



# Câmara Municipal de Araçoiaba da Serra

Rua Professor Toledo, 668

e-mail: contato@camaradearacoiabadaserra.sp.gov.br

site: www.camaradearacoiabadaserra.sp.gov.br

CNPJ: 60.113.172/0001-01

Fones: (15) 3281-1613

(15) 3281-5074

Fax: (15) 3281-2775

CEP: 18190-000

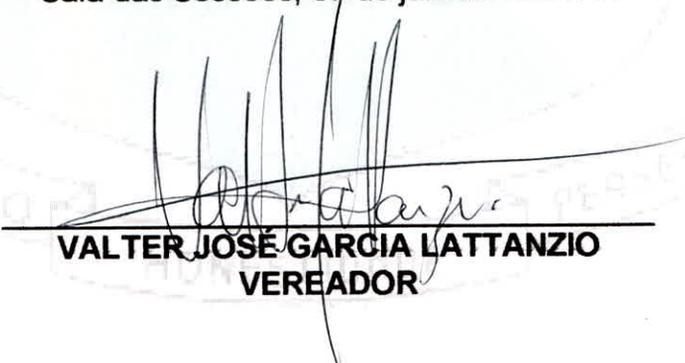
REQUERIMENTO Nº 13 / 2018

- Considerando que o Município deve obediência aos princípios da legalidade, impessoalidade, moralidade, publicidade e eficiência;
- Considerando que o CONTRAN – Conselho Nacional de Trânsito – estabelece os padrões e critérios para instalação de ondulação transversal (lombada física) em vias públicas;
- Considerando que em nosso município há diversas vias com lombadas instaladas e, conseqüentemente deverão estar dentro dos padrões estabelecidos pelo órgão regulamentador;
- Considerando que os Vereadores não só tem o direito, mas também o dever de solicitar informações sobre os atos da administração municipal, por expressa previsão constitucional (art. 31 da CF);

REQUEIRO à Mesa, ouvido o Douto Plenário, que este Legislativo solicite junto ao Executivo, através do seu setor competente, o seguinte:

1. Que informe quantas lombadas catalogadas existem no município de Araçoiaba da Serra, detalhando suas localizações;
2. Que informe as dimensões utilizadas para se instalar tais lombadas e se estão dentro dos parâmetros normativos, demonstrando documentalmente;
3. Que tudo seja detalhadamente demonstrado documentalmente, como forma de se privilegiar a coisa pública e os inerentes princípios da boa Administração

Sala das Sessões, 07 de janeiro de 2018

  
\_\_\_\_\_  
**VALTER JOSÉ GARCIA LATTANZIO**  
VEREADOR

## 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

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:

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, Comercio Exterior e Serviços.

# 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: \_\_\_/\_\_\_/\_\_\_

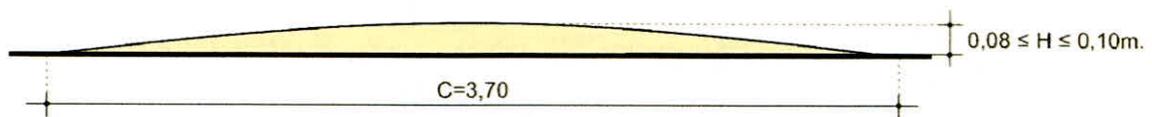
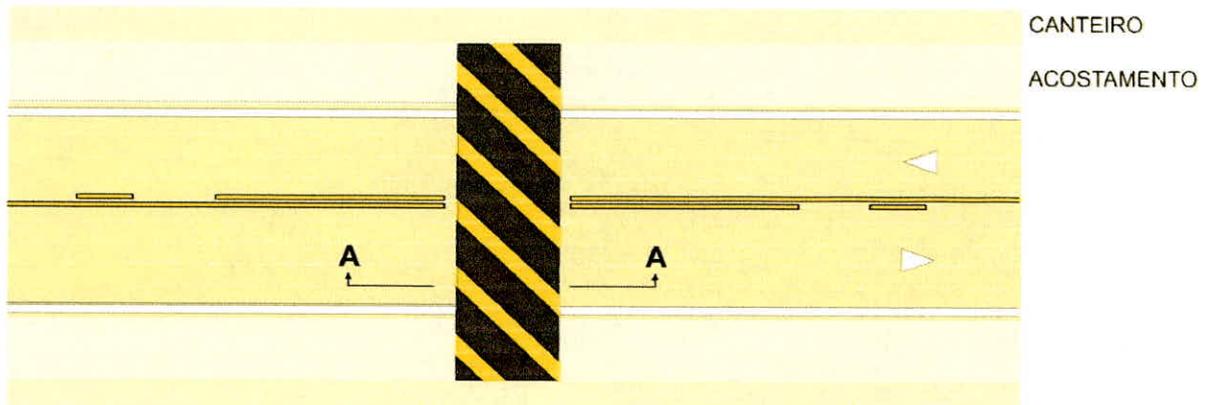
## 9 – RESPONSÁVEL TÉCNICO DO ÓRGÃO DE TRÂNSITO PERANTE O CREA/CAU:

