



HOTĂRÂRE

privind aprobarea notei conceptuale pentru proiectul
"Imbunatatirea mobilitatii urbane si reducerea emisiilor de CO2 in Orasul Siret"

Consiliul local al orașului Siret;
Având în vedere:

- expunerea de motive nr. 3808 din 27.04.2017 a domnului Adrian Popoiu, primarul orașului Siret;
- Raportul nr. 4274/16.05.2017 al Serviciului urbanism și amenajarea teritoriului și al Compartimentului juridic;
- Raportul nr. 4322/18.05.2017 al Comisiei pentru programe de dezvoltare economico-socială, buget, finanțe, administrarea domeniului public și privat al orașului, servicii și comerț;
- prevederile HG nr. 907/2016 privind etapele de elaborare și conținutul-cadru al documentațiilor tehnico-economice aferente obiectivelor/proiectelor de investiții finanțate din fonduri publice;

În temeiul prevederilor art. 36 alin. (2) lit. „b”, alin. (4) lit. „d”, alin. (6) lit. „a”, pct. 2 și art. 45 alin. (2), lit. „e” din Legea nr. 215/2001 a administrației publice locale, republicată, cu modificările și completările ulterioare

HOTĂRĂȘTE

Art. 1. Se aprobă nota conceptuală pentru proiectul " Imbunatatirea mobilitatii urbane si reducerea emisiilor de CO2 in Orasul Siret", conform anexei, parte integrantă din prezenta hotărâre.

Art. 2. Primarul orașului Siret, prin Serviciul Urbanism și amenajarea teritoriului, aduce la îndeplinire prevederile prezentei hotărâri.

PREȘEDINTE DE ȘEDINȚĂ
Sauciuc Dan-Vasile



Contrasemnează
SECRETARUL ORAȘULUI
Ioan REBENCIUC

Siret, 25.05.2017
Nr. 50

**NOTA CONCEPTUALĂ PENTRU PROIECTUL " Îmbunătățirea
mobilității urbane și reducerea emisiilor de CO2 în Orasul Siret "**

NOTA CONCEPTUALĂ

1. Informații generale privind obiectivul de investiții propus

Primăria Orasului Siret și Consiliul local al orașului Siret au decis realizarea unui proiect integrat, bazat pe Planul de Mobilitate Urbana al Orasului Siret, care să răspundă nevoilor multiple privind mobilitatea urbana și dezvoltarea pe termen lung a orașului Siret.

1.1. Denumirea obiectivului de investiții

Îmbunătățirea mobilității urbane și reducerea emisiilor de CO2 în Orasul Siret.

1.2. Ordonator principal de credite/investitor

Orasul Siret

1.3. Ordonator de credite (secundar/terțiar)

Orasul Siret

1.4. Beneficiarul investiției

Orasul Siret, compartimentul - Transport public Local

2. Necesitatea și oportunitatea obiectivului de investiții propus

Necesitatea și oportunitatea investiției derivă din Planul de Mobilitate Urbana al orașului Siret coroborat cu Strategia Locală de dezvoltare a orașului pe perioada 2011 -2020.

2.1. Scurtă prezentare privind:

a) deficiențe ale situației actuale;

Fiind un proiect integrat acesta abordează unitar toate deficiențele de mobilitate urbana evidențiate în PMUD:

- lipsa unui sistem de transport public local;
- lipsa mijloacelor de transport public local;
- lipsa infrastructurii conexe transportului public local;
- starea precară a infrastructurii rutiere;
- lipsa pistelor de bicicliști și a trotuarelor;

b) efectul pozitiv previzionat prin realizarea obiectivului de investiții;

Prin realizarea acestui proiect integrat se vor realiza mai multe acțiuni cu impact pozitiv asupra orașului Siret:

- înființarea sistemului public de transport local;
- achiziționarea de material rulant, electric care să asigure o eficiență ridicată, atât prin reducerea emisiilor de CO₂, dar și prin costurile operaționale mai scăzute;
- asigurarea mobilității urbane pentru locuitorii din orașul Siret, interconectarea cartierelor Padureni și Mănăstioara cu centrul orașului Siret, și dezvoltarea transportului local pe ruta Siret-PTF Siret;
- modernizarea infrastructurii rutiere pe traseele deservite de transportul public local;
- reducerea emisiilor de CO₂ prin încurajarea folosirii mijloacelor de transport public local (amplasarea stațiilor de autobuz în apropierea zonelor rezidențiale, în zonele centrale și realizarea de sisteme park&ride în zonele de penetrație a orașului Siret);
- reducerea emisiilor de CO₂ prin realizarea infrastructurii necesare deplasărilor nemotorizate (pietonal și velo) pe principală axă de legătură a orașului Siret (Str. 9 Mai, Str. Moldovei , str. Unirii, Str. Latcu Voda și Str. Ștefan Petriceicu Voda);
- crearea infrastructurii conexe sistemului de transport public local (stații de autobuz, stație de încărcare, autobază, amenajarea de park&ride-uri);

c) impactul negativ previzionat în cazul nerealizării obiectivului de investiții.

Această investiție nu poate avea impact negativ.

2.2. Prezentarea, după caz, a obiectivelor de investiții cu aceleași funcțiuni sau funcțiuni similare cu obiectivul de investiții propus, existente în zonă, în vederea justificării necesității realizării obiectivului de investiții propus

Prin **Programul Operațional Regional 2014-2020, AXA PRIORITARĂ 3, PRIORITATEA DE INVESTIȚII 4e**, Obiectivul specific 3.2 - Reducerea emisiilor de carbon în zonele urbane bazată pe planurile de mobilitate urbană durabilă, toate orașele sunt încurajate să implementeze un sistem de transport public local și să realizeze investiții menite să reducă emisiile de CO₂ în zona urbană și în zonele conexe acestora.

În totalitate și municipiile reședință de județ, au demarat deja aceste investiții menite să asigure o reducere considerabilă a emisiilor de CO₂.

2.3. Existența, după caz, a unei strategii, a unui master plan ori a unor planuri similare, aprobate prin acte normative, în cadrul cărora se poate încadra obiectivul de investiții propus

Obiectivul de investiții propus se încadrează în Planul de Mobilitate Urbană Durabilă al orașului Siret, fiind un proiect ce va îndeplini mai multe măsuri și acțiuni propuse de către acest plan.

De asemenea, acest obiectiv de investiții se încadrează în Strategia de Dezvoltare a Orașului Siret.

2.4. Existența, după caz, a unor acorduri internaționale ale statului care obligă partea română la realizarea obiectivului de investiții

Acțiunile la nivel internațional sunt esențiale, întrucât schimbările climatice depășesc granițele naționale. UE a contribuit la elaborarea Convenției-cadru a Națiunilor Unite privind schimbările climatice, semnată în 1992, și a Protocolului de la Kyoto din 1997, care limitează emisiile de gaze cu efect de seră ale țărilor dezvoltate.

UE a fixat în mod constant ritmul în combaterea schimbărilor climatice și în încurajarea trecerii la o economie cu emisii reduse de carbon. Eforturile sale în domeniu datează din 1990, când UE s-a angajat ca până în 2000 să își stabilizeze emisiile de dioxid de carbon (CO₂) la nivelurile din 1990,

obiectiv pe care l-a realizat. De atunci, Uniunea a pus în aplicare o serie de măsuri de politică pentru reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră, multe prin intermediul Programului european privind schimbările climatice, instituit în anul 2000. În plus, statele membre au luat măsuri naționale specifice. Liderii UE au stabilit unele dintre cele mai ambițioase obiective climatice și energetice pentru 2020, iar UE este prima regiune din lume care a adoptat o legislație obligatorie pentru a se asigura că obiectivele sunt realizate. În octombrie 2014, aceștia și-au reafirmat angajamentul de a crește competitivitatea, siguranța și durabilitatea economiei și a sistemului energetic din UE, adoptând cadrul de politici privind clima și energia pentru 2030. Pe termen lung, UE a stabilit obiective ambițioase pentru 2050.

Combaterea schimbărilor climatice este una dintre cele cinci teme principale ale amplei strategii Europa 2020 pentru o creștere inteligentă, durabilă și favorabilă incluziunii. Obiectivele specifice ale strategiei au scopul de a garanta că, până în 2020, emisiile de gaze cu efect de seră din UE sunt reduse cu 20 %, o cantitate de 20 % din energie provine din surse regenerabile, iar eficiența energetică este îmbunătățită cu 20 %.

