

HOTĂRÂRE

privind aprobarea Documentatiei tehnico-economice – Faza Studiu de Oportunitate, a indicatorilor tehnico economici si a descrierii investitiei propuse a fi realizata prin proiectul „Modernizarea transportului public in Municipiul Focsani”

Consiliul Local al Municipiului Focșani, întrunit în ședință extraordinară:

- Analizând Proiectul de Hotărâre inițiat de Primarul Municipiului Focșani, raportul de specialitate nr. 84668 din 4 octombrie 2018 al Serviciului Proiecte, din cadrul Direcției Managementul Proiectelor și Investițiilor, prin care se propune inițierea unui proiect de Hotărâre privind aprobarea Documentației tehnico-economice – Faza Studiu de Oportunitate, a indicatorilor tehnico economici si a descrierii investitiei propuse a fi realizata prin proiectul „Modernizarea transportului public in Municipiul Focsani”;
- Având în vedere - Ordinul Ministrului delegat pentru fonduri europene nr. 3729 din 21.07.2017 pentru aprobarea Ghidului Solicitantului – Conditii specifice de accesare a fondurilor în cadrul apelului de proiecte cu numarul POR/2017/4/4.1/1, Obiectivul specific 4.1 – Reducerea emisiilor de carbon in municipiile resedinta de judet prin investitii bazate pe planurile de mobilitate urbana durabila cu modificarile si completările ulterioare;
- Având în vedere prevederile Legii nr. 273/2006 privind finanțele publice locale, cu modificările și completările ulterioare;
- Având în vedere Prevederile Hotararii Guvernului României nr. 907/2016 privind etapele de elaborare și conținutul-cadru al documentațiilor tehnico-economice aferente obiectivelor/proiectelor de investiții finanțate din fonduri publice cu modificările și completările ulterioare;
- Văzând avizul favorabil al Comisiei pentru buget și administrație publică;
- Având în vedere prevederile art. 36, alin (4), litera d) și în temeiul art. 45, alin. (1), din Legea nr. 215/2001 privind administrația publică locală, republicată, modificată și completată,

HOTĂRĂȘTE:

Art.1 Se aprobă documentația tehnico-economică – Faza Studiu de Oportunitate, prevazute în Anexa 1, care face parte integrantă din prezenta Hotărâre, pentru Proiectul „Modernizarea transportului public in Municipiul Focsani”.

Art. 2 Se aprobă indicatorii tehnico-economici– Faza Studiu de Oportunitate, prevăzuți în Anexa nr. 2 care face parte integrantă din prezenta Hotărâre, pentru Proiectul „Modernizarea transportului public in Municipiul Focsani”

Art. 3 Se aprobă descrierea investiției propuse a fi realizată prin proiect conform Anexei nr.3 care face parte integrantă din prezenta Hotărâre, pentru obiectivul Proiectul „Modernizarea transportului public în Municipiul Focșani”

Art. 4 Prezenta Hotărâre va fi comunicată de către Serviciul Administrație Publică Locală, Agricultură, compartimentelor, birourilor, serviciilor și Primarului Municipiului Focșani, care va asigura executarea acesteia prin Direcția Managementul Proiectelor și Investițiilor

PREȘEDINTE DE ȘEDINȚĂ
Ionuț Mersoiu

Municipiul Focșani
Nr. 413/19.10.2018

CONTRASEMNEAZĂ
SECRETARUL MUNICIPIULUI FOCȘANI
Eduard Marian Corhană



ROMÂNIA
JUDEȚUL VRANCEA
CONSILIUL LOCAL
AL MUNICIPIULUI FOCȘANI



Anexa nr. 1
Hotărârea nr. 413/2018

DOCUMENTAȚIA TEHNICO-ECONOMICA

Obiectivul de investiții: **„Modernizarea transportului public in Municipiul Focsani”**

Documentația tehnico - economica supusa aprobarii contine urmatoarele:

- Studiu de Oportunitate;
- Anexe:
 - Anexa 1 – Deviz General si Devize pe Obiect;
 - Anexa 2 – Studiu de Trafic

