

Măsura ISPA Nr: 2000/RO/16/P/PT/002

AMENDAMENTUL NR. 2

la

MEMORANDUMUL DE FINANȚARE

Convenit între Guvernul României și Comisia Europeană

**privind asistența financiară nerambursabilă acordată prin Instrumentul
pentru Politici Structurale de Preaderare pentru măsura:**

“Lărgirea la patru benzi a drumului național DN5 București - Giurgiu”



AMENDAMENTUL nr. 2
la
MEMORANDUMUL DE FINANȚARE

- 1) Având în vedere faptul ca Memorandumul de finanțare “Lărgirea la patru benzi a drumului național DN5 București-Giurgiu” a fost semnat de către Comisia Europeană în data de 23 octombrie 2000 și de către Guvernul României în 22 decembrie 2000;
- 2) Având în vedere că durata lui a fost extinsă până la 30 iunie 2006 prin schimb de scrisori date 19 iulie și 30 august 2001, formând amendamentul nr. 1 la Memorandumul de finanțare mai sus menționat;
- 3) Având în vedere că Guvernul României a transmis Comisiei Europene pe data de 20 decembrie 2001 o cerere de extindere a scopului Memorandumului de finanțare menționat;
- 4) Având în vedere că se acceptă de către Comisia Europeană modificarea propusă a Memorandumului de finanțare;

Comisia Europeană, denumită în continuare “Comisia”, acționând pentru și în numele Comunității Europene, denumită în continuare “Comunitatea”, reprezentată de domnul Michel Barnier, Membru al Comisiei,

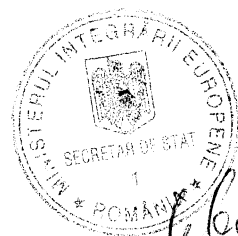
pe de o parte, și

Guvernul României, reprezentat de doamna Hildegard Carola Puwak, ministrul integrării europene, denumit în continuare *Beneficiarul*,

pe de altă parte,

AU CONVENIT URMĂTOARELE:

1. Memorandumul de finanțare “Lărgirea la patru benzi a drumului național DN5 București-Giurgiu” (măsura nr. 2000/RO/16/P/PT/002) se amendează astfel:



Articolul 3 Angajamentul

Paragraful 1 și 2 se modifică astfel:

- (1) Cheltuiala eligibilă maximă publică sau echivalentă care poate fi luată în considerare pentru calcularea asistenței financiare va fi de 65.810.032 Euro;
 - (2) Ponderea asistenței acordate de Comunitate pentru această măsură este stabilită la 66% din totalul cheltuielilor publice sau achivalente, așa cum este prezentat în planul financiar din Anexa II.
2. Plățile în cadrul Amendamentului nr. 2 la Memorandumul de finanțare sunt eligibile pentru asistența financiară acordată prin Instrumentul pentru Politici Structurale de Pre-Aderare, începând cu data de 3 ianuarie 2002, data la care solicitarea de amendare din partea Guvernului României a fost înregistrată de către Comisia Europeană.
 3. Textul original al acestui Amendament nr. 2 la Memorandumul de finanțare îl constituie documentul de față, semnat după cum urmează mai jos, căruia i se atașează o nouă descriere a proiectului, prezentată în Anexa I, un nou Plan financiar, prezentat în Anexa II și noi prevederi de implementare amendate în privința participării țărilor Cipru, Malta și Turcia și în privința Fișelor de monitorizare modificate. Toate celelalte prevederi ale Memorandumului de finanțare inițial rămân neschimbate.