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

## ANEXO II – CARACTERÍSTICAS DA ONDULAÇÃO TRANSVERSAL

### ONDULAÇÃO TRANSVERSAL TIPO A:

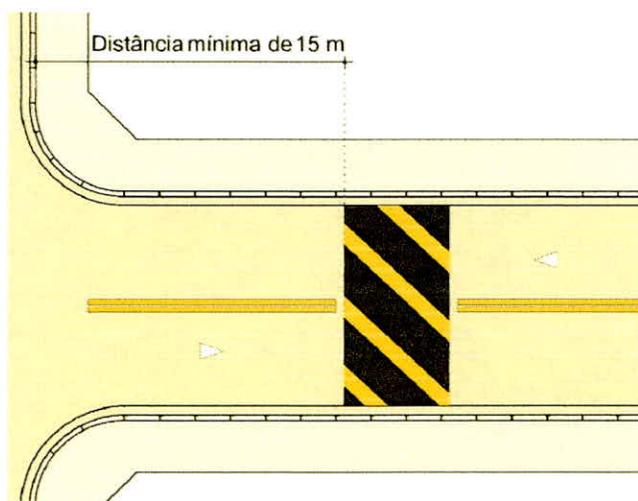
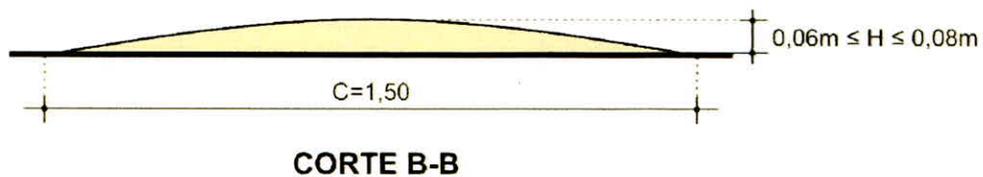
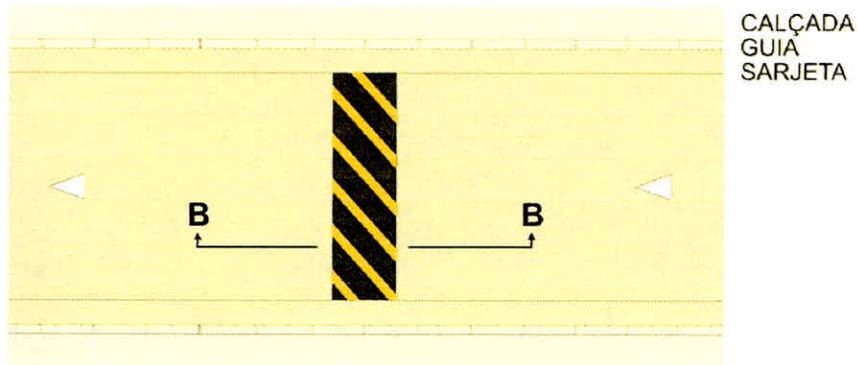
- a) L (Largura) igual à da pista, mantendo-se as condições de drenagem superficial;
- b) C (Comprimento): 3,70 m;
- c) H (Altura):  $0,08\text{m} \leq h \leq 0,10\text{m}$