PRESEDINTE DE ȘEDINȚĂ
IONUȚ MERSEIU

CONTRASEMNEAZĂ,
SECRETARUL MUNICIPIULUI FOCȘANI
Eduard Marian Corhană



**ROMÂNIA
JUDEȚUL VRANCEA
CONSILIUL LOCAL
AL MUNICIPIULUI FOCȘANI**



Anexa nr. 2
Hotărârea nr. 413/2018

**PRINCIPALII INDICATORI TEHNICO-ECONOMICI AI OBIECTIVULUI
DE INVESTIȚII :**

“Modernizarea transportului public în Municipiul Focșani”

a) Indicatori minimali

Indicatori minimali, respectiv indicatori de performanță:

- Componenta vehicule de transport public:
 - 16 vehicule electrice transport public achiziționate (9 vehicule de 10 m; 7 vehicule de 6 m)
 - 5 stații încărcare rapidă
- Componenta sistem ticketing:
 - 48 vehicule transport public dotate
 - 1 componentă centrală instalată
- Componenta prioritizare vehicule de transport public:
 - 48 vehicule transport public dotate
- Componenta sistem informare călători:
 - 16 vehicule de transport public dotate
 - 59 stații transport public dotate
 - 1 componentă centrală instalată
- Componenta supraveghere video:
 - 16 vehicule de transport public dotate
 - 59 stații transport public dotate
 - 1 componentă centrală instalată
- Componenta asigurare acces Internet:
 - 48 vehicule de transport public dotate
 - 59 stații transport public dotate
- Componenta monitorizare și management flotă vehicule:
 - 48 vehicule de transport public dotate
 - 1 componentă centrală instalată

b) Indicatori financiari, socio-economici, de impact, de rezultat/operare, după caz

Indicatorii financiari și socio-economici ai proiectului sunt următorii:

Valoarea totală a obiectului de investiții, cu TVA:

- 38.421.490,52 lei
- din care C+M: 835.087,03 lei

Valoarea totală a obiectului de investiții, fără TVA:

- 32.286.966,84 lei
- din care C+M: 701.753,81 lei

Proiectul „Modernizarea transportului public în Municipiul Focșani” este complementar cu următoarele proiecte:

- Resistematizarea infrastructurii de transport la nivelul Municipiului Focșani în vederea creșterii atractivității și accesibilității deplasărilor cu transportul public, cu bicicleta și pietonale
- Implementarea unui sistem de management al traficului

Prin urmare, indicatorii de rezultat/operare prezentați mai jos sunt rezultați din integrarea proiectelor complementare menționate, caz analizat în cadrul Studiului de trafic prin Scenariul 4 – integrat

Indicatori de rezultat/operare:

Număr pasageri transportați zilnic cu transportul public:

- 20.250 pasageri/zi, anul 2021 (reprezentând cu 2.539 pasageri mai mult decât în scenariul „fără proiect”, adică o îmbunătățire cu 14,3%)
- 23.003 pasageri/zi, anul 2026 (reprezentând cu 5.866 pasageri mai mult decât în scenariul „fără proiect”, adică o îmbunătățire cu 34,2%)

Emisii GES provenite din transportul rutier:

- 46.516,68 tone CO₂/an, anul 2021 (reprezentând cu 2.629 tone CO₂/an mai puțin decât în scenariul „fără proiect”, adică o îmbunătățire cu 5,3%)
- 47.107,92 tone CO₂/an, anul 2026 (reprezentând cu 6.513 tone CO₂/an mai puțin decât în scenariul „fără proiect”, adică o îmbunătățire cu 12,1%)

Indicatori de realizare:

Operațiuni (proiecte) implementate destinate transportului public: 1 proiect care vizează modernizarea transportului public în Municipiul Focșani.

c) Durata estimată de execuție a obiectivului de investiții, exprimată în luni

Conform graficului de implementare a obiectivului de investiții prezentat în capitolul următor, durata estimată de implementare este de 24 de luni după semnarea contractului de implementare, din care 12 luni pentru execuția efectivă a investiției.