2.5. Obiective generale, preconizate a fi atinse prin realizarea investiției

Unul din aceste rezultate așteptate, ce va fi și principalul rezultat urmărit în cadrul proiectului, este scăderea anuală estimată a gazelor cu efect de seră (tone echivalent CO₂/an)¹.

De asemenea, se va urmări **creșterea estimată a numărului de pasageri/bicicliști/pietoni, după caz**, care utilizează sistemele de transport public și/sau infrastructura pentru deplasări nemotorizate create/modernizate/extinse.

3. Estimarea suportabilității investiției publice

3.1. Estimarea cheltuielilor pentru execuția obiectivului de investiții, luându-se în considerare, după caz:

- costurile unor investiții similare realizate;
- standarde de cost pentru investiții similare.

Având în vedere obiectivele complexe ale acestui proiect integrat, s-au luat în considerare standardele de cost în vigoare, limita maximă eligibilă în cadrul liniei de finanțare ce se dorește a fi accesată, și alte investiții similare. Astfel pentru îndeplinirea obiectivelor acestei investiții, vor fi necesare următoarele lucrări/achiziții de echipamente:

Nr. Crt.	Denumire	U.M	Valoare euro cu TVA
1.	Achiziție material rulant – microbuze electrice	4 bucati	714.000
2.	Amenajare P&R PTF Siret și autobaza Siret	1 bucata	476.000
3.	Amenajare B&R Parc Faleza Siret	1 bucata	64.108
4.	Modernizare infrastructura rutiera (Str. 9 Mai, Str. Moldovei, str. Unirii, Str. Latcu Voda și Str. Stefan Petriceicu Voda)	3,714 km	1.957.570
5.	Amenajare stații de autobuz	12 bucati	133.000
6.	Amenajare K&R Manastioara	1 bucata	83.181

7.	Amenajare K&R Padureni	1 bucata	51.051
8.	Amenajare infrastructura velo si pietonala (Str. 9 Mai, Str. Moldovei, Str. Stefan Petriceicu Voda si Str. Latcu Voda)	5,869 km	955.311

3.2. Estimarea cheltuielilor pentru proiectarea, pe faze, a documentației tehnico-economice aferente obiectivului de investiție, precum și pentru elaborarea altor studii de specialitate în funcție de specificul obiectivului de investiții, inclusiv cheltuielile necesare pentru obținerea avizelor, autorizațiilor și acordurilor prevăzute de lege

Conform ghidului de finanțare aferent axei prioritare de investiții 3.2, cheltuielile pentru proiectare și asistența tehnică sunt considerate eligibile după cum urmează:

În cazul proiectelor ce cuprind doar lucrări de construcții, cheltuielile cumulate pentru proiectare și asistență tehnică, constituite din sub-categoriile 42, 43, 44, 45 și 46, sunt eligibile în **limita maximă de 10%** din valoarea cheltuielilor eligibile finanțate în cadrul Categoriei 15 - Cheltuieli pentru investiția de bază.

În cazul proiectelor ce vizează doar achiziționarea de echipamente și/sau mijloace de transport sau modernizarea tramvaielor, cheltuielile cumulate pentru proiectare și asistență tehnică sunt eligibile în **limita maximă de 5%** din valoarea cheltuielilor eligibile finanțate în cadrul Categoriei 6 - Cheltuieli cu achiziția de mijloace de transport.

În cazul unui proiect ce cuprinde atât lucrări de construcții, cât și achiziționarea de echipamente și/sau mijloace de transport sau servicii de modernizare a tramvaielor, cheltuielile cumulate pentru proiectare și asistență tehnică sunt eligibile în **limita maximă de 7%** din valoarea cheltuielilor eligibile cumulate finanțate în cadrul Categoriei 6 - Cheltuieli cu achiziția de mijloace de transport și Categoriei 15 - Cheltuieli pentru investiția de bază.

