor, circuito de carga y la batería, debe estar protegido por un fusible o su equivalente. Sin embargo, circuitos que alimenten aparatos de bajo consumo pueden protegerse por un fusible común o su equivalente siempre que su intensidad nominal no pase de 16 A.
- d. Todo cable eléctrico que pase por un orificio deberá tener fijación que impida su movimiento y el orificio deberá tener la protección adecuada para impedir el daño del cable por corte o fricción.
- e. El fabricante deberá suministrar a TRANSCARIBE S.A. el plano eléctrico impreso en formato electrónico (pdf). Así como el manual eléctrico del Autobús por cada marca y tipología antes del inicio de construcción del mismo, además de suministrar un plano Record de todas las modificaciones realizadas durante el proceso de ensamble, al finalizar el primer prototipo.
- f. Los equipos electrónicos deben tener por lo menos un fusible en caso de sobrecarga o corto circuito, además deben ir conectados a un polo a tierra.
- g. Cuando los componentes estén conectados a otros o al circuito principal mediante cables individuales, el cableado deberá permitir que cada rama de cada circuito sea fácilmente separable de otros para la localización de averías.
- h. El fabricante deberá asegurar que los dispositivos electrónicos a bordo funcionen adecuadamente en su ambiente operacional sin ser afectados por interferencias nocivas, e incorporar las protecciones necesarias para evitar interferencias de radiofrecuencias así como emisiones internas conductivas e inductivas.
- i. Se debe contar con dos circuitos de iluminación interior en caso de daño del circuito principal.
- j. La instalación eléctrica de la carrocería debe atender las indicaciones del fabricante del chasis.

- k. Los automotores deberán estar provistos de un sistema de detección y extinción de incendio automático en el interior del compartimiento del motor, este sistema no debe necesitar energía eléctrica para su funcionamiento, deberá ser totalmente autónomo y con capacidad de detectar y apagar un incendio en un tiempo máximo de 10 segundos. Al activarse el sistema, deberá enviar una señal de alarma sonora al tablero del conductor, el sistema deberá cumplir con las normas internacionales UL, FM, NFPA, CE, MEA

#### **2.2.7.8. Baterías**

- a. Todos los Autobuses deberán contar con un habitáculo ubicado fuera del compartimiento de pasajeros para el alojamiento específico de la batería, además deberá contar con un dispositivo al alcance del conductor que permita el corte de energía proveniente de la batería.
- b. Todas las baterías deben estar sólidamente fijadas y fácilmente accesibles para su mantenimiento y ventiladas desde el exterior.

#### **2.2.8. CARROCERIA**

Para las especificaciones de la carrocería se acoge la norma NTC 5701, NTC 4901-2 y NTC 4901-3.

##### **2.2.8.1. Aspectos Generales**

- a. Los Autobuses Padrones podrán construirse como un chasis carrozado o como un Autobús de carrocería integral o autoportante, cumpliendo con las disposiciones de accesibilidad de los pasajeros estipulados en el presente documento.
- b. En el caso de Autobuses carrozados y Autobuses con carrocería integral, esta debe ser homologada por el fabricante del chasis; por lo tanto el proponente seleccionado estará obligado a hacer cumplir todas las condiciones para el adecuado diseño y construcción de la carrocería, de acuerdo con criterios de seguridad, accesibilidad, comodidad, economía y aerodinámica. Siendo una obligación del proponente seleccionado obtener la certificación de parte del fabricante del chasis en el sentido de que la carrocería que se ha integrado con el mismo es técnica y funcionalmente compatible.
- c. La estructura de la carrocería debe cumplir con lo establecido en el numeral 5 del documento "Regulation No 66: Uniform Provisions concerning the approval of Large Passenger Vehicles with Regard to the Strength of the Superstructure" de las naciones unidas según lo establecido en la NTC 4901-2 o la que la reemplace o sustituya. Para asegurar el cumplimiento de esta regulación se exige una certificación del fabricante indicando que dicho Autobús cumple con este requerimiento.
- d. Los elementos metálicos que conforman la carrocería deben estar

protegidos de manera que puedan resistir como mínimo 120 h de cámara salina sin presentar más de 3% de corrosión y 120h de cámara húmeda sin presentar ampollamiento, cuando se ensayan de acuerdo con lo establecido en la NTC 11567 y NTC 957(o equivalente internacional) respectivamente.

- e. Además de lo anterior, la estructura debe estar construida en materiales que garanticen la estabilidad y durabilidad de la estructura y sus componentes en el medio ambiente de la ciudad de Cartagena, y a su vez permita disminuir el peso de la misma.
- f. El criterio de diseño de la carrocería tendrá que tomar en cuenta la ubicación de los elementos del chasis para la optimización de la superficie disponible para pasajeros.
- g. Para el caso de Autobuses con carrocería autoportante, bajo ninguna circunstancia se permitirá la modificación de los elementos de la carrocería, ni la reubicación de partes mecánicas o estructurales por agentes diferentes al fabricante de la estructura.
- h. Los Autobuses para el Sistema TRANSCARIBES.A.no podrán utilizar chasis diseñados y fabricados con destinación a ser utilizados en vehículos de carga y tracción (tractores, camiones, acoplados y semi - acoplados)
- i. La estructura de la carrocería deberá incorporar materiales metálicos tales como el acero o metales ligeros, sin perjuicio de lo cual podrán construirse estructuras mixtas utilizando otros materiales cuyas características ofrezcan alta resistencia, duración y seguridad igual o superior a la obtenida con los materiales metálicos.
- j. Las uniones de elementos que componen la carrocería y adosados a ella deberán estar unidos firmemente entre sí, minimizando al máximo el nivel de vibraciones y ruido al interior del habitáculo para pasajeros.
- k. El Autobús deberá contar con el aislamiento térmico auto extinguido y retardante al fuego en el área del motor y demás áreas cercanas a fuentes de alto calor, para garantizar que la temperatura en el compartimiento de los pasajeros y del conductor no sea superior a 38° C, cuando se mida por encima de la superficie adyacente que cubre las siguientes fuentes de calor: encima del radiador, encima del motor, sobre el recorrido del exhosto, sobre la transmisión, en el sistema de retardación, en el convertidor catalítico (si aplica), sobre las mangueras del refrigerante caliente y demás sistemas que generen calor; a una distancia radial de 50mm de esta superficie de acuerdo con lo establecido en la NTC 4901-2 o la que la reemplace o sustituya.
- l. La carrocería del Autobús deberá adaptarse a las condiciones de nivel (cambios de pendiente, puentes) en las vías de la ciudad de Cartagena.
- m. El nivel de ruido al interior del compartimiento de los pasajeros y del conductor no debe ser superior a 88dB (A) o el que establezca la entidad reguladora, cuando se verifique de acuerdo con lo dispuesto en la NTC 4901-2 o la que la reemplace o sustituya.
- n. El habitáculo para pasajeros y su sistema de ventilación o acondicionamiento de aire no deberá permitir el paso de agua, polvo, humo

o cualquier otro agente nocivo que cause molestia a los pasajeros ni alterar los niveles de ruido permisible al interior del Autobús.

- o. La inclusión de una parte estructural en el habitáculo de pasajeros por encima del punto más alto del asiento (altura libre), debe cumplir con lo estipulado en la NTC 4901-3 Figuras 7 y 8 (o figuras actualizadas respecto a la norma que reemplacen o sustituyan a la norma actual).
- p. El Autobús debe contar con los sistemas necesarios para garantizar una temperatura de confort, según las condiciones climatológicas de la ciudad de Cartagena de Indias D.T. y C., en el compartimiento de pasajeros del Autobús. Además debe tenerse en cuenta lo establecido en la NTC 4901-2 o la que la reemplace o sustituya.

### 2.2.8.2. Dimensiones y Peso de la Carrocería.

- a. Para el cálculo del peso de los Autobuses Padrones para el Sistema TRANSCARIBES.A, se tendrá en cuenta una masa por pasajero de 68 kilogramos, la capacidad máxima del Autobús, la disposición de asientos y las áreas libres disponibles para ubicar pasajeros de pie.
- b. Para el caso del ancho del Autobús: en ningún caso podrá superar el ancho establecido entre las caras exteriores de las llantas del eje trasero incrementado en 150 mm a cada lado, ni los espejos exteriores podrán incrementar el ancho del Autobús en más de 250 mm a cada lado.
- c. Los Autobuses deben contar con sistemas de detección de peso (en los Dos ejes) capaces de registrar valores de carga total por eje. La sensibilidad de la lectura tendrá como máximo un rango de error de  $\pm 5\%$ . Estas señales deberán poder ser descargadas a la ULAC del SGCO o Unidad Integral.
- d. Los Autobuses Padrones no deben sobrepasar las dimensiones establecidas en las siguientes tablas: (medidas en milímetros).

CONFIGURACION	LONGITUD MAX	ANCHO MAXIMO	ALTURA MAX
Padrones	11500	2600*	3850
Altura del suelo al punto más bajo			300/ ---
Altura del suelo a la plataforma de abordaje de los pasajeros			880 / 920

Tabla 4: Dimensiones Externas de Carrocería para Autobuses Padrones.

\* Sin incluir espejos retrovisores

1. Medidas internas del Autobús (determinadas en milímetros).

DIMENSIONES	MÍNIMA	MÁXIMA
-------------	--------	--------

Altura entre peldaños para puertas de servicio y emergencia.	De acuerdo al numeral 5.8.6 de la Norma NTC 5206/2003 o numeral de la norma o la que la reemplace o sustituya	
Altura interna libre	2100	-----
Altura de Visibilidad Superior	1750	-----
Altura del Visibilidad Inferior	650	1000
Altura libre de las puertas de servicio	1900	
Altura libre de las puertas de emergencia	1800	
Ancho libre de las puertas de emergencia	550	
Ancho libre de las puertas de servicio	1100	

**Tabla 5: Dimensiones Internas de la Carrocería para Autobuses Padrones**

2. Los ángulos de entrada y salida de la carrocería no podrán ser menores a 8°.

### 2.2.8.3. Capacidad de Pasajeros

Los autobuses deben tener una capacidad total (pasajeros sentados y de pie) de 80 pasajeros, para lo cual deberán contar como mínimo con 2 sillas. El área máxima de pasajeros de pie, debe ser equivalente con la siguiente ecuación:

$$A_{pax}(m^2) = \frac{\# pax_{total} - \# pax_{sentados}}{7 \frac{pax}{m^2}}$$

Donde:  $A_{pax}$ : Área de pasajeros

$\#pax_{total}$ : Número total de pasajeros

$\#pax_{sentado}$ : Número de asientos totales (mínimo 2)

Todo lo anterior teniendo en cuenta una densidad máxima de 7 pasajeros de pie por metro cuadrado.

