



# P R E F E I T U R A   D E   I T U I U T A B A

- PROCURADORIA GERAL DO MUNICÍPIO -

Ofício nº 425/PROGERAL/2024

Ituiutaba/MG, 17 de junho de 2024.

Ilmo. Sr.

**Francisco Tomaz de Oliveira Filho**  
Câmara Municipal de Ituiutaba

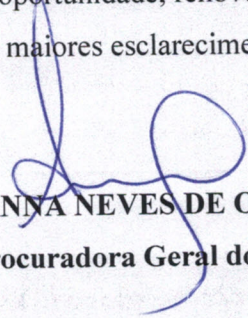
Assunto: **Resposta Ofício nº 215/2024**

*Indicação 99/2024*

Senhor Vereador,

Cumprimentando-o cordialmente, vimos por meio deste, encaminhar à V. Exa. resposta subscrita pela Ilma. Sra. Secretária Municipal de Trânsito, Transporte e Mobilidade Urbana, Jéssica Daiana Faria de Souza, referente a indicação do Vereador Bruno Silva Campos.

Na oportunidade, renovo os votos de elevada estima e consideração e nos colocamos à disposição para maiores esclarecimentos.

  
**ANNA NEVES DE OLIVEIRA**  
Procuradora Geral do Município

Recebi 17/06/24

NOME: Bruno Oliveira





Ofício nº 201/2024-SEMTRAM

Ituiutaba, 11 de Junho de 2024.

Ao Excelentíssimo Sr.

**Francisco Tomaz de Oliveira Filho**

Presidente da Câmara Municipal de Ituiutaba

**Assunto:** Resposta ao Ofício nº 251/2024, o qual encaminha o requerimento nº 099/2024 de autoria do Vereador Bruno Silva Campos.

Excelentíssimo Senhor,

Sirvo-me do presente para remeter-lhe resposta quanto ao solicitado pelo Sr. Vereador Bruno Silva Campos atinente à reivindicação nº 099/2024, a qual requer a instalação de um “*quebra-molas*” na Rua Jorge Jacob Yunes com Rua 26 no Bairro Centro, pelos motivos os quais aduz em mencionado expediente.

A esse respeito, esta Secretaria esclarece que a referida solicitação requer a necessidade de estudo técnico de viabilidade, o qual ateste que a via em questão enquadra-se nos padrões e critérios estabelecidos pelo CONTRAN, conforme resolução nº600 de 24 de maio de 2016 (cópia anexa). Ademais, lembramos que “*quebra-molas*” pode abalar a estrutura dos imóveis na via em questão, sem que haja por parte da municipalidade qualquer responsabilidade.

Após o estudo, caso constatado que a via realmente necessita de redutores de velocidade, o mesmo será registrado neste Departamento e encaminhado à equipe responsável para a execução do serviço, lembrando que seguimos um cronograma de serviços da Secretaria de Trânsito, Transporte e Mobilidade.

Atenciosamente,

**Jéssica D. Faria de Souza**

**Secretária Municipal de Trânsito, Transporte e Mobilidade**



## 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 nº 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



uso da ondulação transversal TIPO A em rodovia, em situação não contemplada no inciso I, letra "a", e em via urbana arterial, respeitados os demais critérios estabelecidos nesta Resolução.

Art. 4º Após o período de 1 (um) ano da implantação da ondulação transversal, a autoridade com circunscrição sobre a via deve avaliar o seu desempenho, por meio de estudo de engenharia de tráfego que contemple, no mínimo, as variáveis do modelo constante do ANEXO III desta Resolução, devendo estudar outra solução de engenharia quando não for verificada a sua eficácia.

Art. 5º Para a colocação de ondulações transversais do TIPO A e do TIPO B devem ser observadas, simultaneamente, as seguintes características relativas à via:

I - Em rodovia, declividade inferior a 4% ao longo do trecho;

II - Em via urbana e ramos de acesso de rodovias, declividade inferior a 6% ao longo do trecho;

III - Ausência de curva ou interferência que comprometa a visibilidade do dispositivo;

IV - Pavimento em bom estado de conservação;

V - Ausência de guia de calçada (meio-fio) rebaixada, destinada à entrada ou saída de veículos;

VI - Ausência de rebaixamento de calçada para pedestres.

Parágrafo único - A autoridade de trânsito com circunscrição sobre a via poderá implantar ondulação transversal em via com características diferentes das citadas nos incisos I e II do caput, desde que devidamente justificado no estudo técnico previsto no art. 1º.