Semnat la București,
2 august 2002
Pentru Beneficiar,

Hildegard C. Puwak
ministrul integrării europene
Coordonatorul Național ISPA

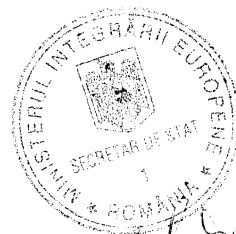
Semnat la Bruxelles,
11 aprilie 2002
Pentru Comunitate,

Michel Barnier
membru al Comisiei Europene



Lista de anexe la Amendamentul nr. 2

- Anexa I Descrierea măsurii (conform amendamentului)
- Anexa II Planul financiar (conform amendamentului)
- Anexa III Prevederi de implementare (conform amendamentului referitor la participarea țărilor Cipru, Malta și Turcia la licitații și referitor la Fișele de monitorizare modificate)



Anexa I la Amendamentul nr. 2
(modificările de text sunt cele prezentate în italic)

Descrierea măsurii

Codul măsurii nr.: 2000/RO/16/P/PT/002

1. Denumirea măsurii: „Lărgirea la patru benzi a drumului național DN5
București – Giurgiu”

2. Autoritatea care prezintă cererea (coordonatorul național ISPA):

2.1 Nume: Dl. Eugen Teodorovici, Director,
Direcția Coordonarea Programelor ISPA și SAPARD
Ministerul Integrării Europene

2.2 Adresa: *Str. Apolodor, nr. 17, Sector 5, București*
E-mail: eugen.teodorovici@mie.ro

3. Autoritate responsabilă cu implementarea (conform celor definite la pct.
2, din secțiunea a II-a, anexa nr. III.2):

3.1 Nume: Dna. Eugenia Dunca, Director
Administrația Națională a Drumurilor

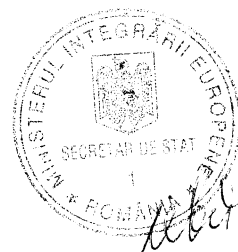
3.2 Adresa: Bdul Dinicu Golescu, nr. 38, sector 1, București
E-mail: ispa@andnet.ro

4. Beneficiar final (în cazul în care acesta este alt organism decât autoritatea
menționată la punctul 3)

Identic cu punctul 3.

5. Localizare

5.1. Țara beneficiară: România
5.2. Regiunea: județul Giurgiu



6. Descriere

Drumul național DN5 se află pe Coridorul nr. IX, localizat în sudul României și face parte din legătura rutieră a orașului București cu Giurgiu și, mai departe, cu Bulgaria, Turcia, Albania, Grecia.

Lucrările de lărgire a drumului constau în:

- *Secțiunea 1: de la km 19 + 600 la km 23 + 200 (Adunații Copăcenii):*
 - a. *construcția variantei de ocolire cu patru benzi a localității Adunații Copăcenii, cu două căi de circulație separate de o zonă mediană,*
 - b. *lucrări de întreținere ale drumului existent în Adunații Copăcenii, incluzând asfaltarea drumului și consolidarea acostamentelor (reabilitarea drumului existent) dar fără schimbarea traseului sau lărgirii.*

Necesitatea construirii variantei de ocolire este una dintre concluziile Studiului de Fezabilitate revizuit întocmit de firma Hyder Consulting Ltd. Decizia de construire a variantei de ocolire a apărut ca urmare a discuțiilor dintre reprezentanții Comisiei Europene, Delegația Comisiei Europene în România, pe de o parte, și Ministerul Lucrărilor Publice, Transporturilor și Locuinței și Administrația Națională a Drumurilor, pe de altă parte.

Varianta de ocolire se desprinde din DN5 la km 19+600 și se termină la km 23+200, unde se integrează în drumul național existent. Varianta de ocolire se va construi cu două căi de circulație și cu o viteză proiectată de 80 km/h.

- *Secțiunea 2: de la km 23+200 la km 59+100: Modernizarea drumului existent și lărgirea la patru benzi (o singură cale de circulație) incluzând măsuri speciale de siguranță a traficului, în special la traversarea localităților Calugăreni, Uzun, Daia și Remus. Aceste măsuri de siguranță a traficului sunt următoarele:*
 - *construcția de pasarele pietonale;*
 - *trecuri pietonale și intersecții semaforizate care vor asigura fluenta traficului și siguranța pietonilor, a persoanelor cu handicap și a cicliștilor;*
 - *paraiești care vor fi montați de-a lungul zonei de siguranță a drumului pentru a preveni traversările ilegale.*



Lărgirea la 4 benzi se va executa urmând actualul traseu al drumului național DN5. Elementele geometrice ale drumului vor fi calculate pentru viteza de proiectare $V=80$ km/h și, unde este cazul, pentru $V=60$ km/h.

