

ROMÂNIA
JUDEȚUL VRANCEA
CONSILIUL LOCAL MARASESTI

HOTĂRÂRE NR. 12
din 12.02.2018

privind : aprobarea NOTEI CONCEPTUALE si TEMEI DE PROIECTARE in vederea elaborarii documentatiei tehnico -economice (faza DALI) pentru proiectul de investitii cu denumirea "LUCRARI DE INTRETINERE - ASTERNERE COVOARE ASFALTICE PE STR. REPUBLICII, STR. DOINEI (DJ 205I) "

Consiliul Local al orasului Marasesti, judetul Vrancea, intrunit in sedinta extraordinara ;

Vazand :

- expunerea de motive a Primarului orasului Marasesti si raportul Compartimentului UATFLI inregistrat la nr.2160 din 12.02.2018 prin care se propune aprobarea notei conceptuale si temei de proiectare in vederea elaborarii documentatiei tehnico -economice (faza DALI) pentru proiectul de investitii cu denumirea "LUCRARI DE INTRETINERE - ASTERNERE COVOARE ASFALTICE PE STR. REPUBLICII, STR. DOINEI (DJ 205I)".

Luand act de avizul favorabil al Comisiei pentru dezvoltare urbanistica, amenajarea teritoriului, patrimoniu, administrarea domeniului public si privat, servicii publice si comert si al Comisiei pentru studii, prognoze, economie, buget, finante, impozite si taxe prin care se avizeaza favorabil proiectul de hotarare;

Avand in vedere prevederile Hotararii de Guvern nr. 907/ 2016 privind etapele de elaborare si continutul cadru al documentatiilor tehnico-economice aferente obiectivelor/proiectelor de investitii finantate din fonduri publice ;

În temeiul prevederilor art.36, alin.(4), lit."d",alin.(4) lit. „d” , art.45,alin.(3) din Legea nr.215/ 2001 privind administrația publică locală, republicată , cu modificarile si completarile ulterioare

HOTARASTE:

Art. 1. - Se aprobă NOTA CONCEPTUALA în vederea elaborarii documentatiei tehnico -economice (faza DALI) pentru proiectul de investitii cu denumire "LUCRARI DE INTRETINERE - ASTERNERE COVOARE ASFALTICE PE STR. REPUBLICII, STR. DOINEI (DJ 205I) ", conform ANEXEI Nr.1 care face parte din prezenta hotărâre.

Art. 2.- Se aprobă TEMA DE PROIECTARE in vederea elaborarii documentatiei tehnico -economice (faza DALI) pentru proiectul de investitii cu denumirea "LUCRARI DE INTRETINERE - ASTERNERE COVOARE ASFALTICE PE STR. REPUBLICII, STR. DOINEI (DJ 205I) ", conform ANEXEI Nr.2, care face parte din prezenta hotărâre.

Art.3. - Biroul achizitii , informatica,management proiecte, Compartimentul UATFLI si Serviciul Buget- contabilitate vor aduce la îndeplinire prevederile prezentei hotarari.

Art. 4. Prezenta hotărâre se comunică:

- Institutiei Prefectului – judetul Vrancea;
- Primarului orasului Marasesti;
- Biroului achizitii , informatica,management proiecte;
- Compartimentului UATFLI ;
- Serviciului Buget- contabilitate;
- Pentru afisare pe site.



Contrasemneaza,
Secretarul or. Marasesti,
Dumitru Vasilica-Violeta

Total consilieri	17
Prezenti	14
Pentru	14
Impotriva	-
Abtineri	-

NOTĂ CONCEPTUALĂ

1. Informații generale privind obiectivul de investiții propus

1.1 Denumire obiectiv de investiții: „LUCRARI DE INTRETINERE- ASTERNERE COVOARE ASFALTICE PE STR. REPUBLICII, STR DOINEI(DJ205I)

1.2 Ordonator principal de credite: Chitic Valerică Dorel;

1.3 Beneficiarul investiției: Orașul Mărășești, județul Vrancea;

1.4 Valoarea estimată a investiției: 1431081,02 lei fara TVA;

2. Necesitatea și oportunitatea obiectivului de investiții propus

2.1 Necesitatea investiției

Obiectivele specifice ale unui proiect de reabilitare și modernizare căi de comunicație sunt atât de ordin economic dar mai ales de ordin social și uman:

-asigurarea nevoilor de mobilitate a localnicilor;

-îmbunătățirea condițiilor de trai a locuitorilor din zonă;

-accesul copiilor de vârstă preșcolară și școlară în condiții decente la educație;

-stimularea dezvoltării social- economice a localității;

-asigurarea accesului rapid în cazul situațiilor de urgență (pompieri, salvare, poliție, etc) dar și transportul public în condiții satisfăcătoare din punct de vedere al confortului și siguranței;

-îmbunătățirea aspectului estetic al satelor cu ulițe înecate în praf și noroaie, inadecvate nivelului de civilizație din secolul 21.

2.2 Justificarea necesității realizării obiectivului de investiții

Modernizarea și extinderea infrastructurii rutiere reprezintă o cerință esențială pentru îmbunătățirea calității vieții și creșterea atractivității zonelor traversate.

Pentru dezvoltarea și modernizarea infrastructurii la scară mică vor fi în mod prioritar investițiile în drumuri care vor urmări gradul de asigurare a populației și potențialul de dezvoltare economică la nivel local.

care necesita lucrări de reabilitare, astfel:

- Str. Doinei (DJ 205I) în lungime de 1080,00 m, carosabil variabil între 7,00 și 10,00 m cu îmbracaminte asfaltică degradată și zone cu beton și trotuare;
- Strada Republicii în lungime de 1280,00 m, carosabil variabil între 8,00 și 10,00 m cu îmbracaminte din asfalt degradat și trotuare.

Siguranța circulației este, de asemenea, una din problemele acestor străzi, alături de starea de degradare a părții carosabile a străzilor fiind observate și lipsa marcajului orizontal și insuficiența indicatoarelor rutiere.

Toate aceste aspecte conduc la o scădere a capacității de circulație și a vitezei de circulație pe aceste străzi.

2.3 Cadrul legislativ aplicabil și impunerile ce rezultă din aplicarea acestuia

- HOTĂRÂRE nr.907 din 29 noiembrie 2016 privind etapele de elaborare și conținutul-cadru al documentațiilor tehnico-economice aferente obiectivelor/proiectelor de investiții finanțate din fonduri publice;
- LEGEA nr. 50 din 29 iulie 1991 (republicată) (actualizată) privind autorizarea executării lucrărilor de construcții;
- LEGEA nr.10 din 18 ianuarie 1995 (actualizată) privind calitatea în construcții;
- HOTĂRÂRE nr. 300 din 2 martie 2006 (actualizată) privind cerințele minime de securitate și sănătate pentru șantierele temporare sau mobile;
- Toate actele normative în vigoare la data elaborării documentației, corelat cu soluția/soluțiile tehnice propuse.

Prin aceasta investiție se ating următoarele obiective:

Acest proiect are ca scop îmbunătățirea situației actuale a infrastructurii din cadrul spațiului urban, prin reabilitarea carosabilului într-o soluție modernă, prin îmbunătățirea și reabilitarea elementelor geometrice în plan, profil longitudinal și profil transversal tip și punerea acestora de acord și în limitele impuse prin normele tehnice.

Obiectivele specifice ale unui proiect de reabilitare și modernizare căi de comunicație sunt atât de ordin economic dar mai ales de ordin social și uman:

- asigurarea nevoilor de mobilitate a localnicilor;
- îmbunătățirea condițiilor de trai a locuitorilor din zonă;
- accesul copiilor de vârstă preșcolară și școlară în condiții decente la educație;
- stimularea dezvoltării social- economice a localității;

transportul public în condiții satisfăcătoare din punct de vedere al confortului și siguranței;

-îmbunătățirea aspectului estetic al satelor cu ulițe încerate în praf și noroaie, inadecvate nivelului de civilizație din secolul 21.

Estimarea suportabilității investiției

În conformitate cu evaluarea generală, cheltuielile necesare realizării investiției sunt 1431081,02 fără TVA, 1700002,14 lei inclusiv TVA, evaluări prezentate în devizele estimative și în devizul general.

Informații privind regimul amplasamentului

Principala cale de acces pe străzile cuprinse în cadrul proiectului este drumul national DN2.

