ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL
CÂMARA MUNICIPAL DE VEREADORES DE BUTIÁ
Rua do Comércio, 566 — Fone (051) 652-1399

Ilmo. Sr. Vereador Presidente.

O Vereador que esta subscreve, na forma regimental, vem, respeitosamente, paresentar o seguinte

R E Q U E R I M E N T O nº 726

Requer a REVISÃO das colocações do denominados "QUEBRA MOLAS" nas vias públicas da cidade.

Considerando que a proliferação dos denominados "quebra-molas" existentes na cidade, desobedecem o disposto na Resolução nº 567/80 do Conselho Nacional de Transito;

Considerando que à Câmara compete a fiscalização e o cumprimento dos dispositivos legais;

Considerando que a maioria dos "quebra molas" construidos em vias públicas, na cidade, desatende o disposto naquela Resolução;

Considerando ainda a existência de "quebra molas" em vias de terra batida e que com o fluxo de veículo alcançam a altura superior a 0, 80m a cada 0,10 m, em velocidade de 20 kmhora; ut anexo à Resolução

Considerando que o artigo 5º da Resolução referida não é observada quando da instalação dos quebra molas;

Considerando ainda que sequer existe sinalização horizontal e vertical nos locais onde construiram-se os "quebra molas";

REQUER

Seja oficiado ao Sr. Prefeito Municpal para que determine a desconstituição dos "quebra-molas" existentes nas vias públicas de Butiá que não constituirem-se adequados ao disposto na Resolução 567/80 do CONTRAN e determinando sejam sinali

.....

Digitalizado com CamScanner

.... sinalizados aqueles que porventura permanecerem por estarem abrigados nas disposições referidas.

Requer sejam desconstituidos todos aqueles existentes em extradas ou vias públicas de chão batido;

Requer, na hipotese de construção de novos, seja determinada a obediencia ao dispositivo legal regularizador;

SALA DAS SESSÕES, 30 de novembro de 1.992

Vereador ADÃO NOGUEIRA DOS SANTOS

Digitalizado com CamScanner

R E S O L U Ç Ã O Nº 567/80

Dispõe sobre a colocação de ondulações transversais às vias públicas

O Conselho Nacional de Trânsito, usando das atribuições que lhe conferem o artigo 5º da Lei nº 5.108 de 21/09/66 que instituiu o Código Nacional de Trânsito e o artigo 9º do Regulamento aprovado pelo Decreto nº 62.127 de 16/01/68; e,

Considerando o inciso IX do artigo 14 do Código Nacional de Trânsito, com a redação dada pela Lei nº 6.124, de 25 de outubro de 1974;

Considerando a necessidade de ser aumentada a segurança de veículo e pedestres em trânsito nas vias públicas, através da adoção de medidas que visem à redução da velocidade a níveis satisfatórios;

Considerando a necessidade de serem estabelecidas normas para a instalação de ondulações transversais às vias públicas, de forma a não comprometer a fluidez e a segurança de trânsito;

Considerando a deliberação do Colegiado em sua reunião de 07/11/80, e o que consta do Processo nº 00347/74,

R E S O L V E:

Art. 1º - A colocação de ondulações transversais às vias públicas dependerá de autorização expressa da autoridade de trânsito com jurisdição sôbre a via e das características da via em que se queira colocá-las.

Art. 2º - As ondulações transversais às vias públicas a serem utilizadas denominam-se Tipo I e Tipo II e suas formas e dimensões são as estabelecidas no Anexo à presente Resolução.

Art. 3º - A ondulação Tipo I somente poderá ser utilizada quando houver necessidade de serem desenvolvidas velocidades bem reduzidas - abaixo de 20 Km/h - e apenas nas vias e condições discriminadas a seguir:

a) vias locais;
b) vias secundárias, nas proximidades dos estabelecimentos de ensino.

Digitalizado com CamScanner

Art. 4º - A ondulação Tipo II somente poderá ser utilizada quando houver necessidade de serem desenvolvidas velocidades reduzidas - até 30 Km/h -, nas condições previstas na alínea 1 do artigo anterior.