También se debe tener en cuenta para la distribución de espacios lo siguiente:

El Área Disponible Para los Pasajeros se debe calcular por sustracción de las áreas especificadas en los literales (a) hasta (d), del área total:

- La superficie del habitáculo del conductor.
- La superficie de los peldaños que dan acceso a las puertas y la superficie de todo peldaño de una profundidad inferior a 300 mm.
- Cualquier superficie cuya altura libre al techo medida desde el piso del habitáculo de los pasajeros, sea inferior a 1350 mm.

El área disponible para los pasajeros de pie se determina deduciendo del área disponible para pasajeros las siguientes áreas:



- d) La superficie de todas las partes del piso en las que la inclinación exceda el 8%.
- e) La superficie de cualquier parte no accesible a un pasajero que viaja de pie cuando todas las sillas están ocupadas.
- f) La superficie de cualquier parte en la que su altura libre por encima del piso del habitáculo de pasajeros sea inferior a 1900 mm, o inferior a 1800 mm para la parte del pasillo situada por encima y por detrás del eje trasero y las partes relacionadas (no se tendrán en cuenta a estos efectos los asideros o cintas de sujeción)
- g) La superficie que se extiende por delante de un plano vertical que pasa por el centro de la superficie del asiento de la silla del conductor (en su posición más extrema hacia atrás) y por el centro del retrovisor exterior situado en el lado opuesto del conductor (véase figura 2 de la norma NTC 4901-3(o figura actualizada respecto a la norma)).
- h) El área que se extiende 300 mm delante de cualquier silla.
- i) Cualquier parte de la superficie del piso (rincón o reborde, por ejemplo) en la que no sea posible colocar o circunscribir un rectángulo de 400 X 300 mm.

El proponente seleccionado deberá entregar a TRANSCARIBE S.A. en formato digital editable e impreso (Autocad 2010), para su aprobación, el diseño y la distribución interna de la carrocería de cada tipología de Autobús, antes de iniciar el proceso de fabricación de la carrocería.

#### **2.2.8.4. Sistemas de Seguridad y Emergencia**

- a. Todas las condiciones relacionadas con la seguridad del vehículo, se toman sin perjuicio a lo establecido en el Código Nacional de Tránsito y Transporte.
- b. Las salidas de emergencia ubicadas en los costados del Autobús deben estar distribuidas de tal modo que la cantidad de ellas ubicadas en un costado no debe de exceder la cantidad de salidas de emergencia del otro costado en más de una unidad.
- c. Todos los Autobuses deberán utilizar llantas Radiales que cumplan las Normas Técnicas Colombianas NTC-1303 y NTC-1304 o las que la reemplacen o sustituyan.
- d. El Autobús deberá contar con paneles divisorios fijos con una altura comprendida entre 700 mm y 800 mm en los siguientes casos:
  - Frente a los asientos ubicados en las zonas de las escaleras de emergencia (solo para los asientos de la última fila).
  - En la parte posterior del puesto del conductor, complementando con un panel transparente hasta una altura de 1800 mm.
- e. Todos los Autobuses deberán contar con cinturones de seguridad retractiles de tres puntos en el asiento del conductor de acuerdo con las Normas Técnicas Colombianas NTC-1570 y NTC-2037, sus equivalentes a nivel internacional según sea aplicable o las que la reemplacen o sustituyan



- f. Todas las instrucciones al público que hagan alusión al funcionamiento de sistemas de emergencia u otros elementos deberán indicarse en el idioma español.
- g. Las aristas que se presenten en la carrocería ya sea por desniveles o escalones deberán estar demarcadas de color amarillo.
- h. Además de lo estipulado en el presente documento, se debe tener en cuenta lo estipulado en la sección 5.6. de la norma NTC 4901-3 o numeral relacionado de la norma o la que la reemplace o sustituya.
- i. El número de salidas de emergencia se determina con el numeral 5.6.1. de la norma NTC 4901-3 y debe contar con lo señalado en el numeral 5.6.2 de la norma NTC 4901-3 o la que las reemplace o sustituya.
- j. En cada control de activación de emergencia, se deben colocar las instrucciones al respecto y estar indicados tanto en la parte interna como externa del Autobús.

#### **2.2.8.4.1. Escotillas de Emergencia**

- a. Los Autobuses contarán con 1 (una) escotilla por cada 40 pasajeros de capacidad, con su respectivo mecanismo de expulsión (teniendo en cuenta que este mecanismo no permita la expulsión accidentalmente), ubicadas en el techo y distribuida uniformemente de acuerdo con la ubicación de los pasajeros en el Autobús.
- b. Las escotillas deberán tener un área libre mínima de 3000 cm<sup>2</sup>, de tal forma que pueda inscribirse un rectángulo de 500 mm x 600 mm.
- c. Las escotillas deberán poder abrirse o retirar fácilmente desde el exterior e interior (no excluye la posibilidad de bloquear la escotilla para asegurar el Autobús cuando este vacío).
- d. En el caso de los Autobuses que utilicen como combustible Gas Natural Vehicular Comprimido y/o aire acondicionado, en los que se deban ubicar unidades de almacenamiento y/o enfriamiento en el techo, se incluirán en el techo cuantas claraboyas sea posible. Aquellas que no pudieren colocarse deberán ser reemplazadas en igual número por ventanas adicionales de emergencia.
- e. Por causa del Acondicionador de Aire, el número de escotillas se puede reducir, siempre y cuando se reemplacen de manera equivalente por ventanas de emergencia.

#### **2.2.8.4.2. Ventanas de Emergencia**

- a. Las ventanas de emergencia deben cumplir con lo estipulado en la norma NTC 1467 y NTC 4901-3 o las que la reemplacen o sustituyan.
- b. Cuando sean de fragmentación, deben estar dotadas, como mínimo de un martillo por cada ventana y debe tener punta metálica endurecida.
- c. Cuando sean de expulsión deberán contar con el dispositivo adecuado para dicha operación, teniendo en cuenta la fuerza ejercida por una persona normal.

- d. Todos los vidrios de los Autobuses del Sistema TRANSCARIBE S.A. deben ser totalmente transparentes y libres de cualquier propaganda o adhesivos que dificulten la visibilidad, excepto los distintivos de advertencia o señalización de salidas de emergencia o requerimientos legales como revisiones técnicas contempladas en el Código Nacional de Tránsito y Transporte.
- e. El área de las ventanas de emergencia debe ser de 4000 cm<sup>2</sup> por lo menos de tal forma que se pueda inscribir un rectángulo de 500 X 700 mm. O la reglamentación.

#### **2.2.8.4.3. Puertas de Emergencia**

- a. Las puertas de emergencia deberán tener un mecanismo de accionamiento que garantice la adecuada evacuación y un tiempo máximo de apertura de 3 segundos.
- b. Los Autobuses contarán como mínimo con dos (2) puertas sencillas de emergencia en el costado derecho del Autobús.
- c. Las puertas de servicio podrán ser consideradas como puertas de emergencia teniendo en cuenta el resto de especificaciones descritas en este anexo.
- d. Las puertas de emergencia podrán abrirse desde adentro hacia fuera empujando manualmente en caso de emergencia y permanezca abierta en esa posición. Igualmente deberán poseer un mecanismo externo que permita accionarlas en caso que no se puedan abrir internamente.
- e. Las puertas de emergencia deberán ser construidas de tal forma que se minimice el riesgo de bloqueo al presentarse una deformación en la carrocería.
- f. Independientemente del sistema de apertura principal, las puertas de emergencia se deben operar con fuerza muscular y no de corredera y la manija exterior no debe estar a más de 1.8 m del suelo.
- g. Las puertas de emergencia deberán contar con la respectiva escalera de acceso y un elemento que cubra el área ocupada por las escaleras, el cual deberá contar con un mecanismo de accionamiento automático para permitir la utilización de la escalera en caso de emergencia siempre y cuando esta sea de uso exclusivo como puerta de emergencia.
- h. El sistema de las puertas de emergencia deberá ser integrado a la ULAC de Manejo de Flota, que permita generar el control de TRANSCARIBE S.A. con respecto al estado de las puertas del Autobús (abierta-cerrada).
- i. Para que la puerta del conductor pueda ser considerada como puerta de emergencia debe cumplir con las dimensiones estipuladas para este tipo de puertas (puerta sencilla) y tener un acceso libre de todo obstáculo entre la silla del conductor y la puerta de servicio del mismo.
- j. Para las puertas de emergencia que posean bisagras, se deben poder abrir de adentro hacia fuera y sus bisagras deben estar ubicadas en el borde

delantero. Se permite el uso de correas de retención, cadenas o algún otro dispositivo siempre y cuando la puerta posea un ángulo de apertura de mínimo 100° y permanezca abierta en ese ángulo.

## **2.2.8.5. Iluminación**

### **2.2.8.5.1. Exterior**

- a. Todo el sistema de iluminación exterior y las luces de frenado, emergencia, direccionales, deberán ser LED, y cumplir con lo establecido a continuación:
- b. El Autobús debe estar dotado como mínimo de los siguientes elementos:
  - Faros delanteros. Debe estar en capacidad de proyectar luz alta y baja.
  - Luces delimitadoras. El Autobús debe estar dotado de un conjunto de luces delimitadoras en su contorno.
  - Cocuyos. El Autobús debe estar dotado de un sistema de al menos dos luces delanteras y dos traseras con las siguientes características:
    - Delanteras: ser de color amarillo o blanco.
    - Traseras: ser de color rojo.
- c. Luces de Parada. El Autobús debe estar dotado con dos luces de color rojo, de alta intensidad que sean accionadas en el momento de accionar el sistema de frenos del Autobús.
- d. Luces direccionales. El Autobús debe estar dotado de un sistema de luces intermitentes que permitan indicar el cambio de dirección.
- e. Luces de parqueo. El Autobús debe estar dotado con un sistema de luces indicadoras de parqueo que permitan indicar que el Autobús se encuentra estacionado.
- f. Luces de placa. El Autobús debe estar dotado de un sistema de iluminación que permita la lectura de la placa de identificación en las horas de la noche.
- g. Además de los siguientes requisitos, los elementos ópticos deben cumplir con lo establecido en la norma ISO 303.
- h. Las luces de frenado deben tener dimensiones y características tales que sean visibles a 100 metros de distancia en cualquier condición climática. El vehículo debe llevar un tercer stop ubicado en la parte central superior de la carrocería. Las luces traseras de frenado, posición, marcha atrás y direccionales deben cumplir las normas europeas de los Reglamentos Europeos No. 6, 7 y 23 en lo referente al nivel de luminosidad.
- i. Los faros delanteros de los Autobuses deben cumplir las especificaciones del Reglamento No. 87 de las Naciones Unidas "*Uniform Provisions Concerning the Approval of Daytime Running Lamps for Power Driven Vehicles*" referente a la capacidad y pruebas para ser utilizados como luz día.
- j. El encendido de las luces exteriores se debe hacer automáticamente al momento de encender el Autobús, independientemente de un sistema de encendido manual del conductor.

