

ESTADO DE MATO GROSSO

Câmara Municipal de Cáceres

Rua General Osório, Esq. c/ Coronel José Dulce, s/nº - CEP: 78200-000

Fone: (65) 3223-1707 - Fax: 3223-6862 - Cáceres - MT

Site: www.camaracaceres.mt.gov.br

INTERESSADO: DO VER. CLAUDIO HENRIQUE DONATONI - PSDB

ASSUNTO: Projeto de Lei nº 09 de 21 de fevereiro de 2019. "Dispõe sobre as normas para manutenção preventiva dos buracos e valas abertos nas vias e passeios e dá outras providências."

PROTOCOLO Nº: 369/2019

DATA DA ENTRADA: 21 de fevereiro de 2019.

LIDO
NA SESSÃO DE:

Na Sessão de:

VOTAÇÃO EM
1º TURNO/ TURNO ÚNICO:

VOTAÇÃO EM
2º TURNO:

25 / 02 / 2019

DATA

COMISSÕES



Constituição, Justiça, Trabalho e Redação



Economia, Finanças e Planejamento



Saúde, Higiene e Promoção Social



Educação, Desportos, Cultura e Turismo



Transportes, Urbanismo, Serviços e Obras Públicas



Indústria, Comércio, Agropecuária e Meio Ambiente



Fiscalização e Controle



Especial



Mista

OBSERVAÇÕES:



Estado de Mato Grosso
Câmara Municipal de Cáceres

PROTOCOLO Em 21/02/2019 Hrs 08:07 Sob nº 369 Ass.: <i>[Assinatura]</i>	☒ Projetos De Lei	Nº 09/19	APROVADO
	Projeto De Decreto Legislativo		Presidente da Câmara
	Projeto De Resolução		
	Requerimento		REJEITADO
	Indicação		
	Moção		Presidente da Câmara
	Emenda		

LEI N. _____ de _____ de 2019

“Dispõe sobre as normas para manutenção preventiva dos buracos e valas abertos nas vias e passeios públicos e dá outras providências.”

Poder Legislativo de Cáceres, Estado De Mato Grosso: Faço saber à Câmara Municipal de Cáceres o imediato Projeto de Lei:

Art. 1º - Quanto ao Projeto:

- Anteriormente a operação “tapa-buracos e valas”, a Prefeitura Municipal necessita entender os procedimentos apropriados, a saber:

§ 1º Os responsáveis pelo fechamento das áreas, devem ter plantas da execução da obra previamente aprovadas pelo órgão municipal competente. Deverá ser feita uma análise criteriosa seguida de um mapeamento de ruas e avenidas com a quantidade de buracos e a relação de distância entre eles; Definir o critério técnico que será usado para a logística de recuperação; Devem constar o local de abertura a ser restaurado, suas características e a solução a ser utilizada para a recomposição do pavimento existente. No plano, pode ser considerado o uso de agregados reciclados para restauração da camada de reforço do subleito. As resoluções ambientais e de outros órgãos, assim como os diagramas para desvio do tráfego, devem ser apresentadas pela concessionária ou prestadora de serviço responsáveis pela execução da obra.

Art. 2º - Quanto ao fechamento das valas e buracos

§ 1º **Valas:** A abertura é feita com cortes do piso e do apoio do pavimento, com desaterro vertical até a profundidade necessária. O material pode ser retirado manualmente ou por equipamentos como escavadeiras, e deve ser colocado a uma distância que corresponda a, pelo menos, metade da profundidade da vala. Para a instalação de equipamentos ou execução de caixas de inspeção das redes subterrâneas são abertas valas pontuais;

§ 2º Buracos: Em ruas e avenidas que possuem grande quantidade de buracos, onde a área de alcance tenha sido comprometida e a distância entre buracos é pequena, sugere-se a fresagem, que consiste em desbastar ou cortar o pavimento asfáltico por uma fresadora a frio. É recomendada também a limpeza da área fresada, empregando a pintura de ligação e usando um espargidor, bem como o recapeamento com asfalto por meio de uma vibro acabadora. Este processo permite tratar uma área considerável, recompondo o pavimento e corrigindo os problemas de drenagem.

Art. 3º Quanto ao material de preenchimento

§ 1º Um material sem qualidade pode gerar instabilidade na camada de base e avarias no revestimento asfáltico. Elementos removidos na escavação (como bases, sub-bases e reforços) podem ser reaproveitados somente em camadas de reforço do subleito, desde que apresentem grau de compactação compatível com o pavimento existente. O excesso de umidade impede o uso dos materiais por impedir a compactação adequada. O material para preenchimento deve ter granulometria compatível com o original para assegurar maior nível de compactação.