Art. 5º - Para a colocação de ondulações Tipo I e Tipo II deverão ser observadas, ainda, as seguintes características relativas à via e ao tráfego local:

a) índice de acidentes significativo ou risco potencial de acidentes;

b) ausências de rampas com declividade superior a 4,5% ao longo do trecho;

c) ausência de curvas ou interferências visuais (arborização, lombadas, etc.) que impossibilitem boa visibilidade do dispositivo;

d) volume de tráfego inferior 600 veículos por hora, durante os períodos de pico. A autoridade de trânsito poderá admitir volumes mais altos, ainda que próximos dos acima estipulados, desde que sejam justificados por estudos de engenharia de tráfego no local de implantação do dispositivo;

e) não ser a via, itinerário normal de veículos de carga.

Art. 6º - A colocação dessas ondulações na via somente será admitida após a devida sinalização, que constará no mínimo de:

a) Placa de Regulamentação R-19, limitando a velocidade ao máximo de 20 Km/h, quando se utilizar a ondulação Tipo I e, ao máximo de 30 Km/h quando se utilizar a ondulação Tipo II;

b) Placa de Advertência A-18 (saliência ou lombada);

c) Marcas oblíquas pintadas sôbre a ondulação nas cores preta e amarela, alternadamente. Admite-se também a pintura de toda a ondulação na côr amarela.

Art. 7º - Fica vedada a colocação de ondulações transversais nas rodovias.

Art. 8º - O órgão de trânsito com jurisdição sôbre a via será responsável pelo fiel cumprimento da presente Resolução.

Digitalizado com CamScanner

Art. 9º - Esta Resolução entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário, em especial a Resolução nº 484/74.

Brasília, 1º de novembro de 1980.

Engº CELSO CLARO HORTA MURTA - Pres.
GERALDO LUIZ HORTA DE ALVARENGA - Conso Rel.