### **2.2.8.5.2. Interior**

1. La iluminación interna, además de LED, debe ser mínimo de:
  - i. 200 lux medida a una altura de 1200 mm sobre la plataforma del Autobús en un cuarto oscuro, incluidas las siguientes áreas: compartimiento de pasajeros.
  - ii. 30 lux medida a una altura de 1200 mm sobre la plataforma del Autobús en un cuarto oscuro, incluidas las siguientes áreas: compartimiento del conductor, puertas de servicio.
  - iii. 60 lux medida a una altura de 1200 mm sobre la plataforma del Autobús en un cuarto oscuro, incluidas las siguientes áreas: primera fila de sillas (lados derecho e izquierdo) en el compartimiento de pasajeros inmediatamente atrás del conductor.
2. La zona de conducción deberá tener un sistema de iluminación que se accione y opere de manera independiente del resto de iluminación interior del Autobús, de tal forma que no refleje la luz en el vidrio panorámico y obstaculice la visión.
3. Se debe suministrar iluminación a:
  - Todos los compartimentos de pasajeros.
  - Todas las escaleras (en donde aplique)
  - El acceso a cualquier entrada o salida.
  - Señalización interna y de controles de salida.
  - Todos los sitios con obstáculos.
4. La zona de las puertas deberá tener sistema de iluminación LED automática que ilumine el piso del Autobús. Este sistema de iluminación se debe activar durante el periodo en el cual permanezcan abiertas las puertas, siempre y cuando el sistema de iluminación interior del Autobús esté encendido.
5. El sistema de iluminación deberá ser integrado a la ULAC de Manejo de Flota, de tal manera que permita la programación de las luces independientemente de la acción de encendido del conductor.

### **2.2.8.6. Asideros**

Los asideros de sujeción al interior del Autobús Padrón deberán tener como mínimo las siguientes características:

- a. Los asideros deben tener la resistencia suficiente para garantizar que no se produzca una deformación permanente en los mismos, después de aplicar una carga de 1500 N, para asideros verticales, y 400 N, para asideros horizontales, cuando se verifique de acuerdo a lo establecido en la NTC 4901-2 o la que la reemplace o sustituya.

- b. Los extremos deben terminar en curva dirigida hacia arriba o cuando cuenten con extremos redondeados no deben sobresalir más de 50mm de su respectivo soporte que no exista peligro de lesión al pasajero.
- c. Los asideros deben estar diseñados e instalados de manera que no presenten riesgo de lesión para los pasajeros. La superficie debe estar libre de aristas o filos corto punzantes. Los extremos deben terminar en curva de manera que no exista riesgo de lesión del usuario. La superficie debe ser no-deslizante.
- d. Todas las barras de sujeción y asideros deben permitir un agarre estable (palma de la mano apoyada) y firme. Deben tener una sección circular de diámetro entre 25 y 45 mm.
- e. Los asideros deberán ser elementos continuos y no podrán presentar uniones en puntos diferentes a las intersecciones o en puntos de anclaje a la carrocería del Autobús.
- f. Toda barra de sujeción dispondrá al menos de 100mm de longitud para acomodar la mano, en caso de que existan tirantes de agarre con barra de sujeción la longitud mínima de la barra será de 150mm.
- g. En el espacio reservado para pasajeros en sillas de ruedas, se instalará en el lateral del Autobús una barra horizontal a una altura sobre el piso entre 800mm y 900mm, con una separación del lateral al menos 40 mm.
- h. Los asideros deberán ser construidas en tubos de acero inoxidable, aluminio pulido o acero recubierto en material plástico, antideslizante y el color será de acuerdo a la muestra que TRANSCARIBE S.A. entregue, conjuntamente con el diseño y aplicación de la imagen corporativa de la empresa.
- i. Los asideros horizontales se deben ubicar a una altura entre 1,75 m y 1,90 m a partir del suelo el Autobús.
- j. Los asideros verticales se deben instalar máximo cada 1,5 m o mínimo cada dos sillas, a lo largo del eje longitudinal del Autobús.
- k. Los asideros verticales se deben instalar máximo cada 1,5 m o mínimo cada dos sillas a lo largo del eje longitudinal del autobús. Se debe ubicar por lo menos una barra de sujeción horizontal adyacente a cada una de las puertas de servicio a una altura entre 1,8 m y 1,9 m, medida desde la plataforma del autobús. Así mismo, en los espacios reservados para los pasajeros en silla de ruedas. Se deben colocar asideros verticales adyacentes a las puertas de servicio, de manera que tengan un punto de agarre a disposición de un pasajero que está de pie sobre el suelo o plataforma del Autobús.
- l. Para el caso en que hubiese asientos en la zona donde se ubican las barras de sujeción horizontal, éstas no podrán estar a más de 150 milímetros medidos a partir del borde del asiento con el pasillo en dirección hacia las ventanas.

- m. Los pasamanos podrán sujetarse directamente a la estructura de los asientos, garantizándole en todo momento condiciones de seguridad al pasajero.
- n. Los asientos para pasajeros adyacentes al pasillo central deben poseer pasamanos o asideros de sujeción laterales que faciliten a los niños y adultos de pie en el pasillo una sujeción firme y segura, estos pasamanos o asideros no deben afectar el ancho libre del pasillo establecido en el numeral correspondiente a las medidas internas del Autobús.
- o. Los asientos deberán disponer de una barra de sujeción horizontal en la parte superior del espaldar, en ningún caso esta podrá sobresalir más de 150 mm del espaldar.
- p. Los asideros deberán cumplir con las cargas que se determinan en el método de ensayo establecido en la NTC 4901-2 o la que la reemplace o sustituya.
- q. Ubicar las mamparas y asideros verticales adyacentes a las puertas de servicio a una distancia máxima de tal manera que se optimice el espacio y la circulación de pasajeros, siempre y cuando se mantengan las demás disposiciones establecidas en el presente documento.

#### **2.2.8.7. Asientos de Pasajeros**

1. Las sillas de los pasajeros deberán ser de sentado individual (sedente), fijas, con textura y material antideslizante garantizando esta condición con cualquier tipo de material que se pudiera usar en las condiciones climáticas de la ciudad de Cartagena de Indias D.T. y C., no acolchados, cerrada en la parte trasera del espaldar, con diseño ergonómico y soporte lumbar, garantizando en todo momento la comodidad del pasajero, no debe presentar filos, aristas o cualquier otro elemento que pueda provocar lesiones a los pasajeros.
2. Cada Autobús deberá contar como mínimo con el 12% del número total de los asientos del Autobús (redondeado al número entero superior), destinado para el uso preferencial de ancianos, madres embarazadas, niños y personas discapacitadas, estos lugares deberán estar señalados, identificados, ubicados lo más cerca posible a las entradas del Autobús y deben contar con cinturón de seguridad de dos puntos.
3. Debe haber un rótulo (Figura 1) sobre o cerca de un asiento preferencial que indique que las personas con discapacidad tienen prioridad en el uso de ese asiento. Debe ser ubicado de tal manera que indique a cuales asientos hace referencia y centrado entre la altura del asiento y la altura del espaldar.





Figura 1. Símbolo para uso de Asientos Preferenciales.

4. El rótulo debe estar compuesto de un pictograma y las siguientes palabras: "Ceda este espacio a personas con discapacidad".
5. El color de los asientos será de acuerdo a la muestra que TRANSCARIBE S.A. entregue, conjuntamente con el diseño y aplicación de la imagen corporativa de la empresa.
6. El anclaje de los asientos podrá ser directo a la plataforma del Autobús o al panel lateral de la carrocería. En cualquier caso el medio de sujeción de los asientos deberá proporcionar la suficiente firmeza en caso de un Accidente o colisión evitando lesiones a los pasajeros.
7. El sistema de fijación de las sillas debe ser tal que resista sin deformación o ruptura la aplicación de una fuerza longitudinal horizontal ubicada en la mitad de la parte superior del espaldar de la silla de 1725N y en cada lado de la parte inferior lateral de la silla aplicando una fuerza longitudinal horizontal de 2450N. para asientos dobles será considerado como dos sillas por separado, sin perjuicio de cumplir con lo establecido en la Norma Técnica Colombiana NTC-4901-2 o la que la reemplace o sustituya. Además deberá verificarse según lo establecido en el Apéndice 5 del Reglamento 80 de las Naciones Unidas
8. Todos los herrajes de los asientos y demás elementos de sujeción deberán cumplir con lo establecido en la Norma Técnica Colombia NTC-3638, su equivalente a nivel internacional o la que la reemplace o sustituya.
9. La distribución de los asientos en los Autobuses Padrones podrá ser 0-0 2-2, 2-1, 1-1, 1-0, frente a frente o perimetralmente a lo largo de la carrocería del Autobús (los asientos perimetrales de la última fila no se tendrán en cuenta para este cálculo). Los asientos de la última fila no podrán ser continuos, si no que serán asientos dobles o sencillos.
10. Los asientos para pasajeros no podrán tener brazos laterales.