În cele ce urmează sunt prezentate valorile estimate pentru fazele de proiectare, exprimată în mii euro cu TVA:

Nr. Crt	Denumire capitol și subcapitol de cheltuieli		Valoare (inclusiv TAV) - Mii euro-
3.1	Studii de teren		31,238
	3.1.1	Studiu geologic	6,563
	3.1.2	Studiu topografic	5,250
	3.1.3	Raport privind impactul asupra mediului	0,394
	3.1.4	Studiu hidrologic	1,050
	3.1.5	Studiu de trafic	5,250
	3.1.6	Studiu de soluție	5,250
	3.1.7	Alte studii specifice	7,481

3.2	Documentatii suport si cheltuieli pentru avize si acorduri		17,850
3.3	Expertiza tehnica		7,875
3.4	Certificarea performantei energetice si auditul energetic al cladirilor		0,000
3.5	Proiectare		131,382
	3.5.1	Tema de proiectare	3,019
	3.5.2	Studiu de prefezabilitate	0,000
	3.5.3	Studiu de fezabilitate/DALI	35,307
	3.5.4	Documentatii tehnice necesare in vederea obtinerii avize	22,181
	3.5.5	Verificarea tehnica a PT si DDE	10,500
	3.5.6	Proiect tehnic si detalii de executie	60,375
3.6	Organizarea procedurilor de achizitie		7,875
3.7	Consultanta		34,125
	3.7.1	Consultanta pregatire cerere de finantare	15,750
	3.7.2	Consultanta pe parcursul implementarii proiectului	18,375
3.8	Asistenta tehnica		32,813
3.8.1	3.8.1	Asistenta tehnica din partea proiectantului	9,188
	3.8.1.1	pe perioada de executie a lucrarilor	4,463
	3.8.1.2	pentru participarea la faze	4,725
3.8.2	3.8.2	Dirigentie de santier	23,625
TOTAL			263,158

3.3. Surse identificate pentru finanțarea cheltuielilor estimate (în cazul finanțării nerambursabile se va menționa programul operațional/axa corespunzătoare, identificată)

Obiectivul de investitii va fi depus ÎN CADRUL APELURILOR DE PROIECTE CU TITLUL POR/2017/3/3.2/1/7 REGIUNI ȘI POR/2017/3/3.2/1/BI, AXA PRIORITARĂ 3, PRIORITATEA DE INVESTIȚII 4e, OBIECTIVUL SPECIFIC 3.2 - REDUCEREA EMISIILOR DE CARBON ÎN ZONELE URBANE BAZATĂ PE PLANURILE DE MOBILITATE URBANĂ DURABILĂ

3. Informații privind regimul juridic, economic și tehnic al terenului și/sau al construcției existente

■ REGIMUL JURIDIC:

- terenul este situat în intravilanul localității.
- drum de interes orășenesc și național/european.
- drum de interes orășenesc (judetean):

TRASEUL 2

- str. Stefan Petriceicu Vodă (CF nr. 32604, 32587, 32591): stație autobuz/microbuz propus - stație de tip PARK&RIDE – stație de tip KISS&RIDE (la intersecția cu str. Sf. Onofrei);
- str. Stefan Petriceicu Vodă (CF nr. 32604, 32587, 32591): stație autobuz/microbuz propus (la Școala Generală Măstăzoara) – staționare pe ambele sensuri;
- str. Lațcu Vodă (CF nr. 32590): stație autobuz/microbuz propus (la intersecția cu str. Măstăzești) - staționare pe ambele sensuri;
- str. Lațcu Vodă (CF nr. 32590): stație autobuz/microbuz propus (la intersecția cu str. Tudor Flondor) - staționare pe ambele sensuri;
- str. Unirii (CF nr. 32588): stație autobuz/microbuz propus (în zona BRD SA Siret) - staționare pe ambele sensuri (BRD ; Casa de cultura) – intersecție de linii;
- str. 9 Mai (CF nr. 32606, 32595): stație autobuz/microbuz propus (în zona intersecției cu str. Vasile Alecsandri) - staționare pe ambele sensuri;
- str. 9 Mai (CF nr. 32606, 32595): stație autobuz/microbuz propus (în zona intersecției cu str. Vasile Lupu Voda) - staționare pe ambele sensuri;
- str. Moldovei (CF nr. 32593, 32605): stație autobuz/microbuz propus - stație de tip PARK&RIDE – stație de tip KISS&RIDE – stație de tip BIKE&RIDE (la intersecția cu str. Negostinei).