Particularități ale amplasamentului propus pentru realizarea obiectivului de investiții

Orașul se află în extremitatea de est a județului, la limita cu județul Galați, pe malul drept al râului Siret, care îl desparte de acesta, în zona unde Siretul primește apele râului Sușița și ale râului Zăbrăuți.

Orașul Mărășești este situat pe teren în general plan, mărginindu-se în partea de vest cu colinele subcarpatice. Altitudinea este de 100 m fata de nivelul marii.

Traseele studiate se desfășoară pe teritoriul administrativ al orașului Mărășești, care este situat în partea de est a județului Vrancea.

Principalul emisar al apelor de precipitații îl constituie râul Siret.

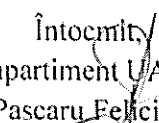
Conform recensământului din 2011, publicat de Institutul National de Statistică, populația orașului era de 10.671 de locuitori.



Contrasemnează,



Întocmit,
Compartiment UATFLI
Pascaru Felician



TEMA DE PROIECTARE

privind proiectul „LUCRARI DE INTRETINERE - ASTERNERE COVOARE ASFALTICE PE STR.REPUBLICII, STR. DOINEI (DJ 205),,

BENEFICIARUL - PRIMARIA ORASULUI MARASESTI

AMPLASAMENT – Oraşul se află în extremitatea de est a judeţului, la limita cu judeţul Galaţi, pe malul drept al râului Siret, care îl desparte de acesta, în zona unde Siretul primeşte apele râului Suşiţa şi ale râului Zăbrăuţi. Oraşul Mărăşeşti este situat pe teren în general plan, mărginindu-se în partea de vest cu colinele subcarpatice. Altitudinea este de 100 m fata de nivelul mării.

Traseele studiate se desfăşoară pe teritoriul administrativ al oraşului Mărăşeşti, care este situat în partea de est a judeţului Vrancea.

Principalul emisar al apelor de precipitaţii îl constituie râul Siret.

Conform recensământului din 2011, publicat de Institutul National de Statistică, populaţia oraşului era de 10.671 de locuitori.

DESTINATIA - Străzi urbane domeniul public.

Principala cale de acces pe străzile cuprinse în cadrul proiectului este drumul naţional DN2.

CARACTERISTICILE TEHNICE SI PARAMETRII SPECIFICI INVESTITIEI

- lungimea totală a străzilor supuse studiului este de 2,360 km;
- carosabil cu lăţime variabila între 7,00 m si 10,00 m;
- viteza de proiectare este 40 km/h.

PARTICULARITATI ALE AMPLASAMENTULUI

Conform normativului P100/1-2013 privind protecția antiseismică, zona pe care urmează să se efectueze lucrările se înscrie în zona seismică A corespunzându-i în conformitate cu STAS 11100-93 perioada de colț $T_c=1,0$ sec și valoarea de vârf a accelerației terenului $a_g = 0,40$.

Din punct de vedere climatic se menționează că zonelor subcarpatice le este caracteristică clima continentală cu veri calde și uscate care produc rapid topirea stratului de zăpadă și ierni reci cu viscole sporadice puternice. Temperatura medie anuală se înscrie între $9-11$ °C, cu maxime până la 35 °C (iulie) și minime de până la -25 °C (luna februarie)

IGIENA, SANATATEA POPULATIEI, REFACEREA SI PROTECTIA MEDIULUI

Conform studiilor de teren și a studiilor geotehnice, traseele supuse reabilitării și modernizării nu afectează rețelele de utilități.

Elaborarea prezentului proiect urmărește stabilirea condițiilor minime privind protecția mediului și prevenirea dereglărilor ecologice posibile pe parcursul execuției lucrărilor sau datorate realizării noii investiții propuse, astfel încât să se respecte O.U. nr. 195 din 22 decembrie 2005 privind protecția mediului, Legea nr. 107/1996 - Legea apelor, Ordinul Ministrului apelor, pădurilor și protecției mediului nr. 462/1993 pentru aprobarea Condițiilor tehnice privind protecția atmosferei și a Normelor metodologice privind determinarea emisiilor de poluanți atmosferici produși de surse staționare, Ordonanța de urgență a Guvernului nr.78 din 16 iunie 2000 privind regimul deșeurilor precum și celelalte acte legislative în vigoare privind protecția mediului.

