LEI MUNICIPAL Nº 2.945, DE 01 DE ABRIL DE 2025

PREFEITURA MUNICIPAL DE CARMO DO PARANAÍBA - MG
Atesto que este ato ficou publicado de
01/04/25 a 01/05/25

Dispõe sobre a obrigatoriedade da adequação e manutenção da sinalização de lombadas físicas nas vias públicas do Município de Carmo do Paranaíba, em conformidade com as normas federais de trânsito.

O PREFEITO DE CARMO DO PARANAÍBA, Estado de Minas Gerais, faço saber que a Câmara Municipal decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

Art. 1º- O Município de Carmo do Paranaíba deverá garantir a correta sinalização e manutenção das lombadas físicas (redutores de velocidade) instaladas em suas vias públicas, em conformidade com as normas estabelecidas pelo Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN).

Art. 2º- A instalação e manutenção das lombadas físicas obedecerão às seguintes diretrizes:

I – A pintura das lombadas será realizada com faixas zebradas de cor amarela ou branca, conforme regulamentação do CONTRAN;

II – Deverá ser instalada sinalização vertical antes da lombada, com a devida antecedência e de forma que garanta sua visibilidade, conforme o Manual Brasileiro de Sinalização de Trânsito;

III – A pintura das lombadas deverá ser refletiva, garantindo visibilidade noturna e sob condições climáticas adversas;

IV – A manutenção da pintura e da sinalização deverá ser realizada sempre que houver desgaste que comprometa a visibilidade;

Art. 3º - A responsabilidade pela implantação, sinalização e manutenção das lombadas caberá ao órgão competente do Poder Executivo Municipal, podendo este firmar parcerias ou convênios para a execução do serviço.

Art. 4º - O Poder Executivo deverá regulamentar esta Lei no prazo de 60 (sessenta) dias a contar da data de sua publicação, estabelecendo cronograma de adequação da sinalização das lombadas já existentes, nos termos da Resolução do CONTRAN nº 600 de 24 de maio de 2016 em anexo a esta Lei.

Art. 5º - O Poder Executivo poderá incluir as despesas decorrentes desta Lei na Lei Orçamentária Anual, assegurando a execução das medidas estabelecidas.

Art. 6º - Os novos loteamentos e empreendimentos imobiliários no Município de Carmo do Paranaíba deverão observar as normas federais de trânsito para a implantação de redutores de velocidade, devendo atender aos seguintes requisitos antes da entrega do empreendimento:

I – Realizar estudo técnico de impacto viário, quando exigido pela legislação vigente, para avaliar a necessidade de redutores de velocidade;

II – Garantir que todas as lombadas instaladas sejam devidamente sinalizadas, conforme os padrões do Manual Brasileiro de Sinalização de Trânsito;

III – Providenciar a manutenção da sinalização até a entrega definitiva do loteamento ao Município, assegurando que a pintura e as placas estejam visíveis e em conformidade com as normas técnicas.

Parágrafo único. O descumprimento das disposições deste artigo poderá impedir a aprovação de novos projetos urbanísticos pelo Município, até que sejam feitas as adequações necessárias.

Art. 7º - Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação, revogando-se as disposições em contrário.

Carmo do Paranaíba/MG, 01 de abril de 2025.

LUCAS DA SILVA MENDES:06371969617

Assinado de forma digital por LUCAS DA SILVA MENDES:06371969617
Dados: 2025.04.01 17:20:07 -03'00'

LUCAS DA SILVA MENDES
Prefeito Municipal

RESOLUÇÃO Nº 600 DE 24 DE MAIO 2016

Estabelece os padrões e critérios para a instalação de ondulação transversal (lombada física) em vias públicas, disciplinada pelo parágrafo único do art. 94 do Código de Trânsito Brasileiro e proíbe a utilização de tachas, tachões e dispositivos similares implantados transversalmente à via pública.

O CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO - CONTRAN, usando da competência que lhe confere o art. 12 da Lei n 9.503 de 23 de setembro de 1997, que instituiu o Código de Trânsito Brasileiro - CTB, conforme Decreto nº 4.711, de 29 de maio de 2003, que trata da coordenação do Sistema Nacional de Trânsito – SNT;

Considerando a necessidade de atualizar as normas referentes à implantação de ondulações transversais em vias públicas; e

Considerando o que consta do processo nº 80000.023220/2009-97.

Resolve:

Art. 1º A ondulação transversal pode ser utilizada onde se necessite reduzir a velocidade do veículo de forma imperativa, nos casos em que estudo técnico de engenharia de tráfego demonstre índice significativo ou risco potencial de acidentes cujo fator determinante é o excesso de velocidade praticado no local e onde outras alternativas de engenharia de tráfego são ineficazes.

§ 1º. O estudo técnico a que se refere o caput deve contemplar, no mínimo, as variáveis do modelo constante do **ANEXO I** desta Resolução.

§ 2º. É proibida a utilização de tachas, tachões e dispositivos similares aplicados transversalmente à via pública.

Art. 2º A implantação de ondulações transversais nas vias públicas dependerá de autorização expressa da autoridade de trânsito com circunscrição sobre a via.

Art. 3º A ondulação transversal pode ser do TIPO A ou do TIPO B e deve atender às características constantes do **ANEXO II** da presente Resolução.

I – Ondulação transversal TIPO A: Pode ser instalada onde ocorre a necessidade de limitar a velocidade máxima para 30km/h, em:

a) Rodovia, somente em travessia de trecho urbanizado;

b) Via urbana coletora;

c) Via urbana local.

II – Ondulação transversal TIPO B: Pode ser instalada somente em via urbana local em que não circulem linhas regulares de transporte coletivo e não seja possível implantar a ondulação transversal do Tipo A, reduzindo pontualmente a velocidade máxima para 20 km/h.

Parágrafo Único - Em casos excepcionais em que haja comprometimento da segurança viária, comprovado mediante estudo técnico de engenharia de tráfego, pode ser adotado o

de pavimento que necessite de contraste mais definido, conforme desenho constante do ANEXO IV, da presente Resolução.

§ 1º. Quando houver redução da velocidade regulamentada na aproximação da ondulação transversal, esta deve ser gradativa e sinalizada conforme os critérios estabelecidos pelo CONTRAN no Manual Brasileiro de Sinalização de Trânsito – Volume I – Sinalização Vertical de Regulamentação.

§ 2º. Na situação prevista no § 1º, após a transposição do dispositivo, deve ser implantada sinalização de regulamentação de velocidade.

Art. 7º A implantação de ondulações transversais em série na via só será admitida se acompanhada da devida sinalização viária, constituída no mínimo de: I – Placa com o sinal R-19 - "Velocidade Máxima Permitida", regulamentando a velocidade em 30 km/h, quando se utilizar a ondulação TIPO A, e em 20 km/h, quando se utilizar a ondulação TIPO B, sempre antecedendo a série;

II – Placas com o sinal de advertência A-18 - "Saliência ou Lombada", antes do início da série e com informação complementar indicando a existência de ondulações transversais em série, colocadas de acordo com os critérios estabelecidos pelo Manual Brasileiro de Sinalização de Trânsito - Volume II - Sinalização Vertical de Advertência, do CONTRAN, conforme exemplo constante do ANEXO V da presente Resolução;

III – Placa com o sinal de advertência A-18 - "Saliência ou Lombada", com seta de posição colocada junto a cada ondulação, de acordo com os critérios estabelecidos pelo Manual Brasileiro de Sinalização de Trânsito - Volume II - Sinalização Vertical de Advertência, do CONTRAN, conforme exemplo constantes do ANEXO V da presente Resolução;

IV - Marcas oblíquas, inclinadas, no sentido horário, a 45º em relação à seção transversal da via, com largura mínima de 0,25 m, pintadas na cor amarela e espaçadas de no máximo de 0,50 m, alternadamente, sobre o obstáculo, admitindo-se, também, a pintura de toda a ondulação transversal na cor amarela, assim como intercalada nas cores preta e amarela, no caso de pavimentos que necessitem de contraste mais definido, conforme desenho constante do ANEXO IV, da presente Resolução.