TRASEUL 1

- str. DN2 (DE 85) – str. Alexandru cel Bun (H.G.R nr. 782/10.09.2014): terminal inter-modal de transport (T1 terminal Siret – autogara), autobaza Siret - stație de tip PARK&RIDE – stație de tip KISS&RIDE) - zona Complex Comercial Vama Siret (CF nr. 3884);
 - str. DN2 (DE 85) - str. Alexandru cel Bun - stație autobuz/microbuz propus – stație de tip PARK&RIDE , stație de tip BIKE&RIDE - parcare zona de "Acord Urbană din Zona Lacului de Acumulare Siret-Rogojești" (CF nr. 32806) - staționare pe ambele sensuri;
 - str. Unirii (CF nr. 32588): stație autobuz/microbuz propus (în zona BRD SA Siret) - staționare pe ambele sensuri (sens giratoriu BRD SA Siret) – capăt linie;
- fără interdicții temporare sau definitive de construire.

- terenul nu este înscris în Lista cuprinzând monumentele istorice din România.

■ REGIMUL ECONOMIC

- drumuri de interes public (străzi categoria III) care urmează a fi propuse pentru modernizarea infrastructurii rutiere și trecerea printr-un proces de îmbunătățire a mobilității urbane.

■ REGIMUL TEHNIC:

Pentru lucrările tehnico-edilitare caracteristicile parcelei, amplasarea construcției, regimul de înălțime și indicatorii maximi de control – conform necesităților și normelor specifice. Suprafața terenului pentru care s-a solicitat eliberarea certificatului de urbanism este de 126.925 mp. Zona este

echipată cu rețelele energie electrică, gaze naturale, apă și canal (parțial). Accesul pietonal și auto se face din străzile menționate la regimul juridic. Drumul prezintă îmbracaminti asfaltice propuse pentru modernizare.

5. Particularități ale amplasamentului/amplasamentelor propus(e) pentru realizarea obiectivului de investiții:

a) descrierea succintă a amplasamentului/amplasamentelor propus(e) (localizare, suprafața terenului, dimensiuni în plan);

Majoritatea strazilor sunt strazi categoria III, clasa tehnica IV, vand o latime a partii carosabile de 6m, si platforma drumului cuprinsa intre 10-12 m. Aceste strazi sunt identificate in inventarul domeniului public la pozitiile: Str. 9 Mai (1.3.7.2 - CF nr. 32606, 32595), Str. Moldovei (1.3.7.2 - CF nr. 32593, 32605) , str. Unirii (1.3.7.2 - CF nr. 32588), Str. Latcu Voda (1.3.7.2 – CF nr. CF nr. 32590) și Str. Stefan Petriceicu Voda (1.3.7.2 - CF nr. CF nr. 32604, 32587, 32591).

Terenul aferent statie P&R PTF Siret si autobazei Siret este in suprafata de, si este identificat prin CF

Terenul aferent statiilor K&R Padureni si Manastioara au suprafata de si sunt incadrate in extrasele de CF

Pentru statiile de autobuz, au fost identificate

b) relațiile cu zone învecinate, accesuri existente și/sau căi de acces posibile;

Lucrarea ce face obiectul investitiei propuse prin prezenta documentatie este situata pe teritoriul U.A.T Siret, orasul Siret si cartierele Padureni-Ruina si Rusi-Manastioara, si PTF Siret-Porubne, judetul Suceava.

Accesul la amplasament/amplasamente se realizeaza prin Str. 9 Mai, Str. Moldovei , str. Unirii, Str. Latcu Voda și Str. Stefan Petriceicu Voda.

c) surse de poluare existente în zonă;

Nu este cazul.

d) particularități de relief;

Se vor stabili in cadrul studiilor de specialitate.

e) nivel de echipare tehnico-edilitară a zonei și posibilități de asigurare a utilităților;

Nu este cazul.

f) existența unor eventuale rețele edilitare în amplasament care ar necesita relocare/protejare, în măsura în care pot fi identificate;

Nivelul de echipare a strazilor: Str. 9 Mai (rețelele energie electrică , apă, canal – parțial, gaze naturale - parțial), Str. Moldovei (rețelele energie electrică), str. Unirii (rețelele energie electrică , apă, canal, gaze naturale), Str. Latcu Voda (rețelele energie electrică , apă – parțial, canal – parțial, gaze naturale - parțial) și Str. Stefan Petriceicu Voda (rețelele energie electrică , gaze naturale - parțial).

g) posibile obligații de servitute;

Nu este cazul.

h) condiționări constructive determinate de starea tehnică și de sistemul constructiv al unor construcții existente în amplasament, asupra cărora se vor face lucrări de intervenții, după caz;

