



DIÁRIO OFICIAL

MUNICÍPIO DE ROCHEDO - MS

Criado pela Lei nº 769 de 12 de Dezembro de 2017

PODER EXECUTIVO MUNICIPAL

Prefeito Municipal – Arino Jorge Fernandes
Vice-Prefeito – Thomaz Johnson Abdonor
Secretária Municipal de Administração e Finanças – Claudia Passagli Bittencourt
Secretário Municipal de Saúde – Carlos Roberto da Silva
Secretária Municipal de Educação – Roseli Gonçalves Barbosa Dos Reis
Secretário Municipal de Turismo, Esporte, Cultura e Lazer – Marcos Larréia Alves
Secretária Municipal de Assistência Social, Emprego e Renda – Maria da Glória Souza Ferreira
Secretário Municipal de Obras e Transportes – Osvaldo de Figueiredo Mariano

PODER LEGISLATIVO

Presidente – Edgar de Souza Rezende
Vice-Presidente – Fabio Franco
1º Secretário – Fátima Queiroz Bilski
2º Secretário – Valdir Rodrigues de Oliveira
Vereador – Josimar Arantes de Oliveira
Vereador – Douglas de Almeida Machado
Vereador – George Gabriel Bernal dos Santos
Vereadora – Cléia Lemos Corrêa
Vereador – Arlindo Ferreira da Silva

LEI MUNICIPAL N. 1.050/2026.

Rochedo/MS, 07 de julho de 2026.

"Disciplina a instalação e a padronização de ondulações transversais (lombadas) e de faixas elevadas de travessia de pedestres nas vias públicas do Município de Rochedo/MS e dá outras providências."

O PREFEITO MUNICIPAL DE ROCHEDO, ESTADO DE MATO GROSSO DO SUL, no uso das atribuições que lhe confere o art. 66, inciso VI, da Lei Orgânica do Município, faz saber que a Câmara Municipal aprovou e ele sanciona e promulga a seguinte Lei:

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 (lombadas) em vias públicas de jurisdição do Município de Rochedo obedecerá, obrigatoriamente, aos padrões e critérios estabelecidos pelo Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN), sobretudo na Resolução nº 973/2022, de 18 de julho de 2022 que estabeleceu o Manual Brasileiro de Sinalização de Trânsito (MBST) a ser adotado em todo o território nacional, por todos os órgãos e

www.rochedo.ms.gov.br

Telefone: (67) 99688-4261

Página 1 de 13

entidades do Sistema Nacional de Trânsito quando da implementação das soluções de Engenharia de Tráfego e Sinalização.

Art. 3º. Somente será permitida a instalação de lombadas após estudo técnico de engenharia de tráfego que comprove sua necessidade para a redução de velocidade e segurança viária.

Art. 4º. As ondulações transversais deverão apresentar as seguintes dimensões e sua aplicação pratica deverá observar o disposto nos ANEXOSII e III:

I - Tipo A – vias coletoras – objetivo de limitar a velocidade máxima a 30km/h: Comprimento de 3,70 m (três metros e setenta centímetros) e altura entre 0,08(oito) e 0,10(dez centímetros) cm;

II - Tipo B – vias locais– objetivo de limitar a velocidade máxima a 20km/h: Comprimento de 1,50 m(um metro e cinquenta centímetros) e altura entre 0,06e 0,08cm.

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. 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% (quatro por cento) ao longo do trecho;

II –Em via urbana e ramos de acesso de rodovias, declividade inferior a 6% (seis por cento) ao longo do trecho;

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

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.

Art. 6º. Para garantir a segurança e evitar impactos bruscos ("lombadas secas"), as ondulações transversais devem obrigatoriamente seguir as especificações do ANEXO IV e ainda:

I – Apresentar perfil transversal em formato de arco de círculo, sem quinas ou degraus em sua base;

II – Ser executadas com material asfáltico de alta resistência, garantindo a suavidade na transição entre o leito da via e o topo do dispositivo.

Art. 7º. 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 45° 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. 8º. A implantação de ondulações transversais em série na via só será admitida se acompanhada da devida sinalização viária já indicada no artigo 6º e com 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 informação de trata-se de “zona de lombadas em série”.

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

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

§ 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 (cinquenta metros).

§ 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. 9º. Deve ser realizada manutenção permanente da sinalização prevista nos art. 6º e art. 7º, para garantir a sua visibilidade diurna e noturna.

Art. 10. Durante a fase de construção da ondulação transversal deve ser implantada sinalização viária apropriada, advertindo sobre sua localização.

Art. 11. A implantação de ondulação transversal próxima a uma interseção deve respeitar uma distância mínima de 15 m (quinze metros) do alinhamento do meio-fio ou linha de bordo da via transversal, conforme Anexo II.

Art. 12. A sinalização das ondulações transversais deverá seguir os Manuais Brasileiros de Sinalização de Trânsito, consistindo em pintura de marcas oblíquas na cor amarela sobre o pavimento;

Art. 13. O Poder Executivo incentivará, sempre que tecnicamente viável e em conformidade com as normas de segurança do órgão nacional de trânsito, a utilização de massa asfáltica modificada por polímero de borracha (asfalto borracha) na construção das ondulações transversais e faixas elevadas de travessia de pedestres.