Protecția calității apelor și a ecosistemelor acvatice:

Prin executarea lucrărilor propuse nu se afectează starea ecosistemelor acvatice și a folosințelor de apă, neexistând emisii de poluanți semnificative și nu se vor utiliza cantități însemnate de apă. Poluanții care pot afecta ecosistemele terestre și acvatice sunt cei rezultați în cazul unor accidente la depozitarea și manipularea combustibililor.

Protecția aerului:

În timpul execuției lucrărilor vor fi emisii de gaze de ardere (gaze de eșapament), care sunt evacuați în atmosfera, dar acestea se înscriu sub limitele din Ordinul MAPPM 462/1993 "Condiții tehnice privind protecția atmosferei" și STAS 12574 elaborat de Ministerul Sănătății.

Pe toată perioada lucrărilor de reabilitare, este recomandat ca factorii locali să urmărească:

- reducerea emisiei diverselor noxe de eșapament sau uzurii mașinilor, ceea ce va avea un efect pozitiv ;

- manipularea materialelor în cadrul proceselor tehnologice reprezintă o alta sursă posibilă de poluare a aerului în urma căreia pot rezulta pulberi în suspensie;
- la amenajarea și la compactarea structurii rutiere existente, a balastului și pietrei sparte, pot rezulta emisii de praf care să afecteze calitatea aerului, dar acestea sunt temporare;
- utilizarea de utilaje și tehnologii care să nu implice măsuri speciale pentru protecția fonică a surselor generatoare de zgomot și vibrații;
- respectarea reglementarilor privind protecția atmosferei, inclusiv adoptarea, după caz, de măsuri tehnologice pentru reținerea și neutralizarea poluanților atmosferici;

Se concluzionează că nu există surse de poluare majoră a aerului în zonele de depozitare a materialelor și în zonele de lucru.

Protecția împotriva zgomotului și vibrațiilor:

Sursele de zgomot și vibrații în cursul execuției lucrărilor vor fi cele legate de circulația mașinilor și de funcționarea utilajelor de construcție.

Protecția împotriva radiațiilor:

La realizarea și exploatarea obiectivului nu concură factori care s-ar putea constitui în potențiale sau active surse de radiații.

Protecția solului și a subsolului:

Din activitatea de exploatare a sistemului rutier nu rezulta poluanți care să afecteze solul și subsolul zonei. În cazuri de accident trebuie să intervină administratorul drumului cu organele specializate pentru îndepărtarea unor substanțe poluante, toxice sau periculoase scurse pe platforma drumului.

În timpul execuției, lucrările se vor desfășura în intravilan și extravilan. Eventualele depozitări temporare de deșeuri pe sol vor fi urmate de igienizare corespunzătoare.

În general, lucrările de modernizare, propuse prin prezentul proiect nu pot afecta calitatea solului deoarece, fiind vorba de modernizarea unui drum existent nu se pot înregistra dezechilibre ale ecosistemelor sau modificări ale habitatelor.

Protecția ecosistemelor terestre și acvatice:

Neexistând emisii poluatoare agresive în condiții normale de exploatare, nu se pot anticipa emisii de poluanți care să dăuneze vegetației, faunei și florei. Pe timpul execuției vegetația nu va fi afectată.

În zona de amplasament a lucrării nu există monumente ale naturii sau arii protejate.

Protecția așezărilor umane și a altor obiective de interes public:

Prin activitatea de execuție și exploatare, străzile reabilitate nu afectează prin emisii de poluanți, efecte sinergice cu alte emisii, sau în alt fel așezarea umană sau obiectivele publice din zonă. Execuția lucrărilor va crea disconfort minor locuitorilor din zonă.

Nu s-au identificat efecte care să dăuneze asupra stării de sănătate a populației din zonă sau care să creeze vreun risc semnificativ pentru siguranța locuitorilor. Reabilitarea străzilor, nu numai că nu va afecta construcțiile și așezările umane din vecinătate, ci va ajuta la reducerea poluării cu praf și la eliminarea deteriorării grădinilor și locuințelor ca urmare a existenței unei dirijări a apelor în lungul drumului.