Art. 6º A colocação de ondulação transversal 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 transversal TIPO B, sempre antecedendo o dispositivo;

II - Placa com o sinal de advertência A-18 - "Saliência ou Lombada", antes da ondulação transversal, colocada 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 IV da presente Resolução;

III - Placa com o sinal de advertência A-18 - "Saliência ou Lombada" com seta de posição, colocada junto à ondulação, 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 IV da presente Resolução;

IV - Marcas oblíquas, inclinadas, no sentido horário, a 45º em relação à seção transversal da via, com largura mínima de 0,25m, pintadas na cor amarela e espaçadas de no máximo de 0,50 m, alternadamente, sobre o dispositivo, admitindo-se, também a pintura de toda a ondulação transversal na cor amarela, assim como a intercalada nas cores preta e amarela, no caso



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.



§ 5º. Na situação prevista no § 4º, após a transposição da série de dispositivos, deve ser implantada sinalização de regulamentação de velocidade.

Art. 8º Deve ser realizada manutenção permanente da sinalização prevista nos art. 6º e art. 7º, para garantir a sua visibilidade diurna e noturna.

Art. 9º Durante a fase de construção da ondulação transversal deve ser implantada sinalização viária apropriada, advertindo sobre sua localização.

Art. 10. A implantação de ondulação transversal próxima a uma interseção deve respeitar uma distância mínima de 15 m do alinhamento do meio-fio ou linha de bordo da via transversal, conforme Anexo II.

Art. 11. O órgão ou entidade com circunscrição sobre a via deve adotar as providências necessárias para a imediata adequação ou remoção das ondulações transversais implantadas de forma irregular ou clandestina.

Art. 12. Os estudos técnicos de que tratam o art. 1º e o art. 4º desta Resolução devem estar disponíveis ao público no órgão ou entidade de trânsito com circunscrição sobre a via.

Art. 13. A colocação de ondulação transversal sem permissão prévia da autoridade de trânsito com circunscrição sobre a via sujeita o infrator às penalidades previstas no § 3º do art. 95 do CTB.

Art. 14 Os anexos desta Resolução encontram-se disponíveis no sítio eletrônico:

[denatran.gov.br](http://denatran.gov.br).

Art. 15. Fica revogada a Resolução nº 39, de 21 de maio de 1998 e a Resolução nº 336, de 24 de novembro de 2009. Art. 16. Esta Resolução entrará em vigor na data de sua publicação.

Alberto Angerami  
Presidente

Guilherme Moraes Rego  
Ministério da Justiça e Cidadania

Alexandre Euzébio de Moraes  
Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil

Rafael Silva Menezes  
Ministério da Ciência, Tecnologia, Inovações e Comunicações

Edilson dos Santos Macedo  
Ministério das Cidades

Thomas Paris Caldellas  
Ministério da Indústria, Comércio Exterior e Serviços.



**ANEXO I - ESTUDO TÉCNICO PARA IMPLANTAÇÃO DE ONDULAÇÃO  
TRANSVERSAL**

**1 – 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: \_\_\_\_\_

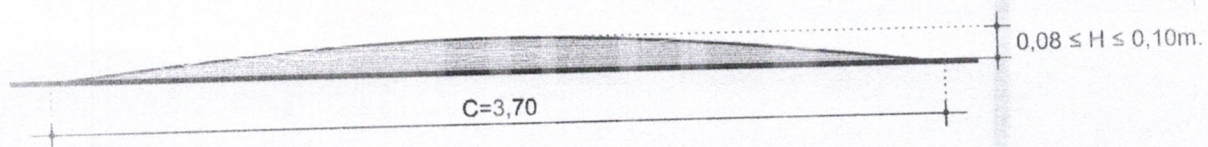
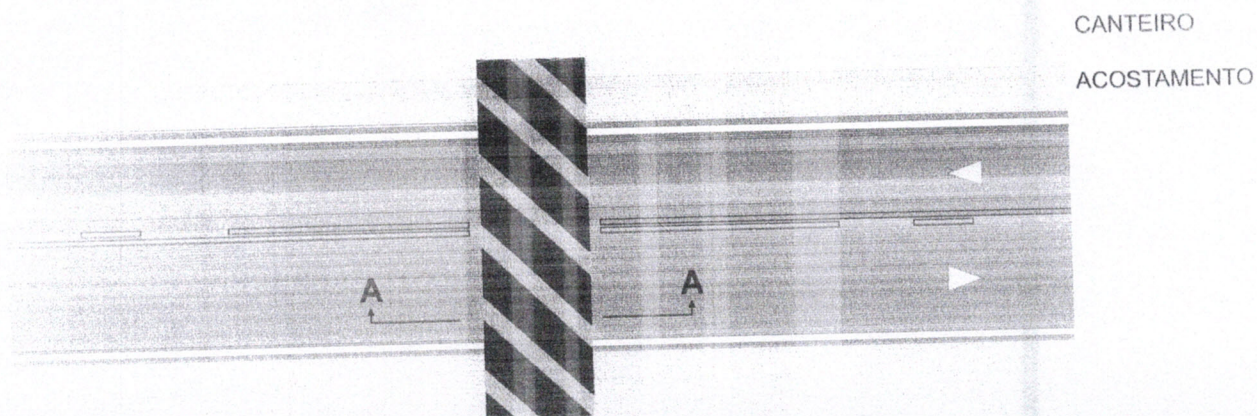
Data: \_\_/\_\_/\_\_\_\_