11. Se deberá garantizar la estabilidad del color de los asientos de por lo menos cinco (5) años teniendo en cuenta las condiciones climáticas y el deterioro normal diario, de lo contrario deberán ser reemplazados.
12. Las dimensiones de los asientos deben cumplir lo establecido en la siguiente tabla (dimensiones en mm):

DIMENSIONES	MÍNIMA	MÁXIMA
Ancho del asiento	400	-----
Espacio disponible para instalación	500	
Individual.	500	-----
Continua	450	
Profundidad del asiento	400	-----
Altura del asiento	350	450
Altura del espaldar	500	650
Separación entre sillas		
Sillas en la misma dirección	650	-----
Sillas enfrentadas	1300	-----
Espacio vacío frente a la silla	250	
La altura libre sobre el punto más alto de las sillas deba ser de 900mm.		
Asientos detrás de mamparas según NTC – 4901-1/2007 FIG 5 (o figura actualizada respecto a la norma o la que la reemplace o sustituya).		
Los Autobuses con motor trasero, la altura del asiento sobre el habitáculo del motor puede ser hasta de 0,5 m. Así mismo, para sillas sobre paso ruedas o compartimento motor, puede ser 500 mm, contando con un descasa pies que garantice una distancia mínima de 450 mm para la colocación de la altura de los pies.		

**Tabla 6: Dimensiones Admisibles por Sillas Para Autobuses Padrones.**

13. La invasión del espacio para los pies de los pasajeros es permitida siempre y cuando se garantice al menos 300 mm de acuerdo con la Figura 5 de la norma NTC 4901-1/2007 (o figura actualizada respecto a la norma o la que la reemplace o sustituya).

#### **2.2.8.8. Condiciones de Accesibilidad**

Todos los Autobuses Padrones deben ser accesibles según lo establecido en la ley 361 de 1997 Capítulo III. Y dar cumplimiento a lo establecido en el artículo 20º del Decreto 1660 del 16 de junio de 2003 del ministerio de transporte o aquellos decretos que lo modifiquen o deroguen. Estos vehículos deben ser 100% accesibles y deberán contar con sistema que permita el abordaje de personas en sillas de rueda y movilidad reducida.

- a. Se deberá ubicar lo más cercano a la puerta de acceso, un espacio destinado y debidamente marcado específicamente para discapacitados en sillas de ruedas.

- b. El piso o superficie del Autobús debe distribuirse de tal forma que permita el fácil acceso tanto a los pasajeros sin discapacidad como aquellos que tengan algún tipo de movilidad reducida, incluyendo a los que lo hagan en su propia silla de ruedas.
- c. El Autobús debe poseer un (1) espacio dotado de las guías necesarias para el anclaje de la silla de ruedas, para permitir su uso cuando no sean ocupados por personas con movilidad reducida.
- d. El espacio para el discapacitado en silla de ruedas tendrá un área 900mm de ancho x 1400mm de largo; el piso o superficie del Autobús debe contener un espacio de giro donde se pueda inscribir un círculo de 1500 mm de diámetro. Asimismo, el eje de simetría de la silla debe ser paralelo con el eje longitudinal del Autobús.
- e. Los pasajeros en silla de ruedas deben ubicarse en sentido de la marcha debiendo efectuar su anclaje con cinturones de seguridad que sujeten a la vez el pasajero y su silla de ruedas. El anclaje de la silla de ruedas se debe hacer por su estructura y no por sus ruedas. El anclaje de la silla de ruedas se debe efectuar entre las estructura de estas y del piso del vehículo, mediante un soporte apropiado. El montaje y desmontaje de dicho soporte tiene que poder efectuarse de una manera sencilla y rápida, sin ayuda de herramientas y de cualquier otro elemento. Una vez desmontado, el piso del vehículo debe quedar libre de accesorios que impidan la libre circulación de las sillas de ruedas.
- f. El espacio para discapacitados deberá contar con cinturón de seguridad de tres puntos y ser fijados a la carrocería del Autobús y colocados a una altura del piso del vehículo de 680 mm aproximadamente.
- g. Se debe destinar un espacio adyacente al de la silla de ruedas para las personas con discapacidad visual y su perro de asistencia, para quienes lo utilicen en su movilización.
- h. Se deberá contar con un Sensor en el cinturón de seguridad o en el sistema de anclaje de la silla de ruedas el cual indique al conductor, con una señal audible y luminosa, hasta que la silla de ruedas no esté debidamente anclada y su ocupante no esté sujeto a la misma con su respectivo cinturón de seguridad. Asimismo, el discapacitado debe contar con un sistema de comunicación directa con el conductor (timbre).
- i. El recorrido desde la puerta de ascenso o ingreso al interior del Autobús hasta el espacio de alojamiento de las sillas de ruedas debe tener un espacio mínimo de 800 mm libre de obstáculos.
- j. Los mecanismos e Instrumentos de Accionamiento estarán instalados en lugares accesibles del compartimiento del Autobús, comprendidos entre los 1250 y 1500 mm de altura del suelo del Autobús.
- k. Los Autobuses deben instalar en el dintel de las puertas de salida un indicador luminoso y acústico, visibles de próximas Paradas y de arranque para las personas con discapacidad visual y auditiva; igualmente, en el dintel exterior del Autobús dos (2) señales luminosas y otra acústica (verde

y roja), que indiquen que el Autobús está parado o que va arrancar (la señal sonora es imprescindible solo ante el arranque).

- l. El Autobús debe estar equipado con un sistema de señales audibles (pito) que permita advertir a los peatones sobre su proximidad en situaciones de Emergencia, tanto en marcha hacia delante como en marcha hacia atrás. El sistema de señales audibles de advertencia de marcha hacia atrás debe ser intermitente. Todo el sistema de señales audibles debe cumplir con los requisitos establecidos en la NTC 1815 o la que la reemplace o sustituya.
- m. La superficie del piso debe ser lo más horizontal posible. En todo caso la inclinación del piso no debe superar el 6% de pendiente.
- n. Rotulación y señalización en el espacio de silla de ruedas.
  1. Debe existir adyacente al espacio de silla de ruedas y en una posición externa claramente visible para el usuario de silla de ruedas lo siguiente:
    - a) Un rótulo o pictograma que indique la orientación en que debe viajar el usuario de silla de ruedas. El vehículo debe tener un ideograma internacional de accesibilidad en silla de ruedas de color blanco sobre fondo azul. (Ver figura 2).
    - b) Instrucciones de seguridad sobre el correcto uso del espacio de silla de ruedas, incluyendo el procedimiento de anclaje de la silla de ruedas e instrucciones sobre la liberación de la silla de ruedas en caso de Emergencia.



**Figura 2. Símbolo internacional de accesibilidad**

2. Las dimensiones del pictograma del símbolo de accesibilidad deben tener como mínimo 200 mm por 200 mm cuando estén ubicados externamente y máximo 150 mm por 150 mm cuando estén ubicados internamente. Deben estar ubicados en el frente exterior y a ambos lados del vehículo.

3. Deben estar ubicados en el frente exterior del Autobús, al lado de cualquier entrada para usuarios de silla de ruedas, en el interior del vehículo al lado de cualquier salida para usuarios de silla de ruedas y al lado de cualquier espacio de silla de ruedas, en una posición claramente visible para el usuario de silla de ruedas.

#### **2.2.8.9. Dispositivos y Mecanismos de Accesibilidad al Autobús**

El acceso para las sillas de ruedas debe ser por medio de elevador mecánico o a través de vehículos de plataforma baja o semi baja. Todo elevador mecánico debe cumplir con los siguientes requisitos:

**Acceso al piso del vehículo.** Todo vehículo de transporte accesible debe estar equipado de al menos un elevador de abordaje.

**Capacidad.** La capacidad de carga normal debe ser como mínimo de 200 kg.

Cuando sea sujeta a una masa igual al 125% (250 kg) de la carga de trabajo normal distribuida uniformemente por un período de no menos de 10 segundos, no debe sufrir deformaciones permanentes o daño alguno cuando la carga sea retirada.

Debe tener su carga de trabajo máxima marcada en una posición que sea claramente visible para el operador del elevador.

No se debe permitir que el vehículo sea conducido a menos que el elevador se encuentre en su posición normal de viaje.

Estando en su posición normal de viaje en el vehículo, no debe presentar ningún peligro a los peatones o a otros usuarios de la carretera cuando el vehículo este en movimiento.

##### **2.2.8.9.1. Elevador mecánico**

**Dimensiones.** La plataforma de un elevador de abordaje debe tener como mínimo 750 mm de ancho y mínimo 1000 mm de longitud de espacio libre excluyendo bordes de seguridad, pasamanos y cualquier otro dispositivo de la plataforma.

**Topes de seguridad.** A menos que la plataforma del elevador de abordaje se encuentre reposando sobre la superficie desde donde el usuario de la silla de ruedas abordará, se debe cumplir con los siguientes requisitos:

- Los bordillos frontales, delantero y trasero del elevador deben contar con un tope abatible, con una altura mínima de 100 mm. El elevador solo puede subir y bajar con estos topes en posición vertical. El frente del elevador, el de contacto con el vehículo, debe llevar una lámina en posición vertical durante la aproximación, subida y bajada que evite el posible contacto con el vehículo.

- Deben haber bordillos laterales de altura mínima de 100 mm medidos verticalmente sobre la superficie de la plataforma.

**Velocidad de traslación.** La velocidad de traslación de operación de la plataforma del elevador de abordaje no debe exceder los 0,5 m/s y debe asegurarse de que no haya movimientos bruscos ni Paradas repentinas.

**Apoyo superficial.** Estando el vehículo sobre una superficie plana y en la posición normal para que un usuario de silla de ruedas pueda abordar o desembarcar, el elevador debe ser capaz de ser bajado hasta reposar sobre esa superficie.

**Agarraderas.** El elevador debe contar con agarraderas en ambos lados.

**Señalización de bordes.** Alrededor y contiguo a los bordes de la plataforma del elevador debe tener una banda de color con un ancho mínimo de 50 mm que debe contrastar con el resto de la superficie del elevador.

**Accionamiento manual.** El elevador debe estar acondicionado para el accionamiento manual, al menos para el descenso completo a la zona de abordaje.

#### **2.2.8.9.2. Otros dispositivos de rampas y elevadores mecánicos**

**Ubicación de controles.** Los elevadores mecánicos pueden ser operados mediante un control ubicado adyacentemente al elevador el cual podrá ser operado únicamente por medio de un control maestro situado en la cabina del conductor. El control maestro debe tener un medio de advertencia para el conductor cuando el control maestro esté en posición de permitir la activación del elevador.

**Señal audible y visual de Operación.** Se debe producir una señal audible y visual mientras se encuentre en operación el dispositivo, localizada en las cercanías del elevador y debe ser claramente audible y visible para cualquier persona a menos de 2000 mm de la rampa o elevador.