Gospodărirea deșeurilor

Deșeuri diverse (solide – balast, pietriș, lemn, metal, etc.), vâscoase (bitum, grăsimi, uleiuri, etc.), în cantități modeste, se vor neutraliza sau depozita în locuri special amenajate conform H.G. nr.856/ 2002. Deșeurile rezultate în urma executării lucrărilor de pregătirea suprafeței, sunt pietrișul, surplusul de pământ rezultat în urma săpăturilor, precum și mixtura asfaltică frezată. Pietrișul, nisipul, mixtura asfaltică frezată și pământul dislocat și nefolosibil în cadrul lucrării, va fi încărcat și transportat în locurile de depozitare indicate de autoritatea contractantă, cu respectarea condițiilor de refacere a cadrului natural în zonele de depozitare, prevăzute în acordul și/sau autorizația de mediu. Eventualele elemente de beton degradate se vor inventaria și se vor transporta în depozite speciale existente în zona pentru materiale de construcții nefolosibile sau se vor refolosi la unele lucrări de terasamente. În cazul producerii unor deșeuri accidentale la mașinile și utilajele folosite la execuția lucrării, acestea se vor capta în rezervoare metalice și se vor transporta la stații speciale de reciclare.

Gunoaiele menajere provenite de la organizarea de șantier vor intra în circuitul de evacuare al exploatarea gospodăriei comunale.

Întreținerea utilajelor și vehiculelor folosite în activitatea de construcție și întreținere a străzilor se efectuează doar în locuri special amenajate, pentru a evita contaminarea mediului.

Gospodărirea substanțelor toxice și periculoase:

În timpul executării lucrărilor transportul și manipularea carburanților, lubrifianților, a bitumului se va face cu respectarea normelor de protecție a muncii în vigoare. Soluția tehnică proiectată nu prevede utilizarea sau manipularea de substanțe toxice periculoase pe parcursul execuției sau întreținerii ulterioare a străzilor.

Lucrări de reconstrucție ecologică:

Specificul și natura lucrărilor nu necesită reconstrucții ecologice.

Beneficii ce vor rezulta în urma realizării investiției propuse

Prin reabilitarea străzilor vor apărea următoarele influențe favorabile:

- asupra mediului:
 - reducerea poluării;
 - reducerea zgomotului;
- din punct de vedere economic:
 - reducerea consumului de carburant;
 - reducerea uzurii autovehiculelor;
 - reducerea timpilor de parcurs;
 - facilitarea dezvoltării zonei, prin infrastructura de transport reabilitată;
- din punct de vedere social:
 - deplasări mai rapide;
 - creșterea accesibilității în zonă.

Aceste elemente reprezintă efectele pozitive ce rezidă din îmbunătățirea condițiilor de trafic, ce apar în urma realizării lucrărilor. În general se poate afirma că realizarea acestui obiectiv constituie un real și important folos pentru întreaga comunitate și a activității economico-sociale din zonă.

Prevederi pentru monitorizarea mediului:

Administratorul drumului împreună cu executantul va monitoriza intrările, consumurile și ieșirile din procesul de executare al lucrării, astfel încât să poată fi evidențiate și identificate pierderile. Administratorul drumului va stabili programe și responsabilități în caz de accidente și avarii, de asemenea va asigura întreținerea cu personal bine pregătit.

Lucrările proiectate ce urmează a se realiza nu introduc efecte negative suplimentare asupra solului, drenajului, microclimatului, apelor de suprafață, vegetației, faunei sau din punct de vedere al zgomotului și mediului înconjurător. Prin executarea lucrărilor de întreținere vor apărea unele influențe favorabile asupra factorilor de mediu, cât și din punct de vedere economic și social.

În ansamblu se poate aprecia că din punct de vedere al mediului ambiant, lucrările ce fac obiectul prezentului proiect nu introduc disfuncționalități suplimentare față de situația actuală, ci dimpotrivă, un efect pozitiv.

Astfel la proiectare se vor stabili soluții bazate pe materiale nepoluante, iar la execuție vor fi recomandate și tehnologii ameliorate, de exemplu utilizarea mixturilor asfaltice realiste "la rece". Proiectul va fi întocmit astfel încât să se încadreze în normativele referitoare la sănătatea oamenilor (Ordin nr. 536 al Ministerului Sănătății din 23.07.1997) a măsurilor ergonomice și ecologice.