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



**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: \_\_\_\_\_

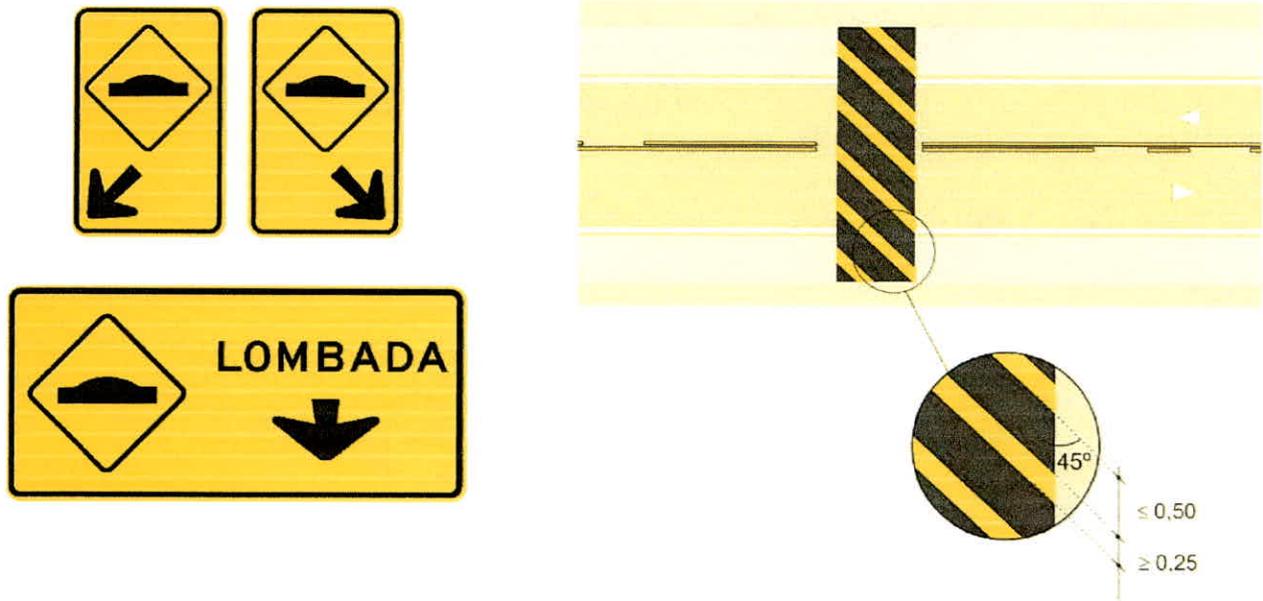
Data: \_\_\_ / \_\_\_ / \_\_\_

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

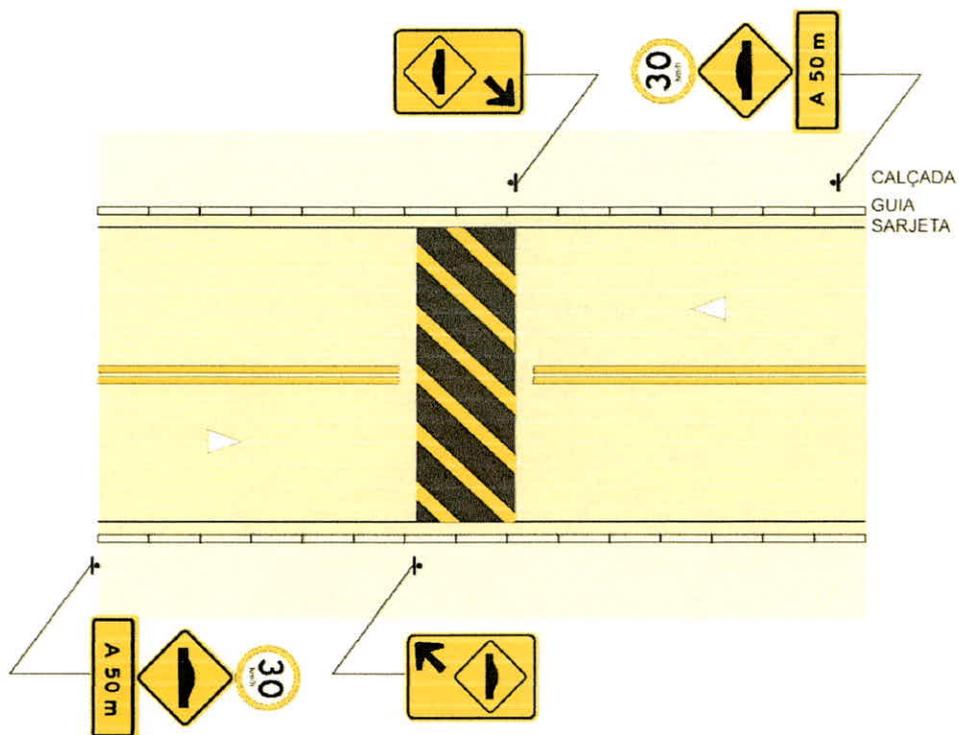
Nome: \_\_\_\_\_ CREA/CAU nº: \_\_\_\_\_ Assinatura: \_\_\_\_\_