## ANEXO II – CARACTERÍSTICAS DA ONDULAÇÃO TRANSVERSAL

### ONDULAÇÃO TRANSVERSAL TIPO A:

- a) L (Largura) igual à da pista, mantendo-se as condições de drenagem superficial;
- b) C (Comprimento): 3,70 m;
- c) H (Altura):  $0,08\text{m} \leq h \leq 0,10\text{m}$

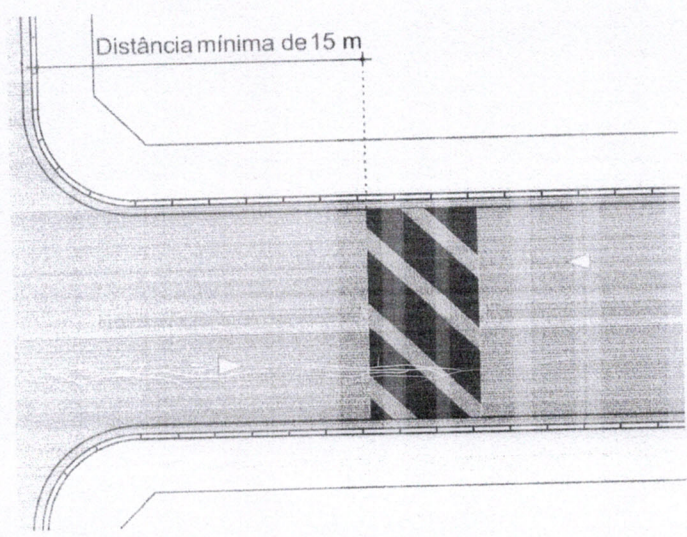
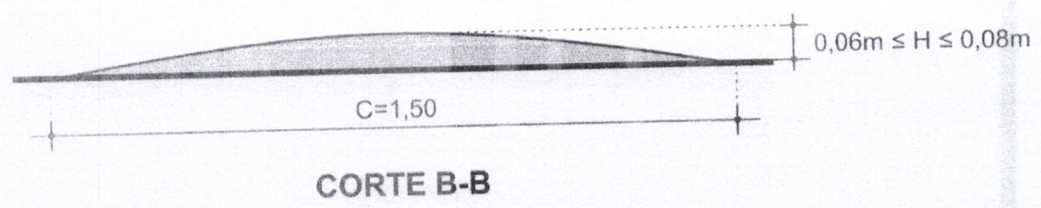
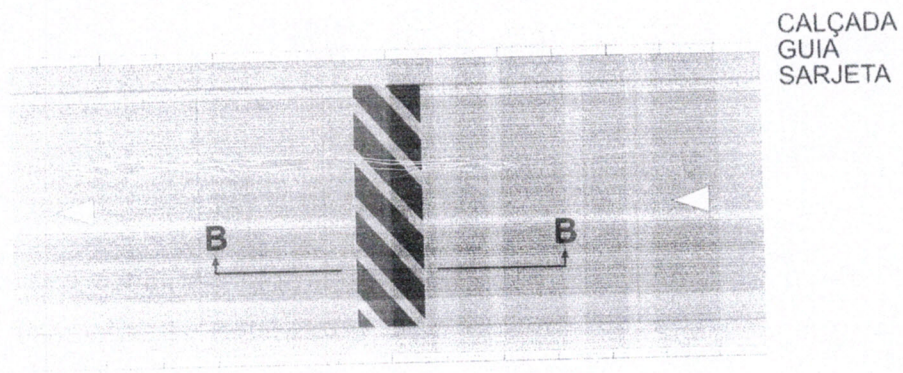