**Operación manual.** El dispositivo debe ser capaz de ser operado manualmente.

**Dispositivo de bloqueo.** El vehículo debe contar con un dispositivo de bloqueo que asegure que mientras esté en movimiento, el elevador no puede ser operado y cuando el elevador esté en operación el autobús no puede moverse.

#### **2.2.8.10. Dispositivos de seguridad.**

Las rampas mecánicas deben estar provistas de un dispositivo de seguridad que detenga su movimiento si son sujetas a una fuerza reactiva que no exceda los 150 N y si ese movimiento podría causar lesiones a personas en la trayectoria de despliegue o repliegue.

Los elevadores mecánicos deben contar con sensores capaces de detener el movimiento de la plataforma elevadora si ésta entra en contacto con cualquier objeto o persona mientras esta en movimiento y una vez detenida la plataforma elevadora se debe poder devolver su trayectoria.

Estos dispositivos de seguridad especificados no serán requeridos si el dispositivo de abordaje mecánico únicamente puede ser operado mediante un control fijado adyacentemente al área de despliegue del medio de abordaje mecánico.

#### **2.2.8.11. Puertas de Servicio**

- a. Las puertas de servicio deben abrirse previa activación del conductor, deben tener un testigo óptico o sonoro fácilmente identificable por el conductor sentado en su puesto de conducción (salvo que sean accionadas con los pies), en cualquier condición de iluminación del ambiente, para advertir que una puerta no está completamente cerrada. Asimismo, se le debe suministrar al conductor un aviso de una falla en la energía para la apertura de puertas. Cada puerta debe poder abrir de manera independiente.
- b. Se debe contar con un dispositivo auditivo de 80 db  $\pm$ 5 (A) medido al centro de las puertas de servicio a una altura de 1.5 m del piso interior y alejado 0.6 m de la puerta cuando esté cerrada y luminoso en el centro de las puertas de servicio que permita a los pasajeros identificar si se va a abrir o cerrar. El sistema debe accionarse con dos (2) segundos de anticipación a la apertura o cierre de las puertas. Asimismo, se debe tener un testigo para advertir que las puertas no se encuentran bien cerradas.
- c. Los mandos de apertura y cierre deben ser tales que el conductor pueda en cualquier momento, interrumpir e invertir el movimiento de la puerta durante el proceso de cierre o apertura.
- d. Toda puerta de servicio debe ser construida y tener un sistema de control, de tal forma que se evite herir o atrapar a un pasajero cuando esta se cierre.
- e. Los Autobuses, adicional al sistema de apertura accionada por el conductor, deberán contar con un sistema manual que permita abrir las puertas desde el interior o exterior en caso de Emergencia. Este sistema dispondrá, de al menos un punto para el accionamiento de las puertas desde el exterior, el cual debe estar debidamente señalizado para su fácil accionamiento y no debe estar a mas de 1800 mm del suelo, cuando el Autobús este parado sobre una superficie horizontal
- f. Las puertas de servicio deberán tener un mecanismo de accionamiento que garantice la adecuada evacuación y un tiempo mínimo de apertura de 3 segundos.



- g. Las puertas de servicio deberán tener no menos de un 45% de su superficie con vidrio de acuerdo con las disposiciones de seguridad según la norma NTC 1467 o la que la reemplace o sustituya.
- h. El sistema interno de accionamiento de emergencia debe estar claramente señalizado y protegido con tapas de policarbonato de color rojo traslucido y debe estar a una altura no inferior a 100 mm y máxima 1800 mm desde la plataforma de pasajeros.
- i. Los Autobuses Padrones contarán con un sistema que impida la apertura de las puertas de servicio (por parte del conductor) mientras el Autobús se encuentre en movimiento (mayor a 5 kph) e impida el movimiento del mismo mientras alguna de las puertas de servicio o emergencia se encuentren abiertas.
- j. Los bordes libres de las puertas de servicio deberán contar con una protección elástica, de goma o plástica de modo que el cierre de las puertas sea hermético y no se haga por partes duras.
- k. Todos los Autobuses Padrones del Sistema TRANSCARIBE S.A., deberán contar con Dos (2) puertas dobles de servicio de plataforma alta al costado Izquierdo entre los dos ejes y Dos (2) puertas dobles de servicio de plataforma baja o semi baja al costado derecho, una entre ejes y otra entre el primer eje (director) y el bomper delantero, con un ancho de 1.1 m libres y una altura libre de 1.9 m.
- l. Para Autobuses con motor trasero se permitirá un ancho libre de 1.0 m en la última puerta de servicio.
- m. Las puertas de servicio de los Autobuses Padrones ubicadas en el costado izquierdo del Autobús deben considerar las especificaciones y dimensiones de las puertas de las Estaciones de Parada de los Corredores Troncales del Sistema (ver archivo Autobús Modelo en Estación Tipo A).

#### **2.2.8.12. Ventanas**

- 1. El parabrisas frontal del Autobús debe ser de vidrio laminado, el resto de ventanearía (laterales, posteriores) deben ser de vidrio templado, sin perjuicio a lo estipulado en la norma NTC – 1467 o las que la reemplace o sustituya.
- 2. Se permitirá la utilización del sistema de empaque para la sujeción de los vidrios a la carrocería cuando sea utilizado para la fijación del vidrio panorámico frontal y trasero.
- 3. En todos los casos el marco de fijación deberá ser en aluminio anodizado o pintura electrostática color negro.
- 4. Las ventanas laterales deberán estar protegidas del agua que escurre por el techo en caso de lluvia, por una canalización; cuando el Autobús es desacelerado y/o acelerado, el sistema de canalización no podrá permitir que el agua se escurre sobre la ventana del conductor o zonas de las puertas de servicio.



5. La altura de visibilidad inferior de la ventana debe estar entre 650 mm y 1000 mm medida desde el punto donde se apoyan los pies del pasajero hasta la línea inferior de la ventana. Se permite que la visibilidad inferior se disminuya hasta 500 mm medidos de la misma forma dada anteriormente, siempre y cuando cuente con un dispositivo de protección hasta una altura de 650 mm para evitar la caída de pasajeros fuera del Autobús.
6. La altura de visibilidad superior debe ser mínimo de 1750 mm.
7. El parabrisas frontal deberá tener un sistema desempañante, con capacidad para retirar la condensación del aire en la totalidad del vidrio, bajo cualquier condición de Operación del Autobús, el cual deberá estar certificado con mediciones del fabricante del desempañador (la capacidad mínima de cada desempañador debe ser de 1200 m<sup>3</sup>/hora).
8. Las ventanas deben poseer un área libre interna de 0.4 m<sup>2</sup>, de manera que la altura mínima del vidrio sea de 500 mm.
9. Las ventanas deberán contar con un polarizado entintado parcial de acuerdo a lo siguiente:
  - Las panorámicas deberán permitir el paso del 70% de la luz de acuerdo con lo estipulado en el *Artículo 2 de la Resolución 3777/2003 del Ministerio de Transporte.*
  - Las laterales deberán contar con un polarizado parcial que permita el paso del 55% de la luz de acuerdo con lo estipulado en el *Artículo 2 de la Resolución 3777/2003 del Ministerio de Transporte.*

En todo caso el polarizado de las ventanas deberá cumplir con la legislación vigente.

### **2.2.8.13. Compartimiento del Conductor**

El puesto del conductor deberá ubicarse de tal forma que le permita tener las siguientes características:

- a. Zona de visibilidad superior: debe permitir identificar un objeto situado a 15 m delante del Autobús y a 4.5 m del suelo.
- b. Zona de visibilidad inferior: debe permitir identificar un objeto situado a 0.8 m delante del Autobús y a 1.4 m del suelo.
- c. Zona de visibilidad lateral izquierda: debe permitir identificar un objeto situado a 0.7 m al lado izquierdo del Autobús y a 0.2 m del suelo (se puede tomar como referencia lo enunciado en la figura 9.B norma NTC 4901-3 (o figura actualizada respecto a la norma que la reemplace o sustituya)).
- d. Zona de visibilidad lateral derecha: Debe permitir identificar un objeto situado a 0.7 m al lado derecho del Autobús y a 0,2 m del suelo o nivel de la plataforma de acceso (se puede tomar como referencia lo enunciado en la

figura 9.B norma NTC 4901-3(o figura actualizada respecto a la norma que la reemplace o sustituya)).

- e. Si por el diseño del Autobús no es posible cumplir con el último ítem, se debe garantizar la visibilidad por medio de espejos, sin superar el ancho máximo permitido.
- f. Toda la zona de la vía por delante del extremo frontal del Autobús, que no sea visible directamente debe ser accesible por medio de espejos.
- g. La totalidad de la zona de visibilidad (campo visual) definida en los numerales 1 y 2 debe estar libre de todo obstáculo que impida la visibilidad del conductor.
- h. El asiento para el conductor deberá contar con apoya cabezas, ser acolchado con recubrimiento que permita la transpiración del cuerpo y su textura debe ser antideslizante, con amortiguación neumática y apoya cabezas graduable. Tener un sistema de regulación horizontal, vertical y del espaldar permitiendo un desplazamiento en el eje longitudinal de  $\pm 150\text{mm}$ , en la vertical de  $\pm 100\text{mm}$ , con una altura mínima de asiento de 350 mm. El espaldar debe permitir una regulación mínima entre  $0^\circ$  y  $20^\circ$  con respecto a la vertical.
- i. La altura mínima del asiento del conductor debe ser 550 mm y un ancho mínimo de 450 mm, cuando se verifique según la NTC 4901-2 o la que la reemplace o sustituya.
- j. El asiento del conductor debe contar con cinturón de seguridad de acuerdo con la Norma NTC 1570 o la que la reemplace o sustituya.

#### **2.2.8.14.El Piso**

- a. El piso o plataforma y los peldaños de las puertas de servicio y de emergencia del Autobús deben ser recubiertos en material sintético antideslizante, de acuerdo a las disposiciones de seguridad y de materiales según especificaciones del presente documento. Por ningún motivo se permitirá el uso de láminas metálicas como recubrimiento para el piso o interior del Autobús.
- b. El material que recubre el piso o plataforma deberá tener una duración mínima de cinco (5) años de uso teniendo en cuenta las condiciones de Operación del Sistema Troncal, además deberá evitar toda clase de filtraciones de líquidos garantizando la estanqueidad al interior del Autobús.