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

# ANEXO IV – SINALIZAÇÃO DE ONDULAÇÃO TRANSVERSAL

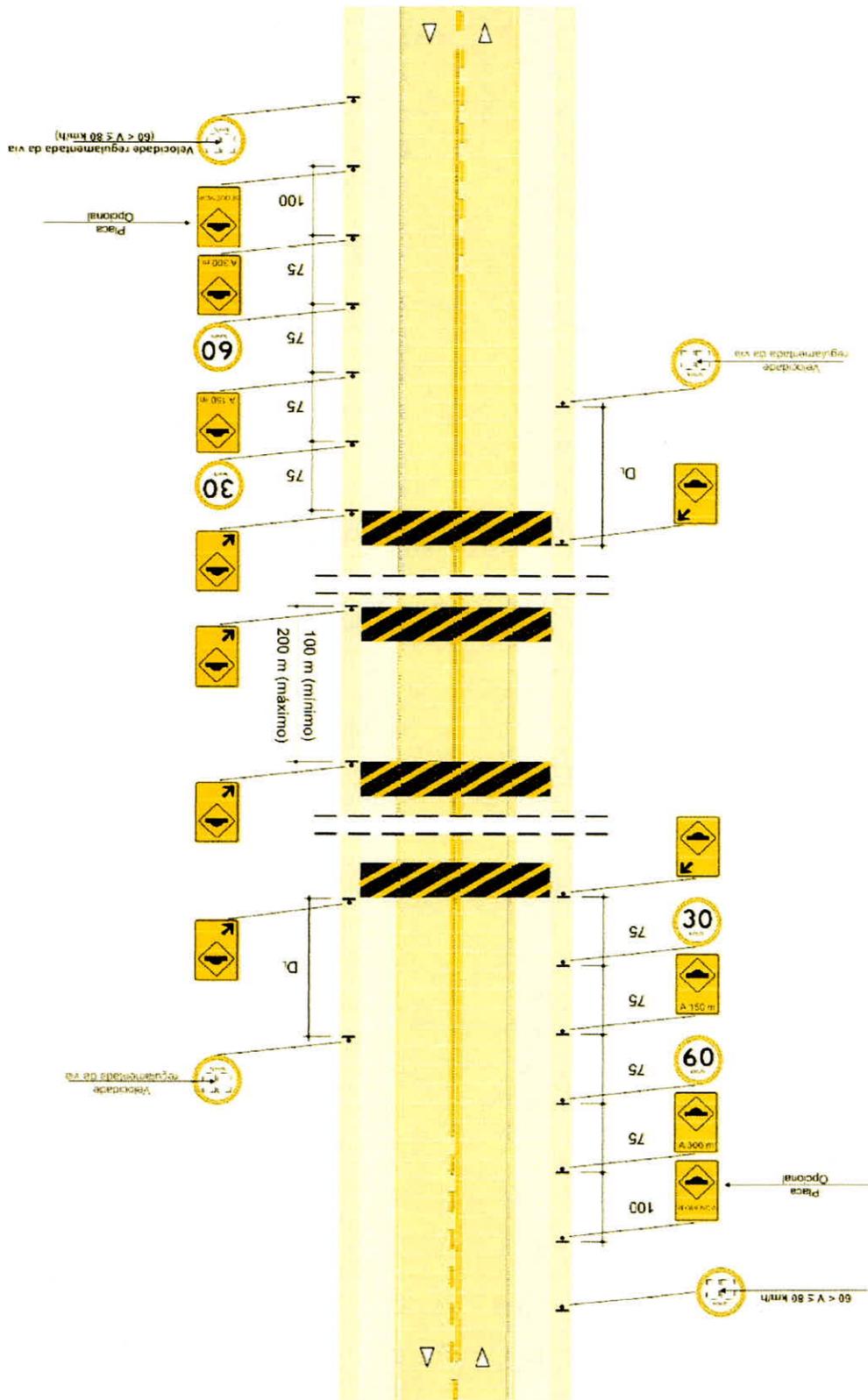


## Exemplo de aplicação

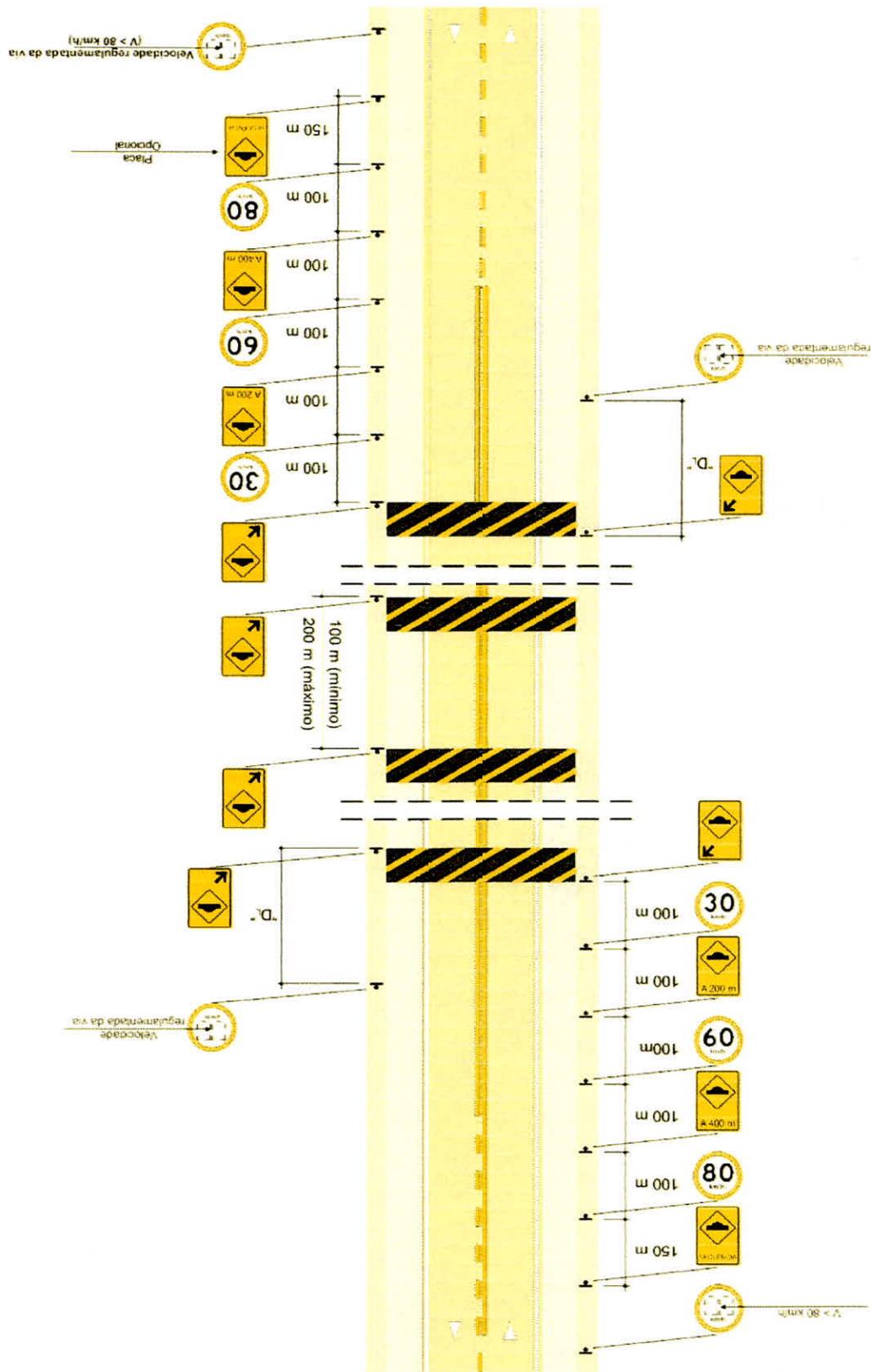




- Exemplo de rodovia regulamentada com velocidade maior que 60 km/h e menor ou igual a 80 km/h



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





Início



segunda-feira, 8 de agosto de 2016

## Sobre lombadas e “quebra molas”



Imagine a seguinte situação: uma rua residencial estreita com os veículos passando pelo local numa velocidade incompatível com a segurança. Qual a solução ideal apontada pelos moradores e normalmente adotada pelos órgãos de trânsito? Construir uma lombada. Particularmente não considero a alternativa inadequada diante de certas circunstâncias. O problema é a forma como ela é construída.

As lombadas estão regulamentadas pela Resolução nº 600/2016 do Conselho Nacional de Trânsito – CONTRAN. São ondulações transversais e podem ser utilizadas 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.

Não basta simplesmente juntar o material necessário e construir uma lombada, a implantação da ondulação transversal na via pública dependerá de autorização expressa da autoridade de trânsito (diretor/presidente do órgão de trânsito) com circunscrição sobre a via.