PRESEDINTE DE ȘEDINȚĂ
IONUȚ MERSEIU

CONTRASEMNEAZĂ,
SECRETARUL MUNICIPIULUI FOCȘANI
Eduard Marian Corhană





**ROMÂNIA
JUDEȚUL VRANCEA
CONSILIUL LOCAL
AL MUNICIPIULUI FOCȘANI**



Anexa nr. 3
Hotărârea nr. 413/2018

DESCRIREA OBIECTIVULUI DE INVESTIȚII :
„Modernizarea transportului public in Municipiul Focsani”

Arhitectura funcțională

Soluția propusă face parte dintr-un sistem integrat complex, ce asigură managementul inteligent al mobilității urbane.

Subsistemele și componentele care fac parte din prezentul proiect sunt:

- Autobuze – achiziție de vehicule, incluzând echipamente necesare pentru sistemele cu care se vor integra (ticketing, supraveghere video, prioritizare la trecerea prin intersecții etc.)
- Soluții de alimentare pentru autobuzele achiziționate
- Sistem de ticketing pentru întreaga flotă de vehicule a operatorului de transport
- Sistem de informare a călătorilor, în stațiile principale și în vehiculele achiziționate prin intermediul proiectului
- Sistem de monitorizare și management al flotei de vehicule
- Sistem de supraveghere video în vehicule
- Sistem pentru asigurarea accesului gratuit al călătorilor la Internet
- Sistem acces integrat prin aplicație software de mobilitate urbană ce asigură facilitarea accesului cetățenilor și turiștilor la sistemul de transport (inclusiv taxare și planificarea rutelor optime).

1. Componenta vehicule de transport public

Caracteristici tehnice

În cadrul proiectului vor fi achiziționate 16 vehicule electrice de transport public, care vor avea cel puțin următoarele caracteristici tehnice:

Dimensiuni generale constructive ale autobuzelor electrice:

Autobuze electrice tip 1

Caracteristicile dimensionale ale autobuzelor electrice vor fi următoarele: Dimensiuni exterioare:

- Lungime totală: minim 9.000 mm, respectiv maxim 11.000 m;
- Înălțime totală: maxim 3.500 mm;
- Lățime totală: maxim 2.550 mm (fără oglinzi exterioare);

- Înălțimea podelei de la nivelul drumului va respecta prevederile CEE-ONU R 107, inclusiv cele referitoare la accesul nelimitat al persoanelor cu mobilitate redusă.

Dimensiuni interioare:

- Înălțimea interioară a compartimentului pentru călători: minim 2.200 mm;
- Deschiderea liberă a ușilor pentru călători: minim 1.200 mm;
- Pasul scaunelor: minim 650 mm;
- Panta interioară a podelei va respecta prevederile CEE-ONU R 107.

Autobuze electrice tip 2

Caracteristicile dimensionale ale autobuzelor electrice vor fi următoarele:

Dimensiuni exterioare:

- Lungime totală: minim 5.500 mm, respectiv maxim 7.000 mm;
- Înălțime totală: maxim 3.000 mm;
- Lățime totală: maxim 2.500 mm (fără oglinzi exterioare);
- Înălțimea podelei de la nivelul drumului va respecta prevederile CEE-ONU R 107, inclusiv cele referitoare la accesul nelimitat al persoanelor cu mobilitate redusă.

Dimensiuni interioare:

- Înălțimea interioară a compartimentului pentru călători: minim 2.200 mm;
- Deschiderea liberă a ușilor pentru călători: minim 1.000 mm;
- Pasul scaunelor: minim 650 mm;
- Panta interioară a podelei va respecta prevederile CEE-ONU R 107.

Caracteristici funcționale ale autobuzelor electrice (manevrabilitate)

Caracteristicile minime funcționale ale autobuzelor electrice vor fi următoarele:

- Stabilitatea în rampă și pantă: minim 12 % (la încărcare maximă);
- Performanțe la viraj (manevrabilitatea): autobuzele se vor înscrie în oricare sens de bracăj, în interiorul unui cerc cu raza de 12,5 m, fără ca vreunul din punctele sale extreme să depășească perimetrul cercului, conform CEE-ONU R 107;
- Când punctele extreme ale autobuzelor electrice se deplasează, în oricare sens de bracăj, pe un cerc cu raza de 12,5 m, autobuzele electrice se vor înscrie în interiorul unei coroane cu lățimea de 7,5 m, conform CEE-ONU R 107;
- Unghiul de atac: minim 7°;
- Unghiul de degajare: minim 7°.