Art. 4º Quanto a recomposição das camadas

§ 1º O reaterro deve ser feito em camadas - recomenda-se a execução de sucessivas camadas compactadas de 10 cm até a cobertura do equipamento ou tubo enterrado. Deve-se ter cuidado para não danificar os instrumentos instalados na abertura. Caso chova durante a recomposição do pavimento, as camadas atingidas devem ser removidas.

§ 2º Caso a superfície escavada tenha atingido a camada de reforço e o subleito, sua recomposição deve ser feita com material granular solto, compactado a 100% do Proctor Normal (grau de compactação obtido com ensaios do material). A compactação pode ser realizada com equipamentos mecânicos ou hidráulicos.

§ 3º A sub-base e a base da pavimentação devem ser recompostas com materiais de características equivalentes aos originais, também por meio de preenchimento e compactação das camadas. Após o enterramento do equipamento na superfície, as camadas podem ser compactadas a cada 20 cm.

§ 4º O revestimento final, com a mistura e a capa asfáltica, deve ser feito com o mesmo material que reveste o pavimento. A execução também deve observar o nivelamento original. Quando necessário, é feita a reexecução da sinalização horizontal.

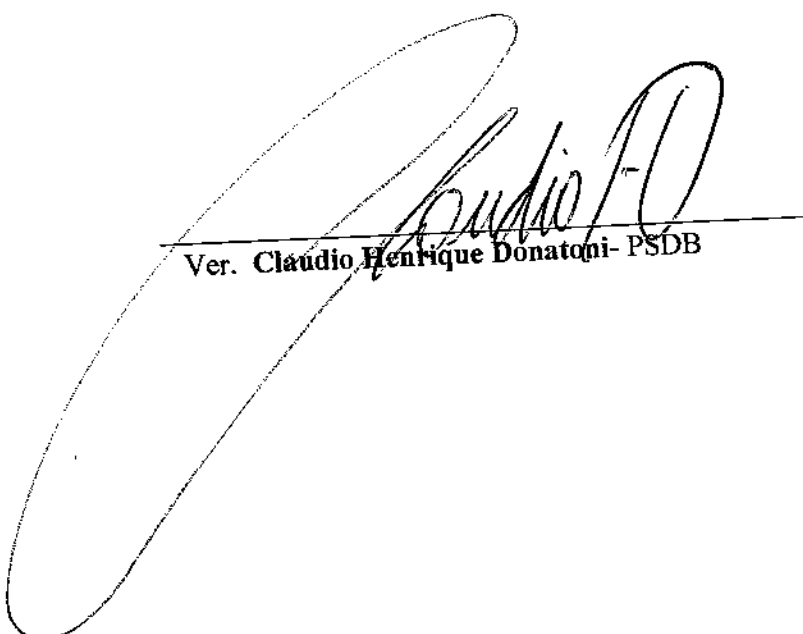
Art. 5º A obrigação de que trata esta lei é de responsabilidade inicial das empresas concessionárias de serviços públicos e outras que vierem a surgir, ainda que as obras que causaram as valas e os buracos tenham sido realizadas por terceiros por elas contratadas.

Art. 6º Uma vez que também são realizados os serviços pelo poder executivo, este também é obrigado a responsabilizar-se pelo mesmo, conforme citado no artigo anterior, respondendo satisfatoriamente aos apelos dos munícipes.

Art. 7º O descumprimento do disposto nesta lei, inclusive no que tange a qualidade do serviço, sujeitará a empresa concessionária do serviço público responsável pela obra, bem como do poder executivo, conforme o artigo 6º desse caput, as penalidades oriundas da lei municipal pelo desserviço contratual.

Art. 8º Esta lei entra em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Sala de Sessões, ____ de ____ de 2019



Ver. **Claudio Henrique Donatoni**- PSDB

JUSTIFICATIVA

Esta propositura tem como principal objetivo melhorar as condições de vida e promover o bem estar da população do Município de Cáceres.

