



Prefeitura Municipal de Birigui

Estado de São Paulo

OFÍCIO Nº 1340/2025

em 19 de dezembro de 2025.

ASSUNTO: Ref/ Requerimento nº 355/2025.

Excelentíssimo Senhor Presidente,

Acusamos o recebimento do Ofício nº 756/2025, de Vossa Excelência, encaminhando cópia do REQUERIMENTO Nº 355/2025, de autoria do Vereador Valdemir Frederico. Referida propositura requisita informações sobre possibilidade de lombada na Avenida José Manoel Montoro, segundo quesitos nela formulados.

Em atenção ao solicitado, encaminhamos, em anexo, cópia da resposta expedida pelo Secretário Municipal de Segurança Pública.

Aproveitamos o ensejo para renovar a Vossa Excelência e aos Nobres Vereadores os protestos de elevada estima e consideração.

Atenciosamente,


SAMANTA PAULA ALBANI BORINI
Prefeita Municipal

Câmara Municipal de Birigui - SP



PROTOCOLO GERAL 13/2026
Data: 05/01/2026 - Horário: 12:35
Administrativo - QFC 11/2026

A Sua Excelência, o Senhor
REGINALDO FERNANDO PEREIRA
Presidente da Câmara Municipal de
BIRIGUI

RESPOSTA AO REQUERIMENTO PARLAMENTAR Nº 355/2025

Birigui, 17 de dezembro de 2025

À sua Excelência o Senhor
Reginaldo Fernando Pereira (Pastor Reginaldo)
Presidente da Câmara Municipal de Birigui

Interessado: Vereador Valdemir Frederico

Assunto: Informações sobre possibilidade de instalação de lombada (ondulação transversal) na avenida José Manoel Montoro, defronte ao nº 369, Bairro João Crevelaro.

Em atendimento ao Requerimento Parlamentar nº 355/2025, que solicita informações acerca da possibilidade de implantação de lombada (ondulação transversal) na Avenida José Manoel Montoro, defronte ao nº 369, Bairro João Crevelaro, esta Secretaria presta os esclarecimentos técnicos a seguir.

1 - Qual a possibilidade de instalação de uma lombada (redutor de velocidade) na Avenida José Manoel Montoro, defronte ao número 369, no Bairro João Crevelaro?

A ondulação transversal, popularmente conhecida como lombada, é um dispositivo físico implantado transversalmente ao eixo da via, sobre a superfície da pista, com a finalidade de reduzir de forma imperativa a velocidade dos veículos, sendo classificada como medida extrema de moderação de tráfego. Sua implantação somente pode ocorrer mediante autorização expressa da autoridade de trânsito com circunscrição sobre a via e deve estar fundamentada em estudo técnico de engenharia de tráfego, elaborado conforme o modelo estabelecido no Manual Brasileiro de Sinalização de Trânsito – MBST, Volume VI – Dispositivos Auxiliares, especialmente conforme o Apêndice I.

O uso da ondulação transversal é indicado exclusivamente para locais onde o estudo técnico demonstre índice significativo ou risco potencial de sinistros de trânsito cujo fator determinante seja o excesso de velocidade praticado, e onde outras soluções de engenharia tenham se mostrado insuficientes ou ineficazes. Trata-se, portanto, de um dispositivo que deve ser aplicado de forma criteriosa, excepcional e tecnicamente justificada, a fim de não comprometer a segurança viária, a fluidez do tráfego e o conforto dos usuários da via.

Para a implantação das ondulações transversais do Tipo A ou Tipo B, devem ser atendidas, de forma simultânea, diversas condições técnicas relativas às características geométricas da via e ao tráfego local, dentre as quais destacam-se: declividade inferior a 6% em vias urbanas; inexistência de curvas ou interferências que prejudiquem a visibilidade do dispositivo; existência de pavimento em bom estado de conservação; ausência de guias rebaixadas para acesso de veículos; e ausência de calçadas rebaixadas destinadas à travessia de pedestres. Ressalta-se que, embora a autoridade de trânsito possa autorizar a implantação em vias que não atendam integralmente a essas condições, tal exceção somente é admitida quando devidamente justificada por estudo técnico específico.

Adicionalmente, o MBST veda expressamente a utilização de tachas, tachões ou quaisquer dispositivos similares aplicados transversalmente à via pública como alternativa às ondulações regulamentadas, por não atenderem aos requisitos mínimos de segurança.