Caracteristici masice ale autobuzelor electrice

Autobuze electrice tip 1

- Capacitate transport călători: minim 68 persoane din care minim 24 pe scaune + conducătorul auto (68+1) (calculată la 0,125 m²/călător

în picioare, conform Directivei 2007/46/CE, respectiv CEE-ONU R 107);

Autobuze electrice tip 2

- Capacitate transport călători: minim 22 persoane din care minim 9 pe scaune + conducătorul auto (22+1) (calculată la 0,125 m²/călător în picioare, conform Directivei 2007/46/CE, respectiv CEE-ONU R 107);

Specificații funcționale ale autobuzelor electrice (performanțe dinamice)

Performanțele dinamice ale autobuzelor electrice vor fi următoarele:

- Viteza maximă (cu dispozitiv limitator de viteză reglabil) limitată la 70 km/h (CEE-ONU R 68, R 89, Directiva 92/24/CE, HG 899/2003, cu toate modificările și completările ulterioare);
- Accelerația medie de la 0 la 40 km/h: ○ la sarcină maximă 0,9-1,1 m/s²; ○ la autovehicul gol 1,1-1,3 m/s²;
- Decelerația garantată, în regim de frânare de urgență de la 50 km/h până la oprire, va fi de minim 5 m/s²;
- Frâna de staționare va permite menținerea autovehiculului oprit, încărcat la sarcină maximă, pe o pantă sau rampă de minim 18 %;
- Timpul de răspuns al frânei de staționare va fi de maxim 0,8 secunde;
- Viteza maximă de mers înapoi va fi de 5 km/h.

Specificațiile operaționale ale autobuzelor electrice vor fi următoarele:

- Durata de funcționare de minim 15 ani;
- Durata de utilizare fără reparație generală de minim 8 ani;
- Durata de utilizare a bateriilor electrice de minim 5 ani. Dacă după o lună de zile de încărcare la capacitatea maximă a bateriilor, în condiții de exploatare normală a autobuzelor electrice, capacitatea de încărcare a bateriilor scade sub valoarea de 80 %, valoare rezultată din analiza datelor comunicate prin sistemul de monitorizare a energiei înmagazinate în baterii, acestea vor fi clasificate neconforme, iar ofertantul declarat câștigător va avea obligația de a înlocui bateriile respective în perioada de garanție.

Alte caracteristici relevante

- Autobuzele electrice vor îndeplini condițiile legate de fiabilitate, securitate, confort, protecție ambientală la nivelul normelor europene actuale și vor asigura o fiabilitate ridicată, o mentenanță scăzută și o accesibilitate ușoară la agregate.
- Autobuzele electrice vor fi realizate în conformitate cu legile adoptate cu privire la accesul în autobuzele electrice a persoanelor cu dizabilități locomotorii, respectiv: Ordinul 189/2013 și Legea 448/2006, cu toate modificările și completările ulterioare.
- Caroseria va fi autoportantă de tip cheson și va avea podeaua coborâtă. Nu vor fi admise trepte pe toată suprafața disponibilă pentru călătorii în picioare. Caroseria va fi garantată la coroziune minim 8 ani. Ea va fi

prevăzută cu uși de acces cu funcționare automată pentru călători, conform CEE-ONU R 107, situate pe partea dreaptă, cu câte 2 foi fiecare ușă.