§1º. Em caráter experimental e exclusivamente em áreas de circulação restrita, tais como parques municipais, pátios internos de prédios públicos e estacionamentos de órgãos municipais, faculta-se a municipalidade a instalação de dispositivos redutores de velocidade confeccionados com material reciclado de pneus.

§2º. O uso desses dispositivos em vias públicas de circulação aberta fica condicionado à prévia homologação do material pelos órgãos nacionais de trânsito e à garantia de aderência e segurança similares ao pavimento original.

Art. 14. Fica autorizada a implantação de Faixas Elevadas para Travessia de Pedestres nas vias urbanas do Município de Rochedo que demandem prioridade de trânsito para o pedestre e moderação de velocidade veicular, devendo obedecer aos seguintes critérios técnicos:

I – A altura do dispositivo deve ser igual à altura da calçada, não podendo exceder a dez centímetros;

II – O comprimento da plataforma (platô) deve ser de, no mínimo, 04 (quatro) metros, permitindo que o veículo automotor fique inteiramente sobre o dispositivo;

III – As rampas de aclave e declive (chanfros) devem apresentar inclinação suave entre o mínimo de 5% (cinco por cento) e o máximo de 12% (doze por cento), promovendo concordância geométrica contínua e sem quininas com o leito da via, garantindo a suavidade na transição;

IV – A largura da faixa deve acompanhar a largura da via, garantindo a continuidade do passeio público.

Art. 15. A sinalização das Faixas Elevadas deverá ser rigorosa, com a pintura integral do platô na cor vermelha ou com faixas zebreadas brancas sobre o pavimento, além de sinalização vertical de advertência e de indicação de travessia de pedestres.

Art. 16. É vedada a instalação de faixas elevadas para travessia de pedestres em vias que apresentem:

I – Declividade longitudinal superior a 6% (seis por cento);

II – Curvas acentuadas ou interferências físicas que comprometam a visibilidade do dispositivo a uma distância inferior à distância de frenagem segura;

III – Ausência de calçadas regulamentares para a circulação e conexão dos pedestres nas duas extremidades do dispositivo.

Art. 17. Toda a sinalização horizontal descrita nesta Lei deverá ser executada com materiais retrorrefletivos para garantir a visibilidade diurna e noturna aos condutores e usuários de veículos de micromobilidade.

Art. 18. A execução das obras dos dispositivos não poderá obstruir ou desviar o fluxo natural de escoamento das águas pluviais, devendo o Poder Executivo garantir a integridade do sistema de drenagem e sarjetas nos locais de intervenção.

Art. 19. O Poder Executivo terá o prazo de 90 (noventa) dias, a contar da publicação desta Lei, para realizar o levantamento técnico de todas as ondulações transversais e faixas elevadas de travessia de pedestres existentes nas vias públicas municipais.

§ 1º. As ondulações transversais e Faixas Elevadas para Travessia de Pedestres identificadas como irregulares ou em desconformidade com os padrões estabelecidos por esta Lei e pelas resoluções do CONTRAN deverão ser adequadas ou removidas no prazo máximo de 12 (doze) meses.

§ 2º. Terão prioridade absoluta de adequação, no prazo de 180 (cento e oitenta) dias, as ondulações transversais localizadas em:

I – Perímetros escolares e hospitalares;

II – Imediações de prédios públicos, visando a segurança dos servidores e usuários dos serviços públicos municipais e estaduais.

Art. 20. A colocação de ondulações transversais e faixas elevadas de travessia de pedestres 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. 21. O órgão ou entidade com circunscrição sobre a via deve adotar as providências necessárias para a imediata adequação ou remoção das ondulações transversais e faixas elevadas de travessia de pedestres implantadas de forma irregular ou clandestina.

Art. 22. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

ARINO JORGE FERNANDES DE ALMEIDA
Prefeito Municipal

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 ECOLÓGICA

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 acessoTrecho urbano: Sim Não

Fluxo veicular na pista (VMD): _____

Trânsito de pedestre: Sim Ao longo da Via Transversal à via NãoTrânsito 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: __/__/____