Pentru secțiunea de drum cu doua căi de circulație și patru benzi, deja existentă, vor fi proiectate numai lucrări de reabilitare.

Principalele date tehnice ale proiectului:

1) secțiunea de drum

Lungimea	39,4 km	
Parte carosabilă	14 m + acostamente (inclusiv separare în afara localităților)	
Platforma	17 – 19 m	
Sistemul rutier:		
	Beton asfaltic	5 cm
	Binder	5 cm
	Mixtura asfaltică	8 cm
	Balast stabilizat	30 cm
	Balast	25 cm
	Strat de formă	15 cm

2) Secțiunea variantei de ocolire

Lungimea	4,25 km
Parte carosabila	2 căi de circulație de câte 7,00 m fiecare
Viteza de proiectare	60 – 100 km/h
Platforma	20 m
Sistemul rutier:	
Beton asfaltic	4 cm
Binder	4 cm
Mixtura asfaltică	10 cm
Balast stabilizat	30 cm
Balast	25 cm
Strat de formă	15 cm

<i>Acostamentele și zona mediană vor avea următoarele caracteristici:</i>	
<i>Beton asfaltic</i>	<i>4 cm</i>
<i>Balast stabilizat</i>	<i>16 cm</i>
<i>Balast</i>	
<i>Strat de formă</i>	<i>15 cm</i>

Proiectarea *ambelor structuri* este în conformitate cu cerințele Directivei nr. 96/53/CE a Comisiei Europene referitor la sarcini și dimensiuni și, în particular, permite o sarcină maximă pe osie de 11,5 tone. Suplimentar, proiectarea structurilor este în concordanță cu standardele UE.

7. Obiective

Principalele obiective ale politicii în transport

Acestea sunt următoarele:

- eliminarea și prevenirea ambuteiajelor. Se prevede că în starea actuală a drumului ambuteiajele vor apărea în jurul anului 2005, în timp ce lărgirea la patru benzi va amâna apariția acestora până în perioada 2020 - 2025.
- creșterea capacității de trafic și a vitezei medii. Viteza medie (cu valori ale traficului din 1995) este de 43,5 km/h în condițiile actuale și va crește la 63,2 km/h după lărgire. Aceasta reprezintă în medie o economie de timp de 16 minute pe vehicul.
- creșterea fluxului de trafic. Se prevede ca traficul generat va reprezenta aproximativ 6,7% din traficul "normal".
- reducerea accidentelor și îmbunătățirea siguranței traficului.

Mai mult, acest proiect este una dintre prioritățile pe termen scurt ale sectorului de transport, menționate în Programul Național pentru Adoptarea Acquis-ului, versiunea Iunie 1999, pagina 176.

Reabilitarea drumului național București - Giurgiu are ca efect direct impactul trans-frontalier (conform recensământului de trafic efectuat în 1995, traficul internațional pe această rută este în jur de 16% din traficul total și 38 % din traficul greu). De fapt, el este complementar unei serii de măsuri luate deja pentru a îmbunătăți tranzitul la punctul de frontieră Giurgiu - Ruse, incluzând o șosea de centură și un punct vamal pentru vehiculele grele. Acest punct este în



prezent singura legătură fixă peste Dunăre între România și Bulgaria. Acesta este unul din motivele pentru care proiectul a fost trecut pe lista priorităților Pactului de Stabilitate Balcanic.