- Postul de conducere va fi prevăzut cu instalații care să asigure microclimatul corespunzător și va fi realizat ca un sistem ergonomic cu respectarea normelor privind sănătatea și igiena muncii.
- Direcția va fi de tip servo-asistată cu volanul pe partea stângă (CEE-ONU R 79).
- Suspensia va fi integral pneumatică, gestionată electronic, cu posibilitatea ajustării gârzii la sol pe o singură parte pentru accesul persoanelor care se deplasează cu căruciorul rulant (funcția de îngenunchiere-kneeling), cât și integral în situațiile de drum cu denivelări cu limitarea vitezei de deplasare.
- Autobuzele electrice vor fi echipate cu sisteme electronice de control a frânării și tracțiunii ABS (Anti-lock Braking System)/EBS (Electronic Braking System)/ASR (Anti Slide Rotation), cu sistem de recuperare a energiei de frânare, diagnoză, control și parametrizare prin rețeaua CAN (Controller Area Network). Puntea față va fi de tip rigidă sau de tipul semiaxe independente, iar puntea spate (motoare) va fi compactă, cu coroană și pinion de atac cu dantură hipoidă. Vor fi folosite numai punți utilizate la autobuzele cu podea coborâtă, fabricate de producători consacrați.
- Autonomia autobuzelor electrice va fi de minim 100 km în condițiile în care funcționează sistemul de încălzire sau climatizare la capacitatea maximă de utilizare a instalației de răcire/încălzire și cu încărcare maximă de persoane.
- La bordul autobuzelor electrice, afișajul care indică autonomia acestora în funcție de energia rămasă în baterii va fi exprimat în kilometri.
- Autobuzele electrice vor fi echipate cu următoarele sisteme de încălzire, ventilație și condiționare a aerului:
 - Instalație de încălzire a compartimentului pentru călători, a cabinei conducătorului auto și de degivrare a parbrizului (Directiva 2001/56/CE);
 - Instalație de condiționare a aerului pentru compartimentul pentru călători și cabina conducătorului auto cu funcție de răcire;
 - Geamuri rabatabile sau culisate și/sau trape pe acoperiș pentru ventilație naturală;
 - Instalație de ventilație forțată pentru evacuarea aerului viciat din compartimentul pentru călători și ventilația parbrizului și geamurilor cabinei.

2. Sisteme de alimentare pentru vehicule electrice

Datorită condițiilor specifice ale transportului public, autobuzele electrice vor permite conectarea la două sisteme de încărcare a bateriilor, care vor funcționa cu același randament în conformitate cu condițiile climaterice indicate în specificațiile de mai sus:

- Încărcare lentă în care bateriile se vor încărca la 100 % din capacitate;
- Încărcare rapidă 2 ... 10 minute.

Strategia de încărcare a autobuzelor electrice va fi stabilită în funcție de specificațiile tehnice și personalizată pentru rutele descrise în prezentul document.

Stații de încărcare lentă

Stațiile de încărcare lentă vor funcționa fi astfel concepute pentru a se asigura simultan tuturor autobuzelor cel puțin 40 kW per autobuz.

Încărcarea lentă va fi realizată pe timpul nopții prin cuplarea autobuzului electric la rețeaua trifazată de joasă tensiune (400 Vca). În funcție de capacitatea totală de stocare a bateriilor, acestea vor fi încărcate la capacitatea maximă într-un interval de până la 6 ore. Conectarea autobuzului la stația de încărcare va fi realizată prin intermediul unui conector standardizat care va fi livrat de către ofertantul declarat câștigător. Stația de încărcare va fi dotată cu o interfață de încărcare de tip CCS (Combo 2, Type 2/Mode 4) conform IEC 62196-3. După conectarea autobuzului electric la stația de încărcare va fi necesar parcurgerea unui protocol de autentificare pe șofer/autobuz care după validare, pe baza unui card individual va iniția transferul de energie electrică. Sistemul de încărcare lentă (minim 40 kW pentru fiecare autobuz electric livrat) va aduce bateriile la nivelul optim de încărcare (100 %) pe timpul nopții printr-o încărcare convențională, direct de la rețeaua trifazată de joasă tensiune (400 Vca), într-un interval de timp de 4 ... 6 ore și va avea următoarele caracteristici generale:

- Va asigura încărcarea autobuzelor electrice 24 ore/zi, 7 zile/săptămână;
- Va fi amplasată și va opera pe un teren deschis (neacoperit);
- Va fi dotată cu un buton de avarie/oprire, care va oferi posibilitatea de decuplării alimentării;
- Domeniul temperaturilor exterioare de operare va fi de la – 30 °C la + 50 °C;
- Va asigura clasa de protecție minim IP 44 pentru echipamente electroenergetice;
- Tensiunea de alimentare a sistemului de încărcare va fi de 3 x 400 Vca (+/-) 10 %, 50 Hz;
- Puterea efectivă la ieșirea din sistemul de încărcare va fi de minim 40 kW/autobuz la un curent de minim 100 A;
- Va fi dotată cu un display LED care va oferi informații cel puțin cu privire la procesul de încărcare, la capacitatea de energie stocată în baterii și cu privire la eventualele erori intervenite;
- Sistemul de încărcare va monitoriza energia utilizată pentru încărcarea bateriei;
- Eficiența energetică va fi de minim 95 %;
- Coeficient de putere va fi mai mare sau egal cu 0,98;

- Încărcarea în curent continuu se va realiza în modurile Constant Current (CC), respectiv Constant Voltage (CV);
- Tensiunea de ieșire a sistemului de încărcare va fi de 400 ... 800 Vcc.
- Se va ține cont de faptul că autobuzele vor fi garate în aer liber (temperatură între -30 și +45 grade C).

Stații de încărcare rapidă

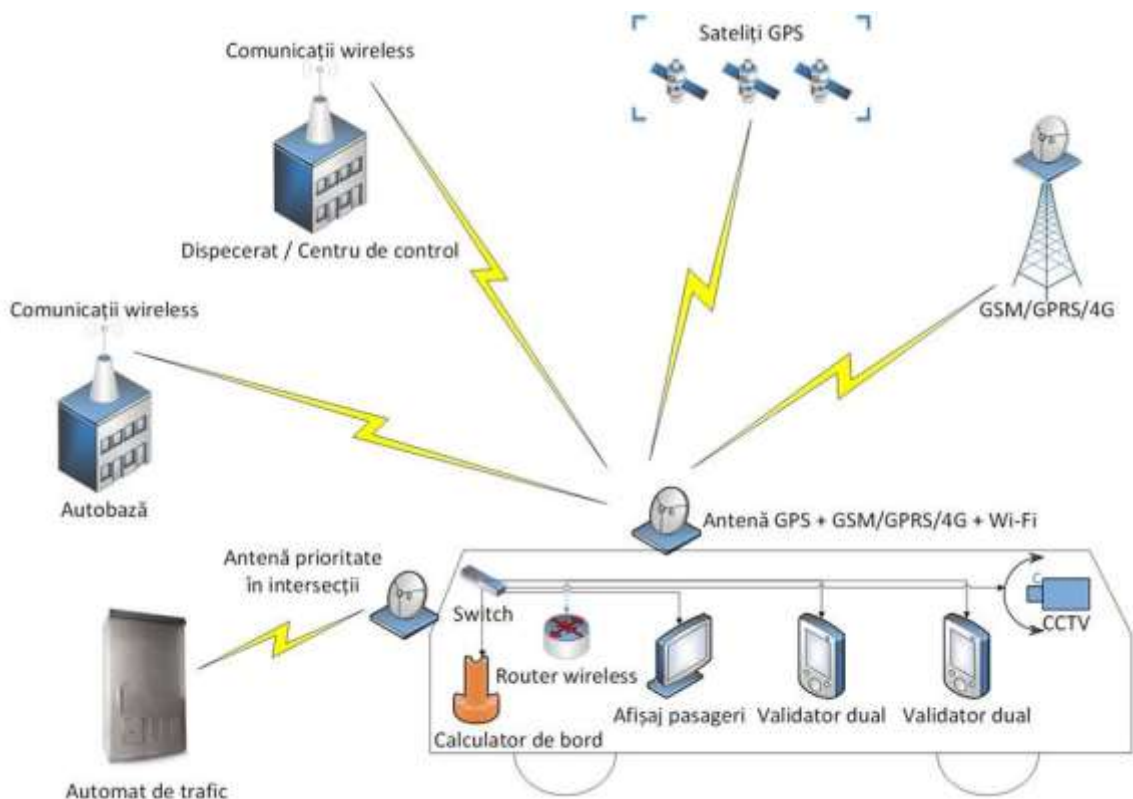
Încărcarea rapidă a autobuzelor electrice se va realiza prin intermediul unui sistem standardizat ca și în cazul încărcării lente. Sistemul de încărcare rapidă (minim 300 kW) va introduce în baterii o cantitate mare de energie într-un interval scurt de timp (2 ... 10 minute) prin conectarea autobuzului electric cu ajutorul conectorului la o stație de încărcare rapidă care va avea următoarele caracteristici generale:

- Va asigura încărcarea autobuzelor electrice 24 ore/zi, 7 zile/săptămână;
- Va fi amplasată și va opera pe un teren deschis (neacoperit);
- Va fi protejată împotriva eventualelor acte de vandalism/utilizării neautorizate;
- Domeniul temperaturilor exterioare de operare va fi de la – 30 °C la + 50 °C;
- Va asigura clasa de protecție de minim IP 44 pentru echipamente electroenergetice;
- Tensiunea de alimentare a sistemului de încărcare va fi de 3 x 400 Vca (+/-) 10 %, 50 Hz;
- Puterea efectivă la ieșirea din sistemul de încărcare va fi de minim 300 kW la un curent de minim 750 A;
- Sistemul de încărcare va monitoriza energia utilizată pentru încărcarea bateriei;
- Sistemul de încărcare va fi echipat cu un conector dedicat
- Eficiență energetică va fi de minim 95 %;
- Coeficient de putere va fi mai mare sau egal cu 0,98;
- Încărcarea în curent continuu se va realiza în modurile Constant Current (CC), respectiv Constant Voltage (CV);
- Tensiunea de ieșire a sistemului de încărcare va fi de 400 ... 800 Vcc.
- Autobuzele electrice vor fi echipate cu echipamentul electronic adecvat pentru fiecare tip de sistem de încărcare, care va controla complet procesul de încărcare și va regla următorii parametri:
- Tensiunea necesară pentru încărcare;
- Limitarea de curent (reglabilă) sau de tensiune, după caz;
- Protecțiile necesare pentru siguranța bateriilor și a stațiilor de încărcare etc.

Încărcarea rapidă trebuie realizată în așa fel încât procesul de cuplare/decuplare la stația de încărcare rapidă să se desfășoare facil, acest proces trebuind a fi realizat de șofer.

3. Descrierea funcțional-arhitecturală. Interacțiunea cu alte subsisteme

Arhitectura fizică a subsistemului vehicule de transport public este cea prezentată în figura de mai jos:



Se va asigura dotarea vehiculelor cu:

- calculator de bord;
- validatoare duale (pentru carduri contactless și bilete pe hârtie), integrate și compatibile cu sistemul de ticketing;
- camere video de supraveghere, cu stocare locală;
- monitoare pentru informarea călătorilor;
- antenă comună pentru GPS și comunicații radio;
- antenă pentru asigurarea priorității de trecere în intersecții;
- switch pentru conectarea echipamentelor;
- router wireless și asigurarea accesului călătorilor la Internet.

Așa cum rezultă din dotările prevăzute, componenta vehicule de transport public va comunica cu: sistemul de ticketing, sistemul de monitorizare a flotei de vehicule de transport public, sistemul de supraveghere video, sistemul de informare a călătorilor, sistemul de asigurare a accesului călătorilor la Internet și sistemul de asigurare a priorității de trecere în intersecții (ce face parte dintr-un proiect separat).

Dotările menționate vor fi implementate pe un număr de 16 vehicule de transport public electrice achiziționate prin proiect. Suplimentar, pe cele 20 de

vehicule electrice achiziționate prin investiții în parteneriat cu MDRAP și pe cele 12 vehicule existente (cu combustibil tradițional) se vor implementa doar echipamentele corespunzătoare sistemului de ticketing, sistemului de asigurare a priorității de trecere prin intersecții, sistemului de management al flotei de vehicule și sistemului de asigurare a conexiunii Internet

PRESEDINTE DE ȘEDINȚĂ
IONUȚ MERȘOIU

Intocmit, Proiectant



CONTRASEMNEAZĂ,
SECRETARUL MUNICIPIULUI FOCȘANI
Eduard Marian Corhană