Quanto à localização do dispositivo, devem ser observadas distâncias mínimas normativas, tais como: afastamento mínimo de 15 metros das esquinas em vias urbanas; distância mínima de 50 metros entre ondulações sucessivas em vias urbanas de sentido duplo; 100 metros em vias de sentido único; e, para serem consideradas em série, as ondulações devem estar espaçadas em no máximo 100 metros em vias urbanas. O descumprimento desses critérios configura impedimento técnico à implantação.

Por fim, destaca-se que, após a realização dos estudos técnicos de engenharia de tráfego, caso seja constatada a viabilidade da implantação da ondulação transversal no local solicitado, a demanda deverá ser submetida à apreciação do Conselho Municipal de Trânsito (COMTRAN). Somente após a análise técnica pelos conselheiros, e a respectiva deliberação favorável do colegiado, é que a solicitação poderá ser aprovada, passando então às etapas subsequentes de planejamento e eventual execução, conforme as competências administrativas envolvidas.

2 - Existe estudo técnico já realizado nesse trecho, avaliando o fluxo de veículos, histórico de acidentes ou riscos relacionados ao excesso de velocidade?

Sim, houve a realização de estudo técnico de engenharia de tráfego na Avenida José Manoel Montoro; contudo, é importante esclarecer que a análise não contemplou especificamente o trecho defronte à numeração 369, mas sim outro segmento da mesma via, nas proximidades da numeração 203, em ponto com características geométricas e operacionais semelhantes, porém distintos. Na ocasião, a avaliação técnica considerou o fluxo de veículos, o comportamento dos condutores, a geometria da via, a extensão do segmento analisado e o uso do solo no entorno, tendo sido constatado que se trata de trecho com características que favorecem o aumento da velocidade operacional dos veículos, sobretudo em razão de sua configuração retilínea e comprimento de quadra, circunstâncias que podem justificar, sob o ponto de vista técnico, a adoção de medidas adicionais de moderação de tráfego.

No que se refere à metodologia empregada por esta Secretaria, destaca-se que a análise do histórico de sinistros de trânsito constitui um dos fatores considerados nos estudos de engenharia de tráfego, juntamente com a identificação de riscos potenciais relacionados à velocidade praticada, onde após consulta às bases de dados oficiais de registros de sinistros de trânsito, não foram identificadas ocorrências formalmente registradas no trecho específico defronte à numeração 369 da referida via. Ressalta-se, contudo, que, em determinadas situações, podem ocorrer sinistros de trânsito que não são objeto de registro oficial, o que impossibilita sua inclusão em análises estatísticas consolidadas, razão pela qual tais informações não podem ser utilizadas como parâmetro técnico conclusivo.

Ressalta-se que, para que um sinistro de trânsito possa ser tecnicamente associado ao excesso de velocidade como fator determinante, seria necessária a realização de perícia técnica especializada, envolvendo, entre outros elementos, a análise de marcas de frenagem, deformações veiculares, distância de projeção, condições do pavimento, sinalização existente,

dinâmica do evento e demais vestígios técnicos capazes de permitir a correta reconstrução do acidente.

Dessa forma, a atuação desta Secretaria pauta-se pela estatística oficial de sinistro de trânsito, por critérios técnicos objetivos, priorizando a observação in loco, a análise da dinâmica operacional da via e o comportamento do tráfego, especialmente em locais onde se verifica velocidade desenvolvida incompatível com o uso predominante do entorno.

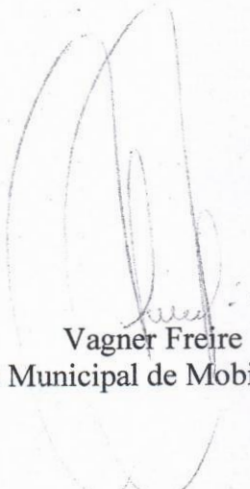
3 - Caso não exista estudo prévio, há previsão de realização de vistoria técnica no local para verificar a necessidade da implantação do equipamento?

Considerando que o trecho defronte à numeração 369 da Avenida José Manoel Montoro ainda não foi objeto de estudo técnico específico de engenharia de tráfego, esta Secretaria entende ser tecnicamente recomendável aguardar a implantação da ondulação transversal prevista nas proximidades da numeração 203, a fim de avaliar seus efeitos operacionais. Eventual necessidade de realização de novo estudo técnico no trecho correspondente à numeração 369 deverá ser analisada posteriormente, caso se verifique que a intervenção implantada não produziu impacto significativo na redução da velocidade ou na melhoria das condições de segurança viária no local.

Dessa forma, esperamos ter atendido o pleiteado no referido requerimento.

Renovamos a Vossa Excelência e aos demais vereadores dessa Casa Legislativa nossos protestos de estima e consideração.

Atenciosamente,



Vagner Freire
Secretário Municipal de Mobilidade Urbana