Indicatori ce trebuie utilizați în monitorizarea progreselor fizice a lucrărilor de construcție pentru proiect:

Nr. crt.	Categoria de lucrări	Unitatea de măsură	Cantități estimate
1	Terasamente: - decaparea pamântului vegetal - umpluturi - săpături	mii m ³	207.25 288.9 667.8
2	Strat de agregate naturale stabilizate cu 6% ciment	mii m ³	178.28
3	Balast	mii m ³	274.93
4	Mixtură asfaltică	mii tone	142.52
5	Binder	mii tone	155.47
6	Beton asfaltic	mii tone	68.03
7	Rigole și șanțuri	mii ml	72.87
8	Podete: - dalate-L=2,00 m - dalate-L=0,5m	buc. buc.	48 1110
9	Pământ vegetal pe taluze	mii m ³	58.9
10	demolare: - beton (podete, rigole, șanțuri, trotuare, parapete) - beton armat (podete)	mii m ³ mii m ³	3.997 0.462
11	Poduri	buc./ml.	4/199

8. Programarea lucrarilor

<i>Categorii de lucrări</i>	<i>Începere</i>	<i>Terminare</i>
<i>Planificare și proiectare (1) +(2)</i>	<i>Aprilie 2002</i>	<i>Decembrie 2001</i>
<i>Achiziții de terenuri</i>	<i>Aprilie 2001</i>	<i>Iunie 2002</i>
<i>Construcție Adunații Copăceni - Giurgiu</i>	<i>Iulie 2002</i>	<i>Decembrie 2004</i>
<i>Construcția variantei de ocolire Adunații Copăceni</i>	<i>August 2002</i>	<i>Decembrie 2004</i>
<i>Recepție Adunații Copăceni - Giurgiu</i>	<i>Ianuarie 2005</i>	
<i>Recepția variantei de ocolire Adunații Copăceni</i>	<i>Ianuarie 2005</i>	

- (1) Studiul de fezabilitate, Documentația de Licitatie și Proiectul tehnic pentru București – Giurgiu au fost întocmite de Hyder Consulting și finanțate în cadrul programului PHARE.
- (2) Finalizarea detaliilor de execuție și Documentației de Licitatie pentru proiectul drum expres Adunații Copăceni - Giurgiu și a variantei de ocolire Adunații Copăceni au fost întocmite de Hyder Consulting Consulting și finanțate în cadrul Facilității ISPA.

9. Analiza cost - beneficiu socio-economică

A fost aleasă varianta cu cea mai scăzută rata de creștere a traficului din valoarea totală. Aceasta a fost estimată pe baza recensământului de trafic efectuat în 1995 de către Administrația Națională a Drumurilor: contorizare manuală în patru puncte pe drumul național nr .5.

Mașini	Autobuze	Camioane	Total
249.481	59.722	198.338	507.541

Pe aceasta bază, traficul de perspectivă pe tipuri de automobile a fost previzionat.



Perioada	Rata de creștere anuală (din traficul total)
1995-2000	3.71%
2000-2005	4.56%
2005-2010	4.84%
2010-2015	4.78%
2015-2020	3.86%
2020-2025	3.23%
2025-2030	2.78%

Sub-modelul VOC (costul de operare al vehiculelor) al modelului din HDM III al Băncii Mondiale a fost folosit, împreună cu relațiile fluxuri –viteza pentru a calcula costul de operare al vehiculelor pentru fiecare an:

- a) în cazul implementării proiectului
- b) în cazul neimplementării proiectului

Diferențele apărute în VOC între cazurile a) și b) au dat beneficiile nete.

În tabelul de mai jos sunt prezentate în rezumat principalele concluzii (Rata de Rentabilitate Economică în %).

Rezultatele beneficiilor din:		RRE%
Trafic normal		29.9
Trafic normal și trafic generat		31.2
Trafic normal și trafic generat + valoarea reducerii accidentelor		31.4
Trafic normal și trafic generat + valoarea reducerii accidentelor + economiile de timp		33.6

10. Principalele elemente ale analizei financiare

Acest proiect nu va aduce venituri din taxare.

11. Analiza impactului asupra mediului

Proiectul face parte din clasa de dezvoltare cuprinsă în anexa Directivei nr. 85/337/CE (97/11/CE).