#### **2.2.8.15.Acabados Internos**

- a. En ningún caso el recubrimiento y acabado interior del Autobús podrá ser tapizado o en láminas metálicas.
- b. El compartimiento de los pasajeros debe estar diseñado de tal forma que eviten salientes o protuberancias, que pudieran producir Accidentes o lesiones a los pasajeros.
- c. Todos los acabados interiores del Autobús deberán fabricarse en material lavable, resistente al desgaste, retardante al fuego, auto extingible y no

presentar gases de combustión tóxica y no deslizante (pisos), sin perjuicio de cumplir con las especificaciones de seguridad de la Norma Técnica Colombiana NTC 3586 o la norma FMVSS 302, las que la reemplacen o sustituyan o sus equivalentes a nivel internacional.

- d. En el compartimiento del motor, no debe utilizarse ningún material de insonorización inflamable o susceptible de impregnarse de combustible o lubricante, salvo si cuenta con un revestimiento impermeable no inflamable, además debe evitarse la acumulación de combustible o aceites.
- e. Los materiales utilizados para las sillas, paneles, pisos, tableros y techos deben estar fabricados con materiales retardantes al fuego.
- f. Todos los acabados interiores deberán garantizar una durabilidad de un (1) año.

#### **2.2.8.16. Apariencia Externa**

1. El color externo e interno de los Autobuses Padrones, será de acuerdo a la muestra que TRANSCARIBE S.A. entregue, conjuntamente con el diseño y aplicación de la imagen corporativa de la empresa.
2. La pintura exterior debe garantizar una durabilidad de por lo menos dos (2) años.
3. Los recubrimientos exteriores deben proporcionar un aislamiento térmico siempre que se cumpla:

La temperatura en el compartimiento de los pasajeros y el conductor no debe ser superior a 38°C, cuando se mida por encima de la superficie adyacente que cubre las fuentes de calor enumeradas en los literales a) hasta g), a una distancia radial máxima de 50 mm de esta superficie, de acuerdo con lo establecido en la NTC 4901-2 o la que la reemplace o sustituya.

- a) Encima de los radiadores existentes
  - b) Encima del motor
  - c) Sobre el recorrido del exhosto
  - d) Sobre la transmisión (caja de cambios)
  - e) En el sistema de retardación.
  - f) En el convertidor catalítico (si es aplicable)
  - g) Sobre las mangueras de refrigerante caliente
- El Autobús debe contar con los sistemas necesarios para garantizar que la temperatura en el compartimiento de los pasajeros del Autobús no sea superior a 28 °C, cuando se verifique según lo establecido en la NTC 4901-2 o la que la reemplace o sustituya.

Además de ser resistentes a la corrosión y las demás condiciones ambientales de la ciudad de Cartagena Indias D.T. y C., y sus alrededores.

4. Los Autobuses Padrones deben tener una marcación con cinta retrorreflectiva ubicada en la parte inferior de los Autobuses en vinilo reflectivo con coeficiente

de retroreflexión mínima de 500 cd/lux/m<sup>2</sup> con recubrimiento resistente a rayos UV, con las siguientes características:

- Debe ser de lentes microprismáticos, con adhesivo sensible a la presión y protector de polietileno en su respaldo que garantice que no se presente corrosión por filtraciones de agua y mugre y deber ser de segmentos colores blancos y rojos intercalados.
- Los segmentos deben ser de 18 y 28 cm (+/- 2 cm) de largo respectivamente. El ancho de la cinta puede ser de 5 cm. La cinta debe cumplir con los coeficientes de retroreflexión mínimos correspondientes al tipo IX, según la NTC 4739.
- Este desempeño retrorreflexivo mínimo se acreditará mediante la inscripción indeleble de los caracteres DOT-C2 en la cinta.
- Se debe conservar una distancia mínima de 250 mm, entre elementos estructurales de la carrocería (salidas, espacio de llantas y espacio de articulación) u otro elemento adicional y el inicio o final de cada segmento de cinta.

#### **2.2.8.17. Acondicionador de Aire**

El Autobús Padrón debe contar con un sistema de acondicionador de aire y debe cumplir como mínimo los siguientes requisitos:

- a. Se debe considerar la carga térmica con la ocupación máxima de los Autobuses, el número y ubicación de las puertas y la frecuencia de apertura y cierre de las mismas, iluminación y las demás cargas térmicas externas existentes contando con un factor de seguridad adecuado.
- b. La temperatura interior del Autobús debe estar entre 22 y 24°C; en caso de tener temperaturas exteriores superiores a los 30°C, se debe asegurar una diferencia entre el interior del Autobús y la temperatura ambiente de no menos de 10°C con un tope máximo de 28°C al interior del Autobús.
- c. El refrigerante utilizado deberá cumplir con todas las normas ambientales.
- d. Durante el funcionamiento del sistema los niveles de ruido deben cumplir con los niveles permisibles para los pasajeros.

##### **2.2.8.17.1. Equipo de Aire Acondicionado**

- a. El sistema de acondicionamiento de aire debe estar compuesto por un compresor accionado ya sea por el motor del Autobús o por cualquier otro sistema que haga sus veces y un evaporador.
- b. Se debe contar con una unidad evaporadora por cada cuerpo del Autobús, la cual debe ser proporcional a la cantidad de pasajeros diseñada para tal fin.
- c. El condensador y el evaporador deberán ser construidos con materiales de bajo peso, resistentes a la corrosión teniendo en cuenta los efectos del lavado periódico y las condiciones ambientales de la ciudad de Cartagena de Indias D.T. y C.

- d. Para la instalación del equipo debe tenerse en cuenta las características y requisitos de fabricantes de chasis y carroceros, debe realizarse un trabajo previo de coordinación con los fabricantes de la carrocería, para asegurar, entre otros, los adecuados aislamientos térmicos en techo, paredes, ventanas, piso, puertas y motor, así como el espacio necesario para la instalación del compresor.
- e. En caso de daño del sistema de acondicionamiento de aire, el equipo debe accionar o mantener inmediatamente el sistema de ventilación, sin intervención del conductor.
- f. Su Sistema de comprensión, deberá ser de regulación de velocidad continua mediante tecnología de convertidor de frecuencia directamente instalada en el compresor, de una sola etapa, de bajo peso, en aluminio o materiales con mejores características y de alto rendimiento.
- g. Cumplir con las demás especificaciones que para el efecto establezca TRANSCRIBE S.A.

#### **2.2.8.17.2. Ductos y Sistemas de Conducción**

1. Es necesario instalar un sistema de cortina de aire o sistema equivalente ubicado antes de las puertas de servicio del Autobús para evitar al máximo la transferencia de calor desde el exterior en el momento del abordaje.
2. Se debe contar con un correcto sistema de filtrado que garantice que no se presentará la acumulación de malos olores al interior del Autobús.
3. La distribución de aire debe ser realizada uniformemente a lo largo del habitáculo de pasajeros, si esta se realiza a través de ductos se debe cumplir con lo siguiente:
  - a. Inclusión de una parte estructural, siempre y cuando dicha inclusión este comprendida en un triangulo cuyo vértice este situado a 65 cm del suelo, con una base máxima de 10 cm de ancho y que esté situado en la parte superior del espacio en cuestión, adyacente a la pared lateral del Autobús.
  - b. Inclusión de un ducto (por ejemplo, para calefacción) situado en la parte inferior del espacio en cuestión, de un área de sección transversal no superior a 200 cm<sup>2</sup> y un ancho máximo de 10 cm.
4. En los extremos y a lo largo de los ductos de distribución deben instalarse compuertas de inspección que permitan la limpieza periódica.
5. La bandeja de drenaje del evaporador y los demás componentes del sistema de aire acondicionado deben ser de fácil acceso, de manera que facilite su limpieza periódica y que no presente goteras al interior del Autobús.

#### **2.2.8.17.3. Control de Temperatura**

1. El sistema debe contar con un control electrónico de temperatura, montado en el evaporador, junto al área de retorno del aire el cual regulará la capacidad de enfriamiento según la ocupación del Autobús.

2. Debe contar con un panel en el que se muestre la temperatura, con ajuste programado de la temperatura.
3. Debe brindar la posibilidad de graduación de por lo menos, dos velocidades de emisión de aire.

#### **2.2.8.17.4. Sistema de Ventilación Auxiliar**

1. El Autobús podrá contar con un sistema de ventilación auxiliar de servicio temporal en caso de un daño del sistema de acondicionamiento de aire, que podrá hacer parte del sistema de acondicionamiento de aire.
2. El puesto del conductor debe contar un sistema de ventilación mecánica independiente del sistema principal de tres velocidades con las rejillas orientables para cara, cuerpo y pies.

#### **2.2.8.18. Equipos y Dispositivos del Centro de Control a Bordo del Autobús**

Se deberá dar estricto cumplimiento con lo establecido por TRANSCARIBE S.A. en el Anexo 3 "lista de equipos" y anexo 9, "Protocolo de Instalación entre Concesiones", tomado de la licitación de consecución de concesionarios N° TC-SA-MC-007-14 ([www.contratos.gov.co](http://www.contratos.gov.co)).

#### **2.2.8.19. Extintores de Incendio y Botiquín de Primeros Auxilios**

1. Cada Autobús debe estar provisto de dos extintores tipo ABC o polivalente, que cumpla con los requisitos establecidos en la norma NTC 1141 o la que la reemplace o sustituya, uno de ellos debe estar ubicado próximo al asiento del conductor, con una capacidad mínima de 10 libras.
2. Todos los espacios para el alojamiento de los extintores deben de ser de fácil acceso y estar adecuadamente señalizados.
3. En cada Autobús debe preverse un espacio para la fijación de uno o varios botiquines de primeros auxilios. El espacio reservado no deberá ser inferior a 7 dm<sup>3</sup>, ni su dimensión más pequeña inferior a 80mm.
4. Los extintores de incendio y los botiquines de primeros auxilios pueden estar protegidos contra el robo y el vandalismo (por ejemplo estando colocados en un compartimiento cerrado o detrás de un vidrio rompible), con la condición que su emplazamiento este claramente indicado y que estén provistos de los medios que permitan su fácil utilización en caso de Emergencia.

#### **2.2.8.20. Numeración**

Todos los Autobuses deben poseer un espacio mínimo de 270 milímetros de ancho por 180 milímetros de altura colocar la numeración asignada por TRANSCARIBE S.A.