§ 1º. Para que ondulações transversais sucessivas sejam consideradas em série, devem estar espaçadas de no máximo 100m em via urbana e de 200m em rodovia.

§ 2º. A distância mínima entre ondulações sucessivas em via urbana de sentido duplo de circulação deve ser de 50 m, e em via urbana de sentido único de circulação e em rodovia, de 100 m.

§ 3º. Rodovia de pista simples e sentido duplo de circulação, inserida em área urbana cujas características operacionais sejam similares às de via urbana, a distância mínima entre ondulações sucessivas deve ser de 50 m.

§ 4º. Quando houver redução de velocidade regulamentada na aproximação de ondulações sucessivas, esta deve ser gradativa e sinalizada conforme os critérios estabelecidos pelo CONTRAN no Manual Brasileiro de Sinalização de Trânsito – Volume I – Sinalização Vertical de Regulamentação.

ANEXO I - ESTUDO TÉCNICO PARA IMPLANTAÇÃO DE ONDULAÇÃO TRANSVERSAL

I – IDENTIFICAÇÃO DO ÓRGÃO DE TRÂNSITO
Razão social: _____
Estado/Município: _____

2 – LOCALIZAÇÃO DA IMPLANTAÇÃO
- Local: _____
- Nº de pistas da via _____
- ( ) pista central ( ) pista lateral
- Sentido do fluxo: _____

3 – ONDULAÇÃO TRANSVERSAL
( ) TIPO A
( ) Tipo B
Data de implantação no local: ___/__/____

4 – CARACTERÍSTICAS DO LOCAL/TRECHO DA VIA
- Classificação viária (art. 60 do CTB): _____
- Nº de faixas de trânsito (circulação): _____
- Largura da pista: _____
- Largura da calçada / acostamento: _____
- Tipo do pavimento: _____
- Condições do pavimento: _____
- Velocidade regulamentada: _____
- ( ) Aclive ( ) Declive ( ) Plano ( ) Curva( ) Rampa de acesso
- Trecho urbano:( ) Sim ( ) Não
- Fluxo veicular na pista (VMD): _____
- Trânsito de pedestre:( ) Sim ( ) Ao longo da Via ( ) Transversal à via ( ) Não
- Trânsito de ciclista:( )Sim ( ) Ao longo da Via ( ) Transversal à via ( ) Não

5 – HISTÓRICO DE ACIDENTES NO LOCAL
Via Urbana: trecho máximo de 50 m antes e 50 m depois do local.
Via rural: trecho máximo de 500 m antes e 500 m depois do local.

- Até 12 meses antes do início da implantação da ondulação transversal: _____

6 – POTENCIAL DE RISCO NO LOCAL
- Descrição dos fatores de risco: _____
- Histórico descritivo das medidas de engenharia adotadas antes da implantação da ondulação transversal: _____
- Outras informações julgadas necessárias: _____

7 – PROJETO OU CROQUI DO LOCAL
(Deve conter indicação do posicionamento da ondulação transversal e da sinalização)
_____

8 – RESPONSÁVEL PELA ELABORAÇÃO DO ESTUDO TÉCNICO:

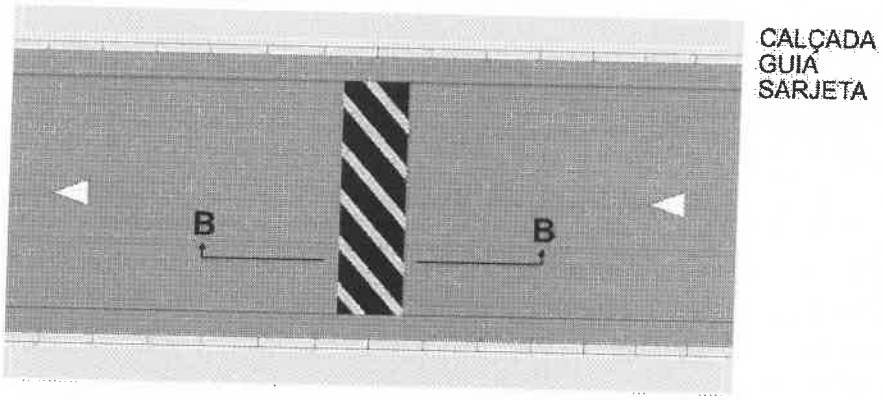
Nome: _____ CREA/CAU nº: _____ Assinatura: _____
Data: ___/___/_____

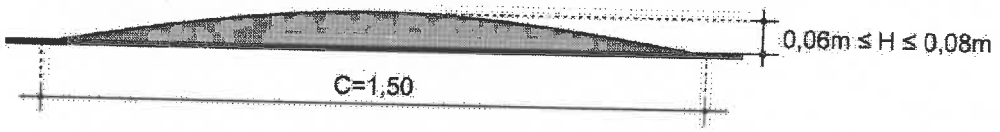
9 – RESPONSÁVEL TÉCNICO DO ÓRGÃO DE TRÂNSITO PERANTE O CREA/CAU:

Nome: _____ CREA/CAU nº: _____ Assinatura: _____
Data: ___/___/_____

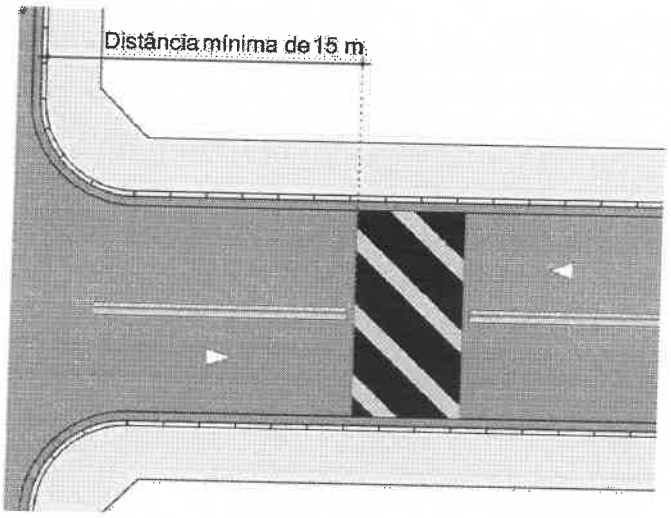
ONDULAÇÃO TRANSVERSAL TIPO B:

a) L (largura): igual à da pista, mantendo-se as condições de drenagem superficial;
b) C (Comprimento): 1,50m;
c) H (altura): 0,06m ≤ h ≤ 0,08m.