CARACTERISTICI CONSTRUCTIVE ALE OBIECTIVULUI :

Obiectul acestei documentații îl reprezintă realizarea unor suprastructuri corespunzătoare străzilor de categoria a III-a colectoare, cu doua benzi de circulație, care preiau fluxurile de trafic din zonele functionale și le dirijează spre străzile de legătură sau magistrale.

Străzile sunt asfaltate cu sectoare betonate cu degradări majore de peste 85% din suprafața, care necesită lucrări de reabilitare, astfel:

Str. Doinei (DJ 205I) în lungime de 1080,00 m, carosabil variabil între 7,00 și 10,00 m cu îmbracaminte asfaltică degradată și zone cu beton și trotuare;

Strada Republicii în lungime de 1280,00 m, carosabil variabil între 8,00 și 10,00 m cu îmbracaminte din asfalt degradat și trotuare.

Siguranța circulației este, de asemenea, una din problemele acestor străzi, alături de starea de degradare a părții carosabile a străzilor fiind observate și lipsa marcajului orizontal și insuficiența indicatoarelor rutiere.

În toate aceste aspecte conduc la o scădere a capacității de circulație și a vitezei de circulație pe aceste străzi.

Starea actuală a infrastructurii rutiere poate crea o serie de efecte negative, cele mai semnificative fiind:

- intervenția greoaie a mijloacelor de intervenție în caz de urgență;
- lipsa unor condiții minime pentru sănătatea, confortul și igiena oamenilor;
- neatractivitate din partea locuitorilor de a se stabili și de a construi/achiziționa locuințe;
- costuri mari de întreținere pentru mijloacele de transport;
- risc mare de producere a accidentelor;
- consum crescut de combustibil.

De toate aceste aspecte se va ține seama la proiectarea și execuția lucrărilor aferente prezentului obiectiv de investiții.

Proiectul are ca scop îmbunătățirea situației actuale a infrastructurii din cadrul spațiului urban, prin reabilitarea carosabilului într-o soluție modernă, prin îmbunătățirea și reabilitarea elementelor geometrice în plan, profilul longitudinal și profilul transversal tip și punerea acestora de acord și în limitele impuse prin normele tehnice.

Obiectivele specifice ale unui proiect de reabilitare și modernizare căi de comunicație sunt atât de ordin economic dar mai ales de ordin social și uman:

- asigurarea nevoilor de mobilitate a localnicilor;
- îmbunătățirea condițiilor de trai a locuitorilor din zonă;
- accesul copiilor de vârstă preșcolară și școlară în condiții decente la educație;
- stimularea dezvoltării social- economice a localității;

-asigurarea accesului rapid în cazul situațiilor de urgență (pompieri, salvare, poliție, etc) dar și transportul public în condiții satisfăcătoare din punct de vedere al confortului și siguranței;
-îmbunătățirea aspectului estetic al satelor cu ulițe înecate în praf și noroaie, inadecvate nivelului de civilizație din secolul 21.

ANALIZA VULNERABILITATILOR CAUZATE DE FACTORI DE RISC

Este cunoscut faptul că mediul inconjurător și societatea umană suportă adesea acțiunea unor fenomene extreme periculoase cu origine diferită, naturală sau antropică, ce pot produce dereglări distructive și brutale în anumite sisteme sau situații prestabilite.

Aceste evenimente (cutremure, alunecări de teren, furtuni, inundații, secete, incendii, accidente tehnologice, situații conflictuale etc.) se produc de regulă pe neașteptate și pot provoca numeroase victime în rândul oamenilor și animalelor, un volum mare de pagube materiale, dezechilibre ecologice și chiar grave tulburări ale stării psihice și morale a populației ce intră sub incidența fenomenului respectiv.

Tara noastră are, după cum se poate observa în decursul ultimilor ani, o istorie 'bogată în calamități naturale și evenimente catastrofale cauzate de activitatea umană.

Cauzele primelor fenomene, cele de origine naturală, trebuie căutate în structura geomorfologică a teritoriului țării noastre. Sunt bine cunoscute în acest sens, de exemplu, punctele vulnerabile prin tradiție, la cutremure și inundații.

Zona geografică în care se găsește amplasată țara noastră este caracterizată, în ultimii ani, de un proces de modificări ale unor caracteristici geo-climatice, ceea ce a condus la manifestarea unor factori de risc care au evoluat spre dezastre. S-a constatat că, în ultimii ani, aceste fenomene și-au schimbat structura probabilistică și intensitatea în raport cu același tip de fenomene înregistrate cu un deceniu în urmă.