Existem dois tipos de lombadas, o Tipo A e o B. O primeiro pode ser instalado em locais onde há a necessidade de limitar a velocidade máxima para 30 km/h em rodovias de trechos urbanizados, nas vias urbanas coletoras e locais, que são em regra, de baixo movimento. O segundo tipo pode ser instalado em via urbana local, cuja intenção seja reduzir a velocidade para 20 km/h, desde que não circulem linhas regulares de transporte coletivo de passageiros.

Se a lombada for implantada próxima a um cruzamento, deve ser respeitada uma distância mínima de 15 metros do alinhamento do meio-fio ou da linha de bordo da

via transversal. A lombada do Tipo A deve ter de 8 a 10 cm de altura e 3,70 m de comprimento, enquanto a do Tipo B deve ter de 6 a 8 cm de altura e 1,5 m de comprimento. Em ambos os casos a largura é igual à da pista.

Além disso, existe a obrigatoriedade da sinalização, ou seja, deve haver no local as placas de Velocidade Máxima Permitida, duas de Saliência ou Lombada, sendo uma antes da ondulação transversal e outra com seta de posição junto à ondulação, que deverá ser pintada totalmente ou com faixas intercaladas na cor amarela.

É terminantemente proibida a utilização de tachas, tachões e dispositivos similares aplicados transversalmente à via pública. São aqueles famosos "tijolinhos" amarelos que por vezes são utilizados em substituição à lombada.

Depois de 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, devendo estudar outra solução de engenharia quando não for verificada a sua eficácia.

Percebam a complexidade para se instalar algo relativamente simples na via, que tem por objetivo a redução de acidentes. Como disse no início do texto, o problema é a forma como a lombada é construída, tornando-se muitas vezes um verdadeiro obstáculo a se transpor.

Há casos em que populares constroem a lombada e pela falta dos requisitos técnicos e da devida sinalização podem ocorrer acidentes e obviamente aqueles que a colocaram indevidamente o obstáculo serão responsabilizados. Da mesma forma acontece com alguns órgãos de trânsito que respondem objetivamente por eventuais danos causados aos cidadãos (art. 1º, § 3º, do CTB), bem como secretarias municipais de obras ou de infraestrutura que no ímpeto de ajudar a evitar acidentes implantando uma lombada acabam construindo um "quebra molas" que no fim das contas vai acabar quebrando alguns ossos.