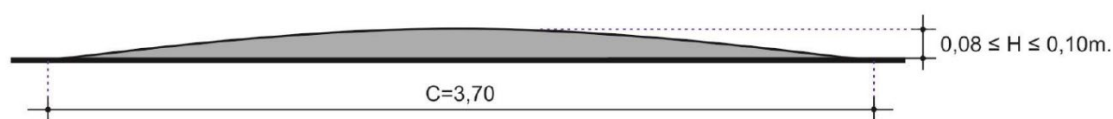
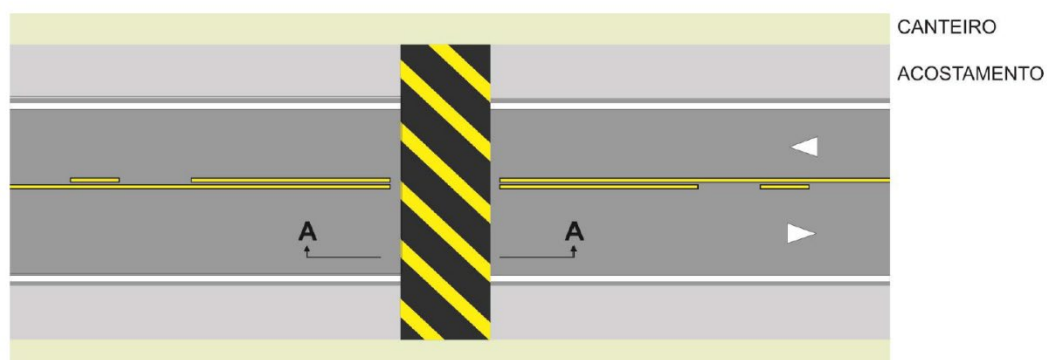
ANEXO II - APLICAÇÃO PRÁTICA

Local	Tipo Recomendado	Motivo Técnico
Avenidas Principais	Tipo A	Recebem maior fluxo e veículos pesados/ônibus.
Rodovias – travessia em trecho urbanizado	Tipo A	Recebem veículos em maior quantidade e velocidade.
Próximo a Escolas/CRAS	Tipo A	Exige visibilidade e redução para 30 km/h sem trancamento do tráfego.
Ruas Residenciais Estreitas	Tipo B	Fluxo baixo, visando a segurança máxima dos pedestres 20 km/h.
Pátios internos e estacionamentos de prédios públicos	Tipo B (ecológico)	Controle interno de velocidade em áreas destinadas a estacionamento e guarda de veículos públicos.

ANEXO III
CARACTERÍSTICAS DA ONDULAÇÃO TRANSVERSAL

ONDULAÇÃO TRANSVERSAL TIPO A:

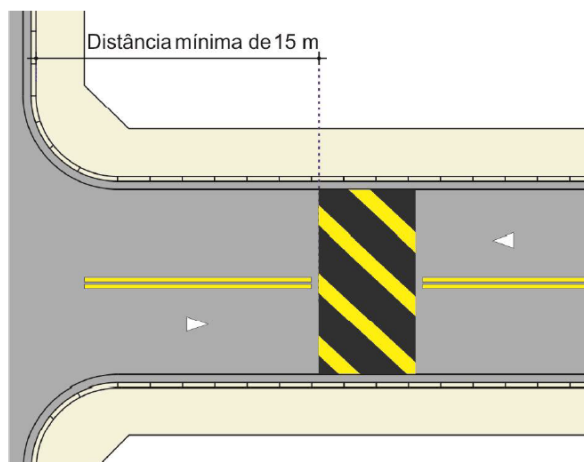
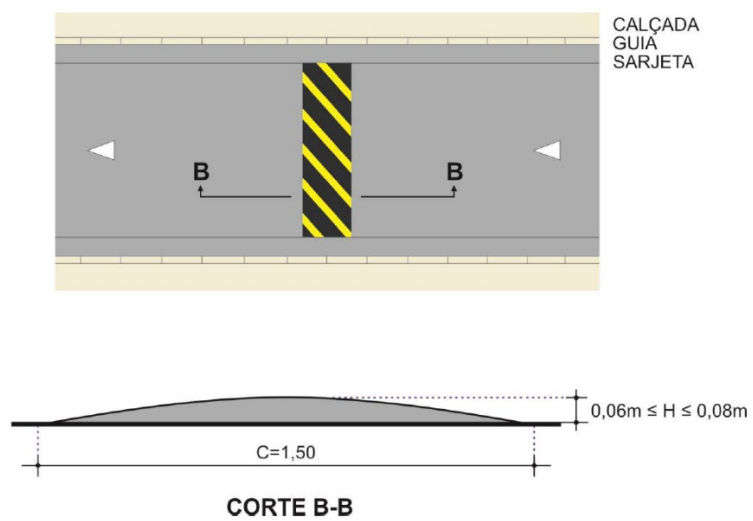
- a) L (Largura) igual à da pista, mantendo-se as condições de drenagem superficial;
b) C (Comprimento): 3,70 m; c) H (Altura): $0,08\text{m} < h \leq 0,10\text{m}$



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): $0,06\text{m} \leq h \leq 0,08\text{m}$.



ANEXO IV – ESTUDO TÉCNICO PARA O MONITORAMENTO DA EFICÁCIA DA ONDULAÇÃO TRANSVERSAL (LOMBADA) –
PARA 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 ECOLÓGICA

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 acessoTrecho urbano: Sim Não

Fluxo veicular na pista (VMD): _____

Trânsito de pedestre: Sim Ao longo da Via Transversal à via NãoTrânsito 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: _____ CREA/CAU nº: _____

Assinatura: _____ Data: __/__/____

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

Nome: _____ CREA/CAU nº: _____

Assinatura: _____ Data: __/__/____