Efectele dăunătoare pe care aceste fenomene le au asupra populației, mediului inconjurător și bunurilor materiale fac necesară cunoașterea acestor fenomene și a modului în care putem preveni, sau ne putem apăra în caz de urgență.

Nu există nici o rațiune pentru a crede că frecvența și mărimea dezastrelor naturale (endogene) este pe cale să scadă în viitorul apropiat, toate zonele virtual-locuite sau nu, sunt zone de risc. Din analiza bazei de date, se poate trage concluzia că magnitudinea și frecvența dezastrelor naturale va crește pe fondul schimbării climatice globale.

Fenomenele care fac să crească vulnerabilitatea societății față de dezastrele naturale sunt: creșterea populației, urbanizarea excesivă, degradarea mediului, lipsa de structuri locale specializate în managementul dezastrelor, sărăcia, economii instabile și dezvoltate haotic.

Tipurile de risc sunt definite ca fiind:

- incendii, cutremure, inundații, accidente, explozii, avarii, alunecări sau prăbușiri de teren, îmbolnăviri în masă, prăbușiri ale unor construcții, instalații ori amenajări, esuarea sau scufundarea unor nave, căderi de obiecte din atmosferă ori din cosmos, tornade, avalanșe, eșecul serviciilor de utilități publice și alte calamități naturale, sinistre grave sau evenimente publice de amploare determinate ori favorizate de factorii de risc specifici.

Principalele tipuri de risc generatoare de situații de urgență în România, grupate în funcție de natura lor sunt:

A. RISCURI NATURALE

A.1. Fenomene meteorologice periculoase

- furtuni - vant puternic și/sau precipitații masive și /sau căderi de grindină;
- inundații;
- tornade;
- secetă;
- îngheț, poduri și baraje de gheață, căderi masive de zăpadă, chiciură, polei.

A 2. Incendii de pădure – incendii la fondul forestier, vegetație uscată sau culturi de cereale păioase.

A 3. Avalanșe

A 4. Fenomene distructive de origine geologică

- alunecări de teren;
- cutremure de pământ.

B. RISCURI TEHNOLOGICE (HAZARDE ANTROPICE)

B 1. Accidente, avarii, explozii și incendii

- industrie
- transport și depozitare produse periculoase
- transporturi - transporturi terestre, aeriene și navale, inclusiv metroul, tunele și transport pe cablu

- nucleare

B 2. Poluare ape

B 3. Prăbusiri de constructii, instalatii sau amenajări

B 4. Esecul utilităților publice - utilități publice vitale si de amploare: rețele importante de radio, televiziune, telefoane, comunicatii, de energie electrică, de gaze, de energie termică, centralizată, de alimentare cu apă, de canalizare si epurare a apelor uzate si pluviale.

B 5. Căderi de obiecte din atmosferă sau din cosmos

B 6. Munitie neexplodată

C. RISCURI BIOLOGICE

- Epidemii

- Epizootii.

Recent se discută de un alt tip de dezastru, si anume cel ecologic, care poate fi cauzat in special de oameni si care afectează pe multiple căi pământul, atmosfera, flora si fauna.

Distrugerea pădurii planetare si distrugerea unor specii animale pot fi categorisite astfel, iar o serie de dezastru tehnologice, cum ar fi scurgerile de diverse deseuri toxice, pot cauza sau contribui la dezastru ecologice.

In cele mai multe situatii se stie unde se pot produce diferite hazarde, dar nu se stie când.

Vulnerabilitatea pune in evidenta cat de mult este expus omul si bunurile sale in fata diferitelor hazarde, indicand nivelul pagubelor pe care poate să le producă un anumit fenomen.

A fi vulnerabil inseamnă a fi expus unor pericole potentiale care pot să afecteze sănătatea, să ameninte viata sau să producă pagube.

Fiecare dintre noi este vulnerabil intr-o oarecare măsură față de diferite fenomene.

Distrugerea mediului determină o crestere a vulnerabilității. Spre exemplu, despăduririle determină o intensificare a eroziunii si alunecărilor de teren, producerea unor viituri mai rapide si mai puternice si o crestere a vulnerabilității asezărilor si căilor de comunicatii.