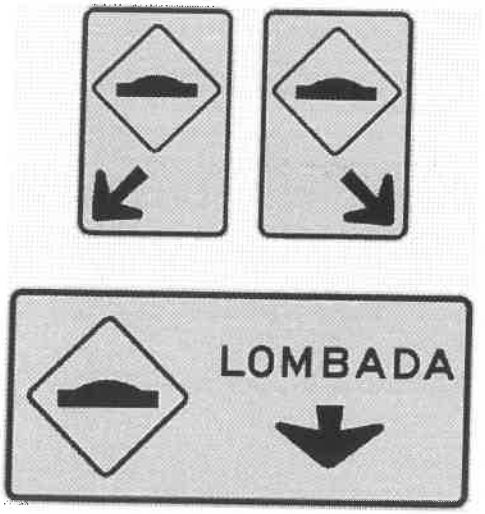


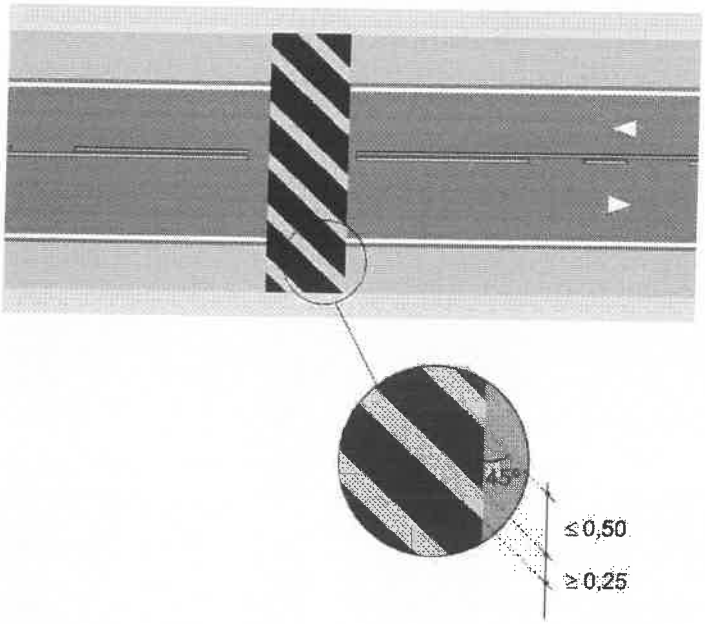


CORTE B-B

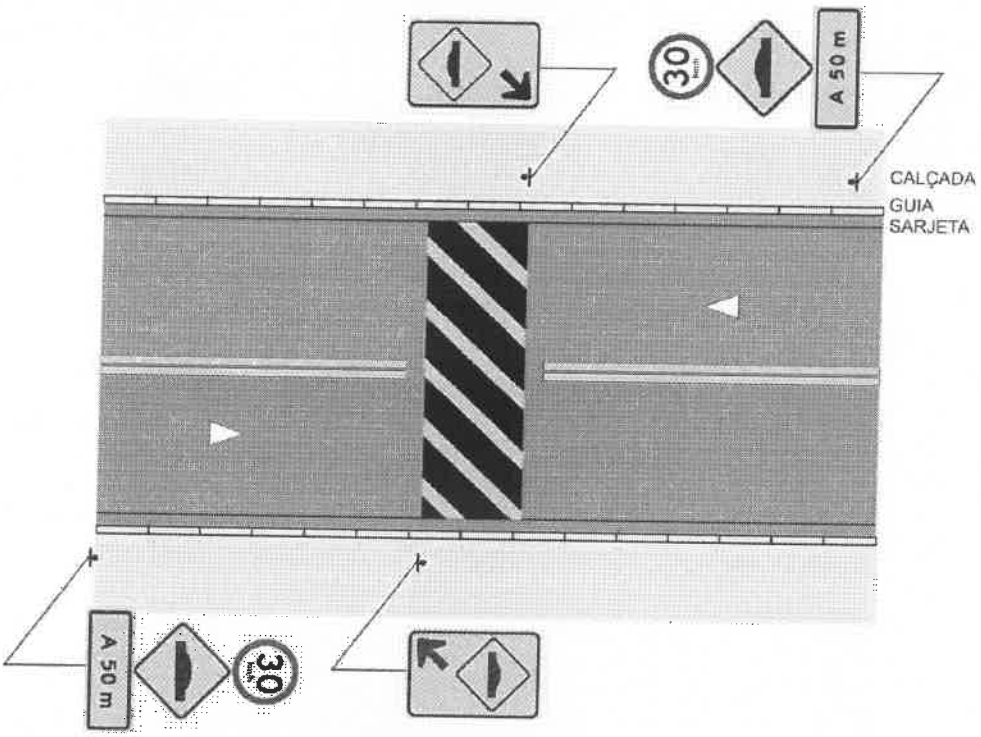


ANEXO IV – SINALIZAÇÃO DE ONDULAÇÃO TRANSVERSAL





Exemplo de aplicação



- Exemplo de rodovia regulamentada com velocidade maior que 60 km/h e menor ou igual a 80 km/h