#### **2.2.8.21. Paneles Externos del Autobús para Información al Usuario**

- a. Los paneles externos para información al usuario deben quedar protegidos contra robo, daño o deterioro físico prematuro a causa de actos externos o



internos y condiciones ambientales, garantizando sus óptimas condiciones de funcionamiento.

- b. Los paneles del Autobús para información externa al usuario deben estar debidamente instalados, configurados, probados, y certificados según la norma NTC 4901-3 o la que la reemplace o sustituya, y en pleno funcionamiento.
- c. Los Autobuses Padrones del Sistema TRANSCARIBES.A.deberán poseer desde su fabricación paneles externos de información, para suministrar al usuario antes de su ingreso al Autobús, la información necesaria que le permita como mínimo identificar rutas, origen y destino de la misma, tipo de servicio y otros. En segundo lugar para suministrar a TRANSCARIBE S.A., la información del código asignado correspondiente al Concesionario de Operación de Transporte. Lo anterior, para facilitar un adecuado nivel de servicio al usuario y control por parte de TRANSCARIBE S.A.
- d. La información que se debe mostrar en los paneles debe estar siempre legible y visible, cuando el Autobús dentro de la Operación, se encuentre estacionado en una Parada autorizada o cuando el Autobús este en movimiento cumpliendo con la ruta establecida.
- e. Los paneles externos que se dispongan en el Autobús para información al usuario, como mínimo, debe contener una pantalla para visualización luminosa de dos líneas, que debe ser de matriz de leds, plasma u otro, con mejor o superior especificación técnica.
- f. Debe permitir al usuario dar lectura en cualquier hora del día o de la noche, durante la Operación del Sistema TRANSCARIBE S.A., de las siguientes variables:
  - Código de Identificación del Concesionario de Transporte (asignado por el SGCO).
  - Código de la Ruta en Operación.
  - Hito que identifica el origen o inicio operativo de la Ruta.
  - Hito que identifica el destino o final operativo de la Ruta.
  - Tipo de Servicio (corriente, expreso, especial, otro).
  - Mensajes institucionales requeridos por TRANSCARIBE S.A.
  - Cada Autobús deberá tener instalado, un panel externo para Información al Usuario en cada uno de los siguientes lugares del Autobús:
    - Frontal: Deberá desplegar la información del servicio que se encuentra prestando. Debe ubicarse delante del Autobús en la parte superior del parabrisas. El panel de destino frontal tendrá una dimensión de 1.700 mm de longitud x 250 mm de altura que le permita al usuario la lectura desde una distancia mínima de 100 m de día y de noche. El panel debe poseer un sistema que impida el empañamiento de la información suministrada, en cualquier condición climática adversa.



- Laterales: Deberá ser ubicado en la parte superior adyacente a las puertas de acceso. El panel de destino lateral tendrá una dimensión de: 600 mm de longitud x 250 mm de altura y su información mínima debe ser el número de Ruta.
- Trasero: Debe contener el número de la Ruta, como información mínima, y se debe ubicar preferiblemente en la parte superior trasera del autobús. Las dimensiones mínimas deben ser 1700 mm de longitud y 250 mm de altura.

### **2.2.8.22. Panel Selector de Frecuencias para Apertura de Puertas del Autobús y Estación de Parada.**

- a. Todas las puestas del Autobús deben tener un dispositivo dispuesto en el Autobús, que le permita al conductor activar la apertura y cierre de las puertas de los Autobuses y de las Estaciones de Parada de manera sincronizada acorde a las necesidades de arribo, salida, abordaje y descenso de los usuarios de transporte, una vez se encuentre dentro de una Parada autorizada del Sistema TRANSCARIBE S.A.
- b. Debe ser compatible y consistente con el sistema de apertura de puertas dispuesta para el Sistema TRANSCARIBES.A en las Estaciones de Parada.
- c. Debe ubicarse cerca del tablero de mando del Autobús de manera que sea fácil de operar por parte del conductor, debe estar en un sitio donde solo el conductor lo pueda accionar.

## **2.3. CARACTERISTICAS AMBIENTALES DE LOS AUTOBUSES**

### **2.3.1. EMISIONES GASEOSAS**

- a. El motor y los sistemas de control de emisiones de los Autobuses deberán estar certificados según norma Euro V o superior, tener y mantener un desempeño ambiental con un nivel igual o menor de emisiones contaminantes producidos por cada combustible, por prueba dinámica bajo el Ciclo de pruebas y valores límites de emisiones establecidos en la norma.
- b. Sin perjuicio de lo anterior, se deberá tener en cuenta el cumplimiento de los requisitos establecidos para la importación de este tipo de Autobuses en relación con sus condiciones de impacto ambiental, en particular la obtención del aval de la certificación de emisiones por prueba dinámica exigida en Colombia de forma previa a la importación, expedido por el Ministerio del Medio Ambiente, siguiendo los procedimientos legales establecidos por la resolución 237 de 1999 del Ministerio del Medio Ambiente y/o por aquellas otras disposiciones que la complementen, modifiquen o sustituyan en el futuro.
- c. El seguimiento del desempeño ambiental del Autobús se realizará con base a su consumo de combustible por kilómetro recorrido, tomando como referencia los resultados del Plan de Aclimatación. TRANSCARIBE S.A. hará seguimiento a la información de consumo de cada uno de sus vehículos de manera diaria y su reporte en forma periódica a través del SGCO, el cual

evaluará el Desempeño de los Autobuses y reportará aquellos que estén por fuera de los rangos establecidos.

### **2.3.2. EMISIONES SONORAS**

En ningún caso y para ningún periodo, los autobuses podrán tener niveles de emisiones de ruido superiores a 90 dB(A) externos, de acuerdo al procedimiento de medición establecido en la norma 70/157/EEC y niveles de emisiones que superen los límites establecidos en el presente documento o que TRANSCARIBE S.A. establezca.

### **2.3.3. CONSIDERACIONES GENERALES**

- a. Lo antes dicho es sin perjuicio de las acciones que en su momento pueda tomar la autoridad ambiental nacional o del orden territorial competente.
- b. Si transcurrido el proceso de aclimatación vehicular en los términos y condiciones que determine para el efecto la autoridad ambiental, se encuentra la necesidad de cambiar el tipo o marca de alguno de los componentes del motor o de los elementos de control de emisiones para mejorar el desempeño automotor, TRANSCARIBE S.A. lo podrá solicitar al fabricante, justificando técnicamente la razón del cambio. En ningún caso podrán hacerse modificaciones en el motor que impliquen violación de las normas ambientales.
- c. Dichas autorizaciones no liberarán al proponente seleccionado de la responsabilidad del cumplimiento de las exigencias contractuales establecidas en el presente documento, ni de las normas ambientales, sabiendo que el control del desempeño ambiental lo podrá desempeñar cualquier entidad competente para ello.

Los vehículos tienen que ser accesibles, de acuerdo a lo establecido por la ley.

## **3. UNIDADES LOGICAS DE ALMACENAMIENTO Y CONTROL (ULACs), SENSORES DEL AUTOBUSY SENSORES DE PESO**

La siguiente sección corresponde a las especificaciones técnicas de las Unidades Lógicas de Almacenamiento, los Sensores de Autobuses y Sensores de Peso, aplicables tanto para Autobuses Articulados como para los Padrones y Busetones, de acuerdo a la tipología vehicular.

### **3.1 UNIDADES LOGICAS DE ALMACENAMIENTO Y CONTROL (ULACs) o UNIDAD INTEGRAL**

Esta sección corresponde a los computadores o Unidades Lógicas que se encargan de la Administración de Flota, Registro y Almacenamiento de Información y Comunicaciones con el Sistema de Gestión y Control de la Operación del Sistema TRANSCARIBES.A. Dichas Unidades permiten el

monitoreo digital de las variables sensibles al funcionamiento del Autobús y de los consumos que éstos presentan durante su actividad en Operación.

Las ULACs básicas en el esquema de Administración de la Operación y el Recaudo son:

- La Unidad Lógica de Manejo de Flota, que se encarga del almacenamiento de datos concernientes a la Operación y Gestión de Mantenimiento de los Autobuses, y que debe ser suministrada a costo y bajo la responsabilidad del Concesionario de Operación de Transporte y
- La Unidad Lógica del SGCO, que se encarga de la información concerniente a las Variables de Control de la Operación, Recaudo y Transmisión de la Información al Sistema de Gestión y Control de la Operación, y que debe ser suministrada a costo y bajo la responsabilidad del Concesionario de Recaudo.

En caso de un acuerdo previo entre los Concesionarios y previo al visto bueno de TRANSCARIBE S.A., se podrá implementar una Unidad Lógica Integral que además del monitoreo de los parámetros operacionales y de mantenimiento de Flota incluya parámetros de Control de la Operación y Recaudo. Si se opta por este tipo de Unidad (Unidad Integral), la decisión final sobre la escogencia del equipo, es responsabilidad del Concesionario de Recaudo, incluyendo su mantenimiento; pero la adquisición es a costo del Concesionario de Operación de Transporte.

### **3.2 ESPECIFICACIONES MÍNIMAS DE LA ULAC DE MANEJO DE FLOTA**

Estas especificaciones se hacen extensivas en caso de existir una Unidad Integral.

1. Se debe garantizar que la Unidad Lógica de Manejo de Flota se encuentre habilitada antes de empezar el recorrido.
2. TRANSCARIBE S.A., para fines de Seguimiento y Control de la Operación, exigirá en cualquier momento el suministro de los datos y la información que considere conveniente de Operación de Transporte y del SGCO del Sistema TRANSCARIBE S.A.
3. Se debe garantizar la posibilidad de configurar la Unidad Lógica para ajustar las entradas y las salidas, tanto físicas como lógicas, para el monitoreo del Autobús solo por parte de TRANSCARIBE S.A.
4. Debe llevar una memoria temporal que permita almacenar la información correspondiente al ítem 3.2.1. durante cinco (5) días consecutivos, donde se tenga claridad sobre el evento, la falla y la fecha.

### **3.3 ALMACENAMIENTO**

La Unidad Lógica de Manejo de Flota debe permitir el almacenamiento de:

**Oficina Cartagena de Indias-Colombia**  
**Carrera. 5 No. 66- 91. TEL: 6665217-6664568. FAX: 6664429.**  
**E-mail: licitacionvehiculos@transcaribe.gov.co NIT: 80601448-5**

Alarmas de falla inhabilitantes que se registren en el motor durante el funcionamiento del Autobús, tiempo en ralentí, horas de operación del motor, consumo de combustible (en cantidad de combustible por kilómetro), alarmas de falla en el motor (refrigerante, aceite, etc.).