Vulnerabilitatea este diferită in functie de modul de echipare si de pregătire al populatiei.

Evaluarea riscurilor este un proces de aplicare a unor metodologii de evaluare a riscurilor așa cum au fost definite, probabilitatea, frecvența de manifestare a unui risc și expunerea oamenilor dar și a bunurilor lor la acțiunea acestuia, ca și consecințele expunerii respective.

Există trei pași în evaluarea riscului: identificarea riscului, analiza și evaluarea vulnerabilității.

Pentru identificarea riscului trebuie mai întâi identificate riscurile care apar, existând o serie de metodologii de identificare și evaluare a riscurilor. Fiecare dintre aceste metodologii ia în considerare parametri precum frecvența, durata, severitatea, impactul pe termen lung sau scurt, pagubele.

S-a propus o matrice a riscului care ia în considerare frecvența și severitatea evenimentului, pe baza acesteia s-au stabilit patru clase de risc, dar această abordare nu ia în considerare durata și suprafața de manifestare a evenimentului, astfel încât a fost luată în considerare o altă metodă de identificare și anume sistemul valoric de evaluare.

O a doua etapă și anume cea de analiză a riscului estimează probabilitățile și consecințele așteptate pentru un risc identificat sau expunerile și efectele. Consecințele vor varia în funcție de magnitudinea evenimentului și de vulnerabilitatea elementelor afectate.

Expunerile și efectele sunt interdependente, adică tipul factorului de stres determină efectele care vor fi evaluate ca și timpul și spațiul în care acestea vor apărea. În analiza riscului există câteva considerații care nu trebuie omise. Acestea includ: investigarea frecvenței tipurilor specifice de risc, determinarea gradului de predictibilitate a riscului, analizarea vitezei de apariție a unui risc, determinarea gradului de avertizare, estimarea duratei, identificarea consecințelor.

Scopul evaluării riscurilor îl constituie obținerea unor standarde măsurabile prin care riscul poate fi comparat cu altele estimate similar. Evaluarea vulnerabilității reprezintă rezultatul analizei riscului. Este totalitatea riscurilor implicate de un eveniment extrem și poate fi considerată ca și însumarea tuturor riscurilor identificate. Aceasta poate fi internă sau externă.

Din punct de vedere geomorfologic orașul Mărășești, este situat la contactul dintre Câmpia Siretului inferior și dealurile subcarpatice.

Studiul privind riscurilor naturale specifice orașului Mărășești este important pentru identificarea acestora, dar și pentru măsurile necesare atât prevenției, cât și intervenției pentru protecția populației, bunurilor materiale și a colectivităților de animale.

Încadrarea în zonele de risc natural la nivel de macrozonare, a ariei pe care se găsește zona de amplasament a drumurilor județene se face în conformitate cu Monitorul Oficial al României – Legea

nr.575/noiembrie 2001, lege privind aprobarea planului de amenajare a teritoriului national – sectiunea V – a, zone de risc natural.

Riscul este o estimare matematica a probabilitatii producerii de pierderi umane si materiale pe o perioada de referinta viitoare si intr-o zona data pentru un anumit tip de dezastru.

Factorii de risc avuti in vedere sunt :

1. Cutremurele de pamant – zona cu intensitate seismica 9 (M.S.K.) cu o perioada de revenire la 50 ani.
2. Alunecări de teren - aria studiata se încadrează in zone cu potential de producere a alunecărilor scăzut, fara risc de alunecare.

Din analiza principalelor surse de risc prezente si potential active de pe teritoriul orasului Marasesti, cu toate legăturile lor de interdependentă cauzală se poate deduce usor faptul că teritoriul este sub incidenta unui factor de vulnerabilitate naturală medie prin prezenta a cel puțin doi sau trei factori de risc ce pot genera dezastre primare.

Valoarea functiei combinatorii ce determină acest factor de vulnerabilitate creste direct proportional cu posibile riscuri secundare ce pot fi activate de riscurile principale.

In cazul producerii unor asemenea evenimente, o importantă deosebită o au cunoasterea măsurilor de protectie si a regulilor de comportare.

Presedinte de sedinta,



Contrasemneaza,
Secretarul or. Marasesti
Dumitru Vasilica Violeta

Intocmit
Compartiment UATFLI