Segundo observância e justificativas da população, esses demonstram preocupação quanto às condições de conservação das vias públicas municipal, no tocante aos buracos e valas abertos. A falta de manutenção, bem como a manutenção incorreta, trazem desconforto e riscos diversos à toda comunidade cacerense. A pavimentação asfáltica apresenta muitos buracos, isso em vários logradouros da cidade, que dificultam o trânsito de veículos e propiciam a ocorrência de acidentes, além de acarretar o surgimento de danos nos veículos.

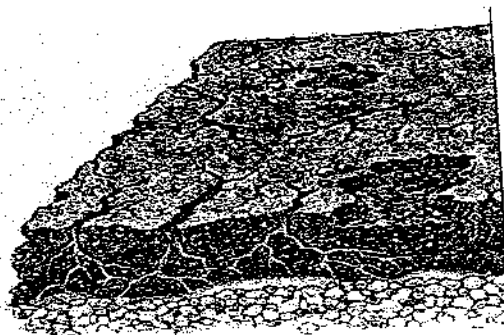
Diante dos fatos apresentados, são importantes e imprescindíveis, principalmente, no que diz respeito aos serviços prestados pelas empresas responsáveis por obras e/ou serviços de um modo geral, especialmente os que causam destruição de vias e passeios públicos, as normas para manter as ruas devidamente preparadas à circulação motorizada e transeuntes.

Introduzimos à justificativa, um anexo de grande relevância que trata do tema específico, alinhando a nossa realidade municipal.

Operação Tapa Buracos

Operações tapa-buracos são comuns em todo Brasil, independentemente do tipo de obra. Seja em uma via urbana ou em uma rodovia, é disseminada a cultura de "jogar asfalto" no buraco e considerar isto como um trabalho de recuperação da pista. No entanto, trata-se de um grande erro e omissão por parte do poder público responsável. O tapa-buraco é uma medida emergencial e não resolve os problemas estruturais do pavimento. Um tapa-buraco após o outro transforma a via em uma desconfortável e insegura colcha de retalhos.

As primeiras patologias que surgem em um pavimento asfáltico são trincas e fissuras. **Se não há manutenção preventiva** ocorre a evolução da degradação. As trincas crescem com a ação das forças do tráfego e com a penetração de água, se unindo umas às outras. Logo, há o "nascimento" de um belo buraco.



Quando surgem buracos significa que o pavimento já está bem comprometido. Embora sejam impossíveis de serem visualizadas, há uma teia de inúmeras trincas e fissuras conectadas ao buraco, **conforme ilustração acima.**

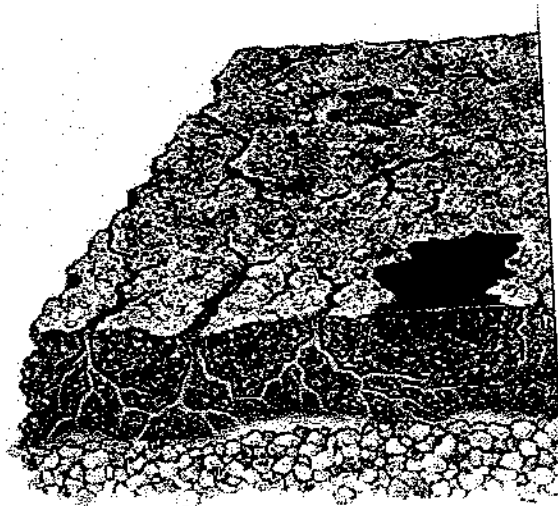
Não há recuperação de pavimento ao simplesmente tapar o buraco adicionando material novo, com uma aplicação precária e uma compactação ineficiente. O pavimento asfáltico tem vida útil de 10 a 15 anos se for bem produzido e bem aplicado. Nas cidades brasileiras muitas vezes não duram mais do que duas ou três chuvas.

Os problemas já acontecem no início de sua vida útil: produção inadequada de um material de má-qualidade, erros na aplicação e compactação. Isto tudo resulta em um pavimento ruim desde sua implantação. Com o passar do tempo e o desgaste natural que ocorre, há o surgimento das patologias. Que nestes casos surgem muito mais rápido. E aí então sucedem-se as operações tapa-buraco, deixando as nossas ruas com uma péssima qualidade de pavimentação (**Digo aqui, na Cidade de Cáceres**).