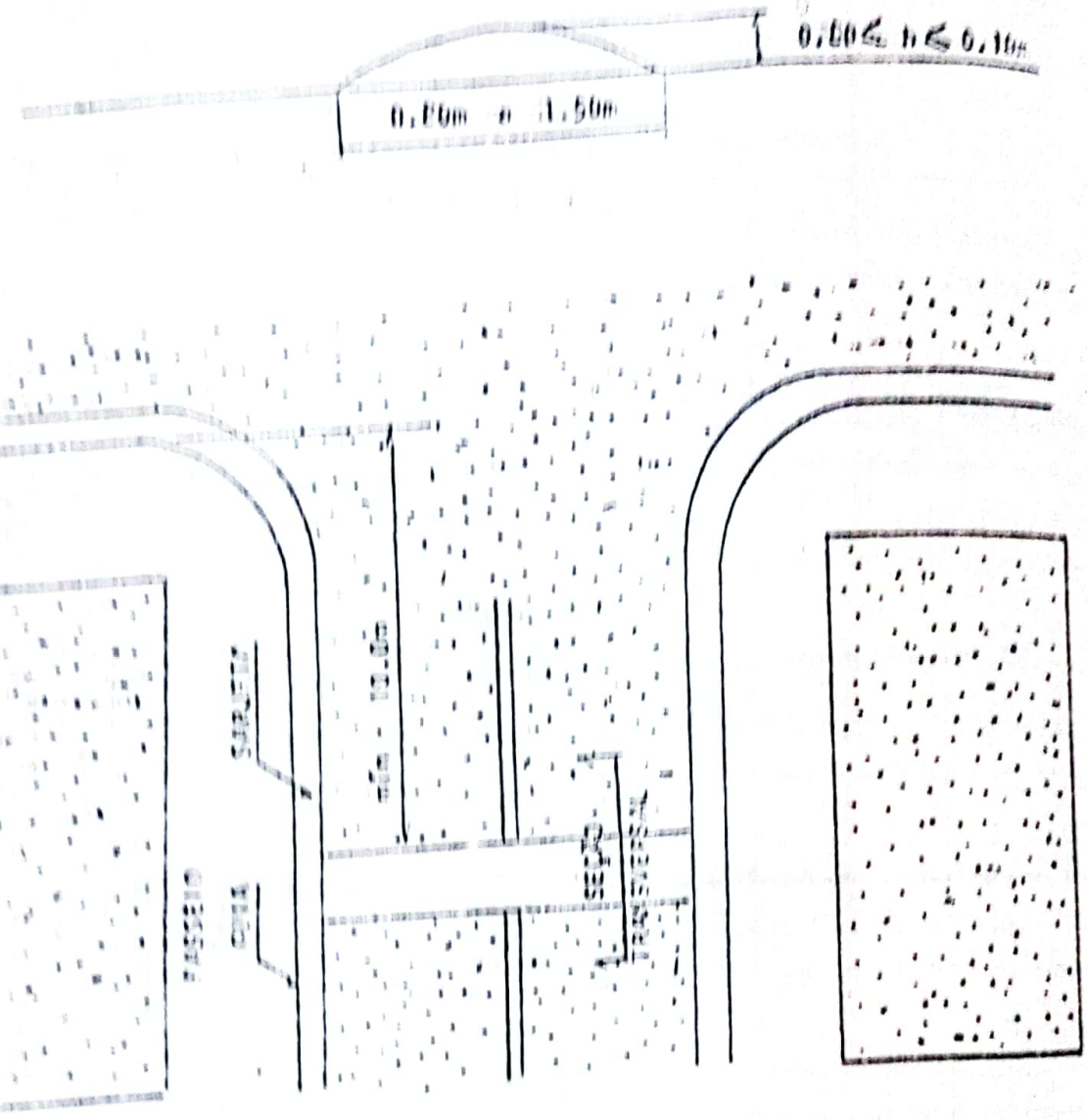
Publicação no D.O. de 26-11-80

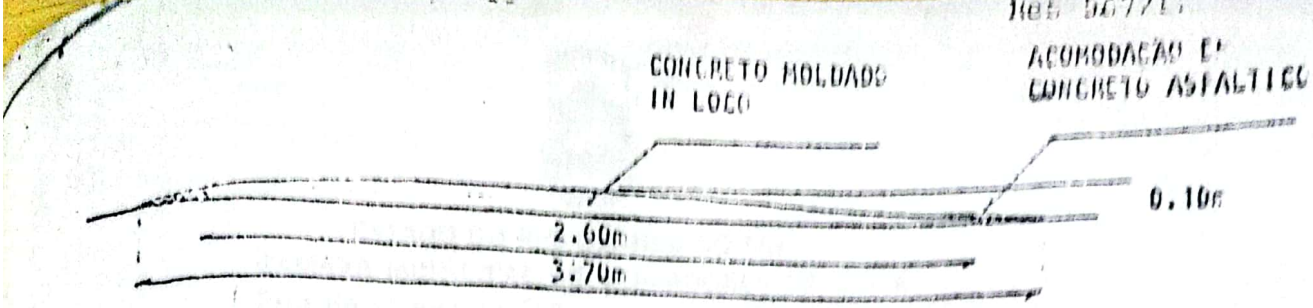
Digitalizado com CamScanner

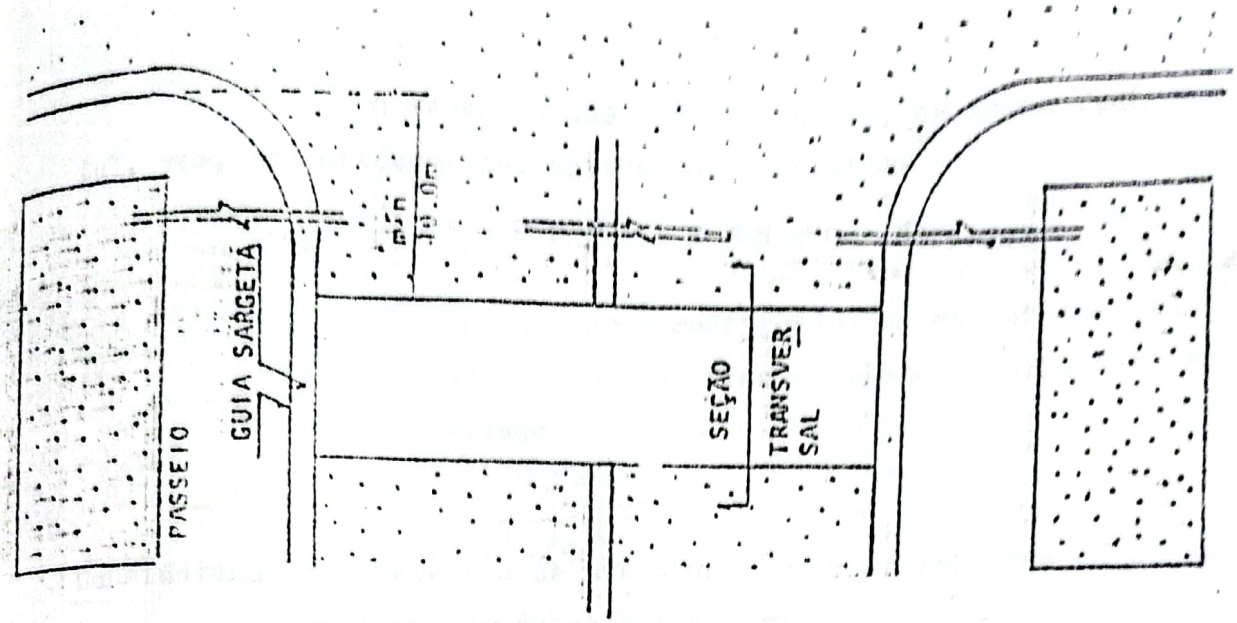
ANEXO A RESOLUÇÃO CONTRAN Nº /85

1 - Formas, dimensões, material e locação na via.
1 - Ondulação Tipo 2

SEÇÃO TRANSVERSAL





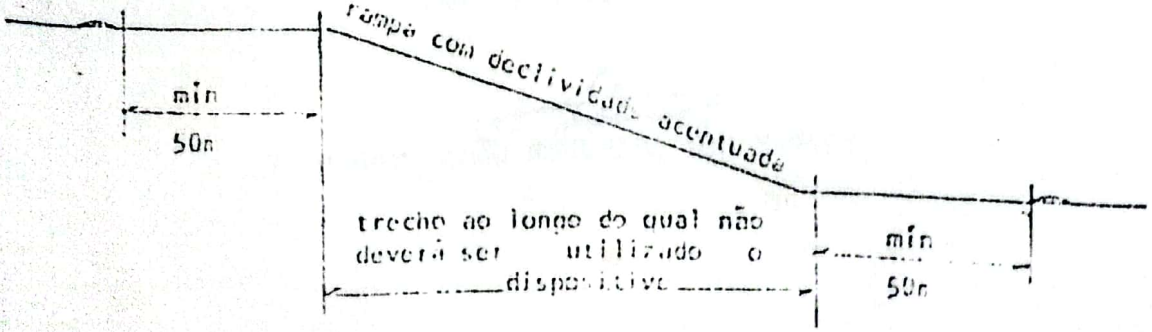


Observação: Admitida variação nas dimensões da ondulação Tipo II em até 10%

II - Distância entre ondulações do mesmo tipo

a. No caso de ondulações sucessivas, ao longo de um determinado trecho em que as mesmas forem colocadas, deverá ser mantida uma distância mínima de 50m entre duas ondulações quaisquer;

b. deverá ser mantida uma distância mínima de 50m para a colocação da primeira ondulação junto do início ou término de rampas com declividade acentuada, de acordo com o seguinte esquema:



Digitalizado com CamScanner