CORTE A-A



# 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):  $0,06m \leq h \leq 0,08m$ .





# ANEXO III – ESTUDO TÉCNICO PARA O MONITORAMENTO DA EFICÁCIA DA ONDULAÇÃO TRANSVERSAL (somente para as novas ondulações)

## 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 (dados do estudo técnico do Anexo IV): \_\_\_\_\_ Após 12

meses 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: \_\_\_\_\_ 10 CREA/CAU nº: \_\_\_\_\_ Assinatura: \_\_\_\_\_  
Data: \_\_\_/\_\_\_/\_\_\_

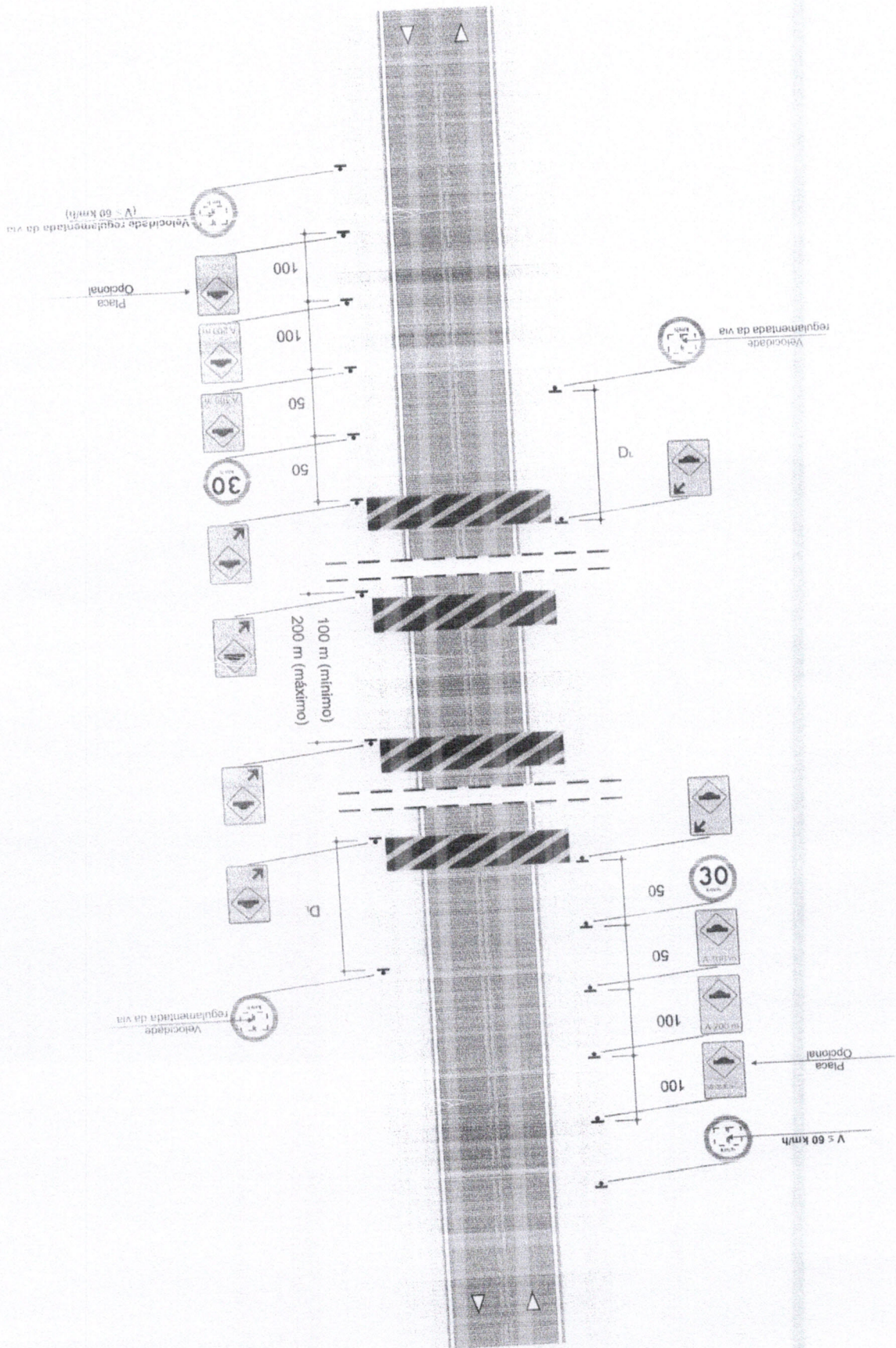
## 9 – RESPONSÁVEL TÉCNICO DO ÓRGÃO DE TRÂNSITO PERANTE O CREA/CAU

Nome: \_\_\_\_\_ CREA/CAU nº: \_\_\_\_\_ Assinatura: \_\_\_\_\_  
Data: \_\_\_/\_\_\_/\_\_\_