Las variables de chasis y carrocería tales como el peso del Autobús por eje (articulados) y la respectiva activación de advertencias de peso, estado del Acondicionador Aire y alarmas de temperatura interior del vehículo, horas de encendido y apagado de rúters.

Las variables de seguridad: Hora de abroche y desabroche del cinturón de seguridad del conductor, frenadas y aceleraciones bruscas, sobrepaso de la velocidad del Autobús en operación, apertura de las puertas de emergencia, etc.

Las Variables de Operación Técnica como la distancia recorrida por el Autobús, el número de Paradas.

En todo caso, , TRANSCARIBE S.A., los Concesionarios de Operación de Transporte y el Concesionario de Recaudo podrán acordar la configuración de la ULAC de Manejo de Flota siempre y cuando no afecte las variables que TRANSCARIBE S.A. considere críticas para la Operación del Sistema ni para los planes del Ente Gestor.

### **3.4 REPORTAR INMEDIATAMENTE AL SGCO LOS SIGUIENTES EVENTOS:**

1. Fallas del motor que comprometan el estado del vehículo o la seguridad de los pasajeros (Motor Inhabilitado)
2. Sobrepaso en la velocidad del Autobús de acuerdo con los límites que establezca TRANSCARIBE S.A.
3. Frenadas bruscas (desaceleraciones en valores mayores o iguales a 20 kph en un (1) segundo)
4. Aceleraciones Bruscas (aceleraciones en valores mayores o iguales a 15 kph en un (1) segundo)
5. El sistema electrónico de control de las unidades de aire acondicionado deberán tener comunicación con la ULAC de Manejo de Flota, o a otro sistema que determine el Concesionario, siempre que los datos generados por la operación del aire acondicionado puedan enviarse al SGCO, de tal forma que permita al Sistema TRANSCARIBE S.A., obtener información de manera remota emitiendo una señal de prevención cuando la temperatura interior del Autobús sobrepase los límites de temperatura que TRANSCARIBE S.A. determine durante la Operación.
6. Apertura de las puertas de emergencia.

### **3.5 LA UNIDAD LÓGICA DE MANEJO DE FLOTA DEBE SUMINISTRAR INFORMACIÓN DE LAS SIGUIENTES VARIABLES AL CENTRO DE**

## **CONTROL POR MEDIO DE LA ULAC DEL SGCO EN LOS TIEMPOS ESTIPULADOS:**

Cada una de estas variables deberán ser censadas permanentemente, el almacenamiento de esta información deberá hacerse de manera periódica en intervalos de tiempos a definir entre el Concesionario de Operación de Transporte y su proveedor, y el periodo de transmisión de datos al SGCO deberá ser de acuerdo a la columna "Reporte al SGCO".

NÚMERO	VARIABLES	EVENTO DE CAPTURA	Reporte al SGCO
1	Motor inhabilitado	Fallo Inhabilitante	Inmediato
2	Tiempo en ralentí	Motor encendido con Autobús detenido	Al final de la Operación
3	Horas de Operación del Motor	Encendido y apagado del motor	Al final de la Operación
4	Bajo nivel de Combustible	Nivel por debajo de lo especificado por fabricante	Al final de la Operación
5	Consumo de Combustible en kilómetros/Unidad de Fluido	Siempre que el Autobús este encendido	Al final de la Operación
6	Alarmas de falla (temperatura y/o nivel del refrigerante, nivel y presión de aceite, etc.)	Al presentarse la falla	Inmediato
7	Distancia recorrida (en kilómetros)	Autobús encendido y en movimiento.	Al final de la Operación
8	Velocidad del Autobús en Operación	Velocidad por encima de límite fijado por TRANSCARIBE S.A.	Inmediato
9	Número de detenciones durante itinerario	Cada vez que se detenga el Autobús	Al final de la Operación
10	Peso por eje (Autobuses Articulados)	Cada vez que se detenga el Autobús	Al final de la Operación
11	Alarma de peso	Al sobrepasar un peso a definir por TRANSCARIBE S.A.	Inmediato
12	Frenadas bruscas	Cada vez que se presente	Inmediato
13	Aceleraciones bruscas	Cada vez que se presente	Inmediato
14	Hora de encendido y apagado del AA	Al encender y apagar el equipo.	Al final de la Operación
15	Temperatura del habitáculo	Cuando supere los valores estipulado por TRANSCARIBE S.A.	Inmediato
16	Uso de cinturón de seguridad del conductor (ON/OFF)	Cada vez que cambie de estado (Sujeto a la tecnología disponible por el fabricante)	Al final de la Operación
17	Anclaje de la silla de ruedas y otros dispositivos para discapacitados (Autobuses Articulados)	Cada vez que cambie de estado (Sujeto a la tecnología disponible por el fabricante)	Al final de la Operación

18	Apertura de las puertas de emergencia (Autobuses Articulados)	Cada vez que se accionen	Inmediato
19	Número de veces de cierre y apertura de puertas de servicio	Cada vez que se accionen	Al final de la Operación

Cada registro debe contener fecha y hora (en que se produjo)

Quando se trate de un reporte al final de la Operación, la información se recoge a través de los concentradores de datos instalados en los Patios.

Quando se trate de un reporte inmediato, la información se transmite inmediatamente al Centro de Control a través de la ULAC del SGCO.

**Tabla 13: Variables de Medición de la ULAC de Manejo de Flota**

### 3.6 PROTECCIÓN Y SEGURIDAD

1. Las Unidades Lógicas a bordo deben estar protegidas para evitar daños por causa de variaciones de voltaje o picos de corriente que puedan, en algún momento, deteriorar el equipo.
2. Las Unidades Lógicas a bordo deben estar protegidas a fin de evitar el robo o daño de la misma, por causa de vandalismo.
3. La ULAC de Manejo de Flota debe generar un bloqueo de la misma, por eventos de seguridad, cuando se intervenga o se descargue datos por personal no autorizado. y, cuando este no se encuentre en el itinerario o en horario fuera de trabajo (este último debe ser desactivado por la persona encargada por medio de un código de seguridad cuando se encuentre en operaciones de mantenimiento.).
4. El equipo debe ejercer autodiagnóstico (alarmas de estado de funcionamiento del equipo).
5. El equipo debe tener un reloj en tiempo real sincronizado con el SGCO.

### 3.7 CONECTIVIDAD

1. En caso de tener una ULAC de Manejo de Flota y una ULAC del SGCO por separado, estas deben conectarse a través de una interfase física y lógica, teniendo en cuenta la compatibilidad del puerto, el conector y el cable de comunicaciones.
2. En caso de existir una interrupción entre las diferentes ULACs, se debe notificar al SGCO a través de la ULAC del SGCO.
3. La ULAC de Manejo de Flota, en caso de que no pueda conectarse directamente a la ULAC del SGCO, deberá estar en capacidad de transmitir la información que esta captura, ya sea a través de la ULAC del SGCO o conectándose directamente al equipo de comunicaciones dispuesto en cada Autobús o través de la red Wi-Fi que implementará el Concesionario de Recaudo, Consorcio Colcard de recaudo y control de flotas de transporte público.

Finalmente lo que se desea es que los datos almacenados en la ULAC, independientemente del medio utilizado, puedan ser transmitidos al SGCO en los momentos definidos en la tabla del numeral 3.2.2. Algunas de estos datos serán utilizados por TRANSCARIBE S.A para el Control de la Flota y el



análisis del servicio prestado, mientras que los datos relacionados directamente con el funcionamiento del vehículo serán enviados para su posterior interpretación y análisis.

El Concesionario de Operación de Transporte deberá contar con un software que le permita de manera grafica, comparativa y estadística la interpretación de los datos recolectados por la ULAC de Manejo de Flota, por diferentes criterios tales como:

- Mejor desempeño por Autobús, conductor, servicio, franja horaria, entre otros
- Análisis estadístico por conductor, por Autobús, por servicio, por temporalidades, entre otros
- cualquier otro que el Concesionario de Operación de Transporte considere necesario para la autoevaluación y control de su Desempeño.

### **3.8 SENSORES DEL AUTOBUS Y SENSORES DE PESO.**

1. Son los dispositivos de medición de las variables mecánicas, eléctricas y electrónicas del vehículo y demás partes de funcionamiento del Autobús tales como puertas, aire acondicionado, etc., que permiten obtener diagnósticos sobre su estado y condiciones de Operación, facilitando poder reducir los costos de mantenimiento, optimizar las estrategias de Operación y generar una mayor y mejor disponibilidad del Autobús dentro del Sistema TRANSCARIBE S.A.
2. El Proponente seleccionado debe garantizar la instalación y configuración de todos los Sensores relacionados con la ULAC de Manejo de Flota y los computadores de motor, Chasis, Carrocería y aire Acondicionado o sus similares. Los Sensores que se integren para la operación deben estar correctamente instalados y probados demostrando un óptimo funcionamiento.
3. Los Sensores deben generar los datos de cada elemento a censar y monitorear, bajo cualquier condición de funcionamiento del Autobús.
4. Los Sensores deben estar óptimamente calibrados, los datos que generen deben ser enviados a los computadores o ULACs correspondientes para su lectura, almacenamiento y disposición para la Unidad Lógica del SGCO o Unidad Integral. Si alguno de los Concesionarios de Operación de Transporte deseara información de alguna de las mediciones adicionales a las que se le entregan a través de Sistema de Información de TRANSCARIBE S.A., ésta deberá adelantar a su costo las actividades necesarias para obtenerla, ya sea a través del SGCO o de un equipo de cómputo externo que conecte para tal fin, previa autorización de TRANSCARIBE S.A.
5. Los Sensores deben ser calibrados y probados cada vez que sean intervenidos, o en las fechas estipuladas, en cumplimiento con las recomendaciones del fabricante y a los requerimientos del SGCO. La calibración de los Sensores deben realizarse de manera periódica con

equipos de alta precisión, correctamente calibrados, homologados y certificados.

6. El Proponente seleccionado debe suministrar a TRANSCARIBE S.A. el valor y respectiva tolerancia con el cual vienen calibrados de fábrica los Sensores conectados a las ULACs respectivas.
7. TRANSCARIBE S.A. verificará en cualquier momento durante el período del contrato la correcta calibración y la verificación de las tolerancias de los Sensores declaradas por el Proponente seleccionado mediante la entidad que éste asigne.