E na sua cidade, tem lombada ou quebra molas?

**GLEYDSON MENDES - Acadêmico de Direito, Professor de Legislação de Trânsito do LM Cursos e da Personal Drivers, autor do livro "Noções Básicas de Legislação de Trânsito", criador e colaborador da página Sala de Trânsito.**

Gleydson Mendes às [21:31](#)

Compartilhar 

## 15 comentários:



josecarloshmaria 1 de julho de 2017 21:19

E a coisa mais desnecessária nas ruas das cidades. E um acinte a inteligência dos mototistas, pois para passar no exame de motorista para tirar a carta, todos juram que respeitaram as regras de trânsito do contram. Se temos que respeitar as placas de sinalização, por que instalar lombadas?

Onde estao os guardas municipais que sao responsaveis por fazer com que os motoristas infratores cumpram as leis de transito. Abaixo os guardas deitados, a maior excrecencia adotada pelos legisladores de transito do Brasil.

Responder



**ronaldo b.OLIVEIR** 17 de julho de 2017 12:06

Envia para o. Meu email

Responder



**Silva Silva** 19 de julho de 2017 19:41

Na onde moro tem quebra molas em cada quarteirão,um verdadeiro inferno para nós motorista de ônibus, cujo: tenho que cruzar a cidade 4 vezes por dia

Responder



**Silva Silva** 19 de julho de 2017 19:44

Na onde moro tem quebra molas em cada quarteirão,um verdadeiro inferno para nós motorista de ônibus, cujo: tenho que cruzar a cidade 4 vezes por dia

Responder

**Anônimo** 13 de setembro de 2017 12:43

lombas existentes hoje em nossas Cidades são atraso de vida, incompetência municipal.

Responder



**anônimo** 13 de outubro de 2017 15:22

a lombada é um mal necessário , pois se todos os motoristas respeitassem as regras de trânsito não seria preciso

Responder

Respostas



**josecarloshmaria** 9 de dezembro de 2017 22:36

Voce e um tolo. So fala asneiras. Se ha placas indicando a velocidade permitida, os motoristas tem que respeita-las. Quem nao as respeitar, terao que ser punidos com multas.

Responder



**Unknown** 23 de outubro de 2017 21:20

Aqui onde moro o síndico do condomínio resolveu fazer quebra molas de qualquer jeito, está tão alto que está até danificando os carros e motos, será que o Detran da um respaldo aos moradores, e faz com que seja feito lombadas com dimensões dentro das normas?

Responder

Respostas



**Unknown** 6 de janeiro de 2018 19:48

Vc mora no Compasso do sol?

---

Responder



**Unknown** 7 de novembro de 2017 08:04

Quanto as medidas das lombadas, onde está grafado, comprimento, o correto não seria largura....Comprimento é a maior medida

Responder



**pedro vlogs** 25 de novembro de 2017 20:34

Minha filha foi vitima de um quebra molas mal sinalizado.  
Quebrou um osso do maxilar.  
Alguem sabe de algum caso de pedido de indenização?

Responder



**Fernando** 6 de dezembro de 2017 18:04

Aqui tem demais e todos fora do padrão,e na própria lei diz que é proibido esses de 1.50 onde tem linhas regulares de onibus.todos são de assim.

Responder



**Mozart Silva** 19 de dezembro de 2017 17:33

Aqui e na minha cidade a coisa é bem diferente para o escoamento de águas pluviais faz-se sarjetas transversais na via com depressão de até 10cm de profundidade e ainda pergunta aos motoristas se gostaram!Pais sem Lei.

Responder



**Pedro Veloso** 7 de janeiro de 2018 17:43

Existe algum órgão que possa ser denunciado lombadas construídas de forma ilegal?

Responder



**zineide despesi** 14 de janeiro de 2018 17:31

Aqui no meu bairro a cada cinco passos a uma lombada e ainda nos lugares errado quem pode averiguar e punir aqueles que implantaram?

Responder

Digite seu comentário...

Comentar como: Unknown (Goo ▼)

Sair

Publicar

Visualizar

Notifique-me ▼

[Página inicial](#)

[Visualizar versão para a web](#)

Tecnologia do Blogger.