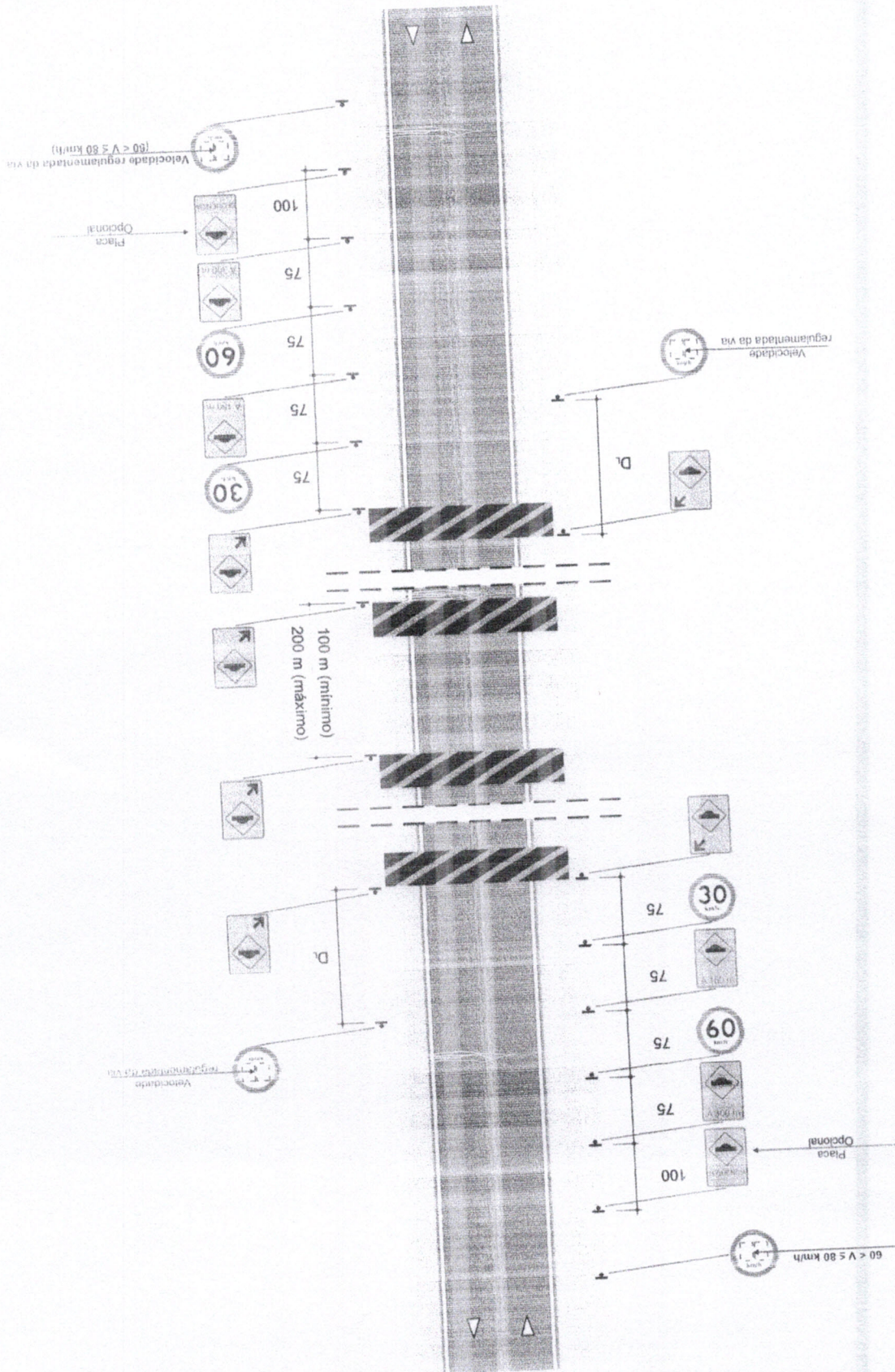
# ANEXO V- Exemplos de seqüência de ondulações transversais em rodovia

- Exemplo de rodovia regulamentada com velocidade menor ou igual a 60 km/h





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





- Exemplo de rodovia regulamentada com velocidade maior que 80 km/h.