Pentru a îndeplini necesitățile funcționale și de mobilitate urbană, aceste străzi urbane vor trebui să aibă minim o parte carosabilă de 6m (două benzi de 3m), și piste de bicicliști și trotuare pe ambele sensuri de mers, în limita posibilităților, dar pe o distanță cât mai lungă, pentru a asigura o continuitate sporită transportului nemotorizat.

i) reglementări urbanistice aplicabile zonei conform documentațiilor de urbanism aprobate - plan urbanistic general/plan urbanistic zonal și regulamentul local de urbanism aferent;

Conform PUG al Orasului Siret amplasamentele studiate sunt drumuri de interes public (străzi categoria III) care urmează să fie propuse pentru modernizarea infrastructurii rutiere și trecerea printr-un proces de îmbunătățire a mobilității urbane.

j) existența de monumente istorice/de arhitectură sau situri arheologice pe amplasament sau în zona imediat învecinată; existența condițiilor specifice în cazul existenței unor zone protejate.

Nu este cazul.

6. Descrierea succintă a obiectivului de investiții propus, din punct de vedere tehnic și funcțional:

a) destinație și funcțiuni;

Strazile propuse pentru modernizare, vor urmări recomandările prevăzute în PMUD Siret, și vor trebui să asigure, gabaritul de circulație aferent transportului public, și mijloacelor de transport public ce vor fi achiziționate. Totodată aceste străzi vor trebui să asigure și infrastructura necesară deplasărilor nemotorizate, și anume piste de bicicliști și trotuare.

Pentru amenajarea stațiilor de tip Park&Ride și Kiss&Ride se vor urmări dimensionarea lor în funcție de traficul rezultat din studiile de trafic.

b) caracteristici, parametri și date tehnice specifice, preconizate;

Pentru strazile modernizate se vor urmări urmărirea următorilor indicatori, prevăzuți în PMUD Siret:

- străzi categoria III și IV cu două benzi de circulație, fiecare bandă pe sensul de mers având lățimea minimă de 3 m;

Pentru infrastructura velo și pietonală se vor urmări crearea unor piste de bicicliști cu dimensiuni între 1-1,5m și trotuare între 0,75 m și 1,5 m.

Pentru stațiile de autobuz, stațiilor de tip Park&Ride și Kiss&Ride se vor urmări dimensionarea lor în funcție de traficul rezultat din studiile de trafic, PMUD Siret și a altor studii de specialitate.

c) durată minimă de funcționare apreciată corespunzător destinației/funcțiilor propuse;

25 de ani pentru infrastructura rutieră, pietonală și velo.

d) nevoi/solicitări funcționale specifice.

Se va urmări îndeplinirea măsurilor și acțiunilor specifice mobilității urbane, prevăzute în Planul de Mobilitate Urbană Durabilă al orașului Siret.

7. Justificarea necesității elaborării, după caz, a:

- studiului de fezabilitate, în cazul obiectivelor/proiectelor majore de investiții;

Nu este cazul.

- expertizei tehnice și, după caz, a auditului energetic ori a altor studii de specialitate, audituri sau analize relevante, inclusiv analiza diagnostic, în cazul intervențiilor la construcții existente;

Pentru realizarea Obiectivului de investiție vor fi necesare următoarele studii de specialitate:

- studiu geotehnic;
- studiu topografic;
- expertiza tehnică a drumurilor existente;
- expertiza tehnică a clădirilor existente;
- studiu de trafic;
- studiu de soluție pentru realizarea stației de încărcare aferent autobazei Siret;
- studiu de fezabilitate/documentație de avizare a lucrărilor de intervenții;
- documentații pentru obținerea de avize și acorduri;
- proiect tehnic și detalii de execuție;
- proiect pentru autorizarea executării lucrărilor;
- elaborarea de caiete de sarcini pentru achiziția de echipamente/material rulant;
- unui studiu de fundamentare a valorii resursei culturale referitoare la restricțiile și permisivitățile asociate cu obiectivul de investiții, în cazul intervențiilor pe monumente istorice sau în zone protejate.

Nu este cazul.

Data:

10 MAI 2017

Întocmit

Ciobanu Cristian

Șef serviciu urbanism

A



PREȘEDINTE DE ȘEDINȚĂ

Sauciuc Dan-Vasile

[Signature]

Siret, 25.05.2017

Nr. 50



Contrasemnează

SECRETARUL ORAȘULUI

Ioan REBENCIUC

[Signature]