Observemos as fotos abaixo inúmeros defeitos no pavimento:

- 1) *Construído sobre paralelepípedos antigos (o que é um erro);*
- 2) *A camada de rolamento não parece ter sido adequadamente dimensionada;*
- 3) *Com o tráfego dos veículos, surgiram as patologias. Os buracos foram tapados um após o outro, sem a remoção completa da camada;*

10



70

Semelhanças nas Ruas de Cáceres – MT

RUA CORONEL JOSÉ DULCE



RUA CORONEL JOSÉ DULCE



Outro mau exemplo de recuperação de pavimentos foi o realizado na *Avenida Sete de Setembro*. Com o asfalto muito comprometido após anos de tráfego intenso de veículos e muita reclamação por parte dos usuários em função dos buracos, a solução técnica (?) foi simplesmente jogar asfalto com uma pá sobre os buracos, compactando de forma precária.

10



Fresagem Asfáltica do trecho deteriorado

Forma Correta

O ideal é que haja um programa de gerenciamento da manutenção dos pavimentos. Aplicando o microrevestimento ou executando a fresagem e a substituição de parte da camada asfáltica em ruas e avenidas com alto tráfego quando surgirem as primeiras patologias. Intervenções localizadas podem ser feitas, desde que a panela ou o buraco sejam recortados através da fresagem. Na sequência aplica-se a pintura de ligação (geralmente omitida), a aplicação e a compactação adequada do novo material asfáltico. Importante também é nivelar ao pavimento existente, para que não haja irregularidades na via.

10



Pintura de Ligação no reparo localizado



Nova pavimentação com aplicação da Vibroacabadora de Asfalto e Rolos



Em casos emergenciais é preciso tapar os buracos, visando permitir condições mínimas de trafegabilidade. O problema é quando esta prática se torna uma solução em definitivo. Simplesmente jogar material nos buracos não é solução de engenharia. Também não é a forma mais correta de gastar verbas públicas.

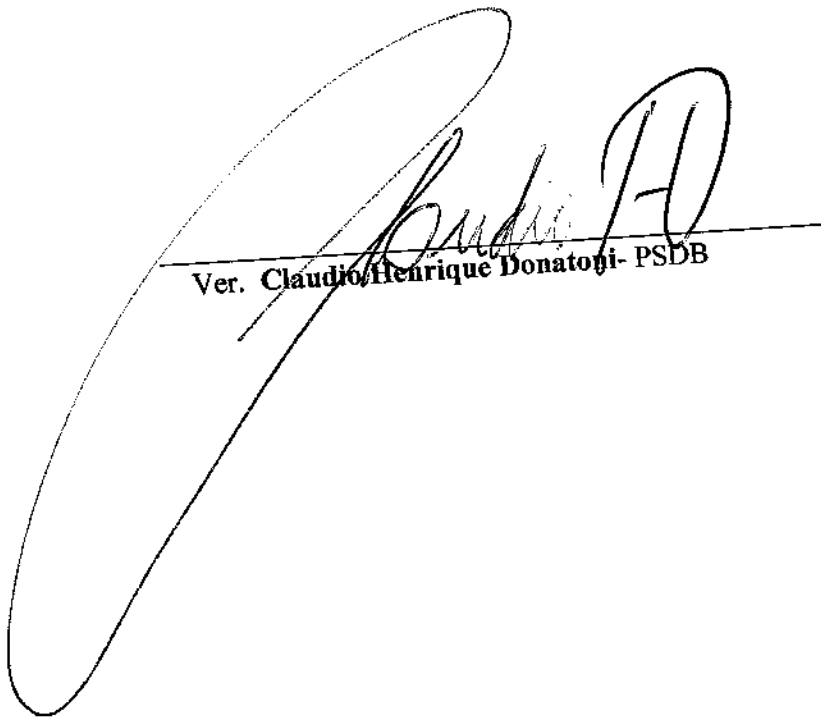
(Handwritten signature)

É importante ressaltar que a implantação desta Lei fará com que alguns problemas de trânsito sejam resolvidos como, por exemplo, a quebra de veículos devidos aos buracos deixados por obras. Ademais, esses descuidos com o bem comum, geralmente, causam transtornos e até perigo aos pedestres, os quais são impedidos de andar nas vias e nos passeios públicos com segurança.

Vamos fazer valer o IPVA e as multas que pagamos, com estradas, ruas e avenidas inteiras recapeadas dignamente com materiais que ofereçam segurança e sejam duráveis. Temos obrigações e direitos!

Considerando as razões expostas, contamos com a colaboração dos nobres Vereadores, para a aprovação desta propositura.

Cáceres, MT ____ de Janeiro de 2019



Ver. Claudio Henrique Donatoni- PSDB