

FORMULÁRIO PARA ANÁLISE DE IMPLANTAÇÃO DE ONDULAÇÃO TRANSVERSAL À VIA – OTV (LOMBADA/ “QUEBRA-MOLAS”)

O Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Londrina (IPPUL) busca sempre a melhoria da **segurança viária** e da mobilidade em nossa cidade. Se você e seus vizinhos notaram a necessidade de reduzir a velocidade dos veículos em uma rua específica, aqui está um **Guia Rápido** sobre como solicitar a instalação de uma lombada (Ondulação Transversal à Via – OTV), seguindo os critérios obrigatórios:

Para que o seu pedido de instalação de lombada seja analisado pelo IPPUL, é **obrigatório** seguir estas etapas. A participação da comunidade é fundamental neste processo.

1. Identifique o Local Exato

Informe com clareza o endereço onde a lombada será instalada:

- **Nome da Rua:** (Ex: Rua das Flores)
- **Número/Referência:** (Ex: Em frente ao número 1234)

2. Consulte a Vizinhança (Abaixo-Assinado)

Você deve elaborar um documento (abaixo-assinado) para coletar a opinião dos moradores e comerciantes da área afetada.

- **Quem deve ser consultado?**

- Liste e numere **TODOS** os imóveis (casas, comércio, etc.) localizados na rua, dentro de uma distância de **100 metros** antes e **100 metros** depois do ponto exato onde você propõe a lombada.

- **Como coletar as opiniões?**

- Para cada imóvel listado, colete a assinatura de **APENAS UM** responsável (que deve ser maior de 18 anos).
- Este responsável deve indicar claramente se está **A FAVOR** ou **CONTRA** a instalação da lombada.

3. Formalize e Envie o Pedido

O documento de consulta popular (abaixo-assinado) com as informações e assinaturas é uma **parte obrigatória** do seu pedido formal.

Atenção: Se o documento de consulta popular for preenchido com dados incorretos ou não seguir as regras acima, **o pedido não poderá ser analisado** e será arquivado. É essencial que o processo seja seguido rigorosamente para garantir a análise técnica da sua solicitação.

Local solicitado para possível instalação: _____

| VANTAGENS | DESVANTAGENS |
|---|--|
| <ul style="list-style-type: none"> • Pode reduzir o número de acidentes e sua gravidade, quando a causa for o excesso de velocidade, e, • Propicia maior segurança na travessia de pedestres e escolares. | <ul style="list-style-type: none"> • Com possíveis freadas e arrancadas, pode aumentar a poluição sonora e causar rachaduras nas casas próximas à lombada; • Causa problemas no transporte coletivo tais como: desgaste dos ônibus, atrasos nos horários, desconforto aos passageiros (principalmente gestantes, e idosos); • Pode causar atrasos para atendimento de veículos de socorro e de emergência; • Pode transferir o tráfego para ruas vizinhas; • Podem intensificar o desgaste dos veículos em geral; • Aumento do consumo de combustível e a emissão de poluentes e; • A poluição do ar, o ruído constante e as vibrações prejudicam a qualidade do sono e o bem-estar psicológico, aumentando o risco de infarto e hipertensão. |

CRITÉRIOS PARA IMPLANTAÇÃO DE OTV

Após o recebimento deste formulário devidamente preenchido, a Diretoria de Trânsito e Sistema Viário do IPPUL – DTSV/IPPUL irá direcionar a solicitação para a equipe técnica, para realizar estudos embasados pela Resolução 973/2022 do CONTRAN, Volume VI do Manual Brasileiro de Sinalização de Trânsito, em local “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 soluções são ineficazes” (pág 66), e partindo do princípio legal que “é proibida a utilização das ondulações transversais e de sonorizadores como redutores de velocidade, salvo em casos especiais definidos pelo órgão ou entidade competente, nos padrões e critérios estabelecidos pelo CONTRAN” (Parágrafo único Art. 94).

“Para a implantação de ondulações transversais do TIPO A e do TIPO B devem ainda ser atendidas, simultaneamente, as seguintes características relativas à via e ao tráfego local(pg 67-68):

- a) Em rodovia: declividade inferior a 4% ao longo do trecho;*
- b) Em via urbana e em ramos de acesso de rodovias: declividade inferior a 6% ao longo do trecho;*
- c) Ausência de curva ou interferências que impossibilitem boa visibilidade do dispositivo;*
- d) Existência de pavimento em bom estado de conservação;*
- e) Ausência de guia rebaixada para entrada e saída de veículos;*
- f) Ausência de calçada rebaixada para pedestres.”*

“A colocação da ondulação transversal deve obedecer aos seguintes critérios (pág 68):

- a) Em via urbana, o dispositivo próximo à esquina deve distar no mínimo 15,0m do alinhamento do meio-fio ou da linha de bordo da via transversal;*
- b) A distância mínima entre ondulações sucessivas em via urbana de sentido duplo de circulação deve ser de 50m e, em via urbana de sentido único de circulação e em rodovia, a distância deve ser de 100m;*
- c) A distância mínima entre ondulações sucessivas deve ser de 50m para rodovia de pista simples e sentido duplo de circulação inserida em área urbana e com características físicas e operacionais similares às de via urbana.*

Para serem consideradas em série, as ondulações transversais sucessivas devem estar espaçadas de no máximo 100m em via urbana e de 200m em rodovia”.

É importante ressaltar que, o CONTRAN determina que as lombadas possam ser instaladas em **último caso** para reduzir a velocidade do veículo de forma imperativa, nas situações em que **outras alternativas de engenharia de tráfego forem ineficazes**.

DEMAIS ITENS AVALIADOS PELO SETOR TÉCNICO:

- Histórico de acidentes;
- Contagem do tráfego de veículos, pedestres e ciclistas;
- Características técnicas relevantes levantadas in loco, a exemplo: interferência na mobilidade de transporte coletivo, veículos de socorro / emergência; localização de posteamento de iluminação, boca de lobo, bueiro, encanamento de água, hidrante, guia rebaixada, entre outros.