Studiul de impact asupra mediului a fost făcut de către consultantul local IPTANA Search, ca parte a studiului de fezabilitate existent. Acest studiu a fost

revizuit, *extins pentru varianta de ocolire* și completat în concordanță cu procedurile Comisei Europene, de un consultant internațional ca parte a revizuirii studiului de fezabilitate (finanțat prin PHARE) *și studiului tehnic*. Studiul de impact asupra mediului și de îmbunătățire a mediului, incluzând consultații publice și măsuri de siguranță a circulației *au fost finalizate în octombrie 2001 pentru sectorul de drum și vor fi completate în ianuarie 2002 pentru varianta de ocolire*.

Până în acest moment, Agenția de Protecție a Mediului Giurgiu a fost consultată pe parcursul întocmirii studiului de fezabilitate și un anunț a fost publicat pe data de 10 decembrie 1998 în ziarul "Adevărul", prin care opinia publică era invitată să-și spună părerea.

Consultarea autorităților publice a fost făcută și prin urmare, a fost emis pe data de 9 martie 2000, avizul Ministerului Mediului, *care a fost reînnoit pe data de 14 august 2001*.

Cu toate ca proiectul nu implică legături directe cu Bulgaria, se intenționează consultarea autorităților bulgare relevante.

În final, Documentația de Licitatie va cuprinde măsuri de protecție a mediului și Consultanții pentru Supervizare vor fi direct implicați în monitorizarea acestor măsuri.



12. Cost și Asistență (în EURO)

Eșalonarea estimată a plăților

euro			
Articol	Total costuri fara T.V.A.	Cheltuieli neeligibile	Total cheltuieli eligibile
Taxe planificare/proiectare	1.808.216	567.241 ⁽²⁾	1.240.975
Achiziții terenuri ⁽¹⁾	6.000.000	6.000.000	
Pregătirea șantierului (mediu)	300.000		300.000
Organizarea de șantier	7.526.183		7.526.183
Lucrări principale: -Adunații Copăceni- Giurgiu - Adunații Copăceni by- pass	42.643.072 7.631.943		42.643.072 7.631.943
Asistenta Tehnica (instruire si testare)	13.990		13.990
Supervizare pe perioada implementării	2.278.000		2.278.000
Contingenta ⁽³⁾	2.538.985		2.538.985
Impozite/taxe	2.099.870	2.099.870 ⁽⁴⁾	
Altele (realocări servicii)	1.636.884		1.636.884
TOTAL	74.477.143	8.667.111	65.810.032

(1) Costul achizițiilor de terenuri nu include taxe.

(2) Costuri apărute înaintea aplicației (inclusiv revizuirea studiului de fezabilitate și proiectul tehnic și documentația de licitație-finanțare PHARE).

(3) Pe deplin justificat și aplicabil numai pentru categoriile de buget menționate.

(4) Alte cheltuieli neeligibile (taxe și impozite exclusiv T.V.A.).

Costuri totale	Contribuția sectorului privat	Cheltuieli neeligibile	Total cheltuieli eligibile	Contribuția ISPA	Rata asistenței %
74.477.143	-	8.667.111	65.810.032	43.434.621	66

Rata asistentei 66%



13. Implicarea Instituțiilor Financiare Internaționale:

Nu există.

14. Condiții specifice referitoare la proiect:

Vezi Memorandumul de finanțare.

Anexa nr. Ia

**Măsura ISPA nr. 2000/RO/16/P/PT/002
Lărgirea la 4 benzi a drumului național nr. 5
București-Giurgiu și varianta de ocolire la Adunații Copăceni**

Planul de Achiziții

Licitația nr.	Descrierea lucrărilor și serviciilor care vor fi licitate	Tipul contractului (lucrări, achiziții sau servicii)	Luna prevăzută de lansare a licitației (luna/an)	Rata de rambursare a facturilor legate de specificul contractului
1	Supervizare București-Giurgiu	servicii*	iulie 2000	66 %**
2	Lărgirea la patru benzi a drumului național DN5 Adunații Copăceni-Giurgiu	lucrări	decembrie 2001	66 %**
3	<i>Construcția variantei de ocolire Adunații Copăceni</i>	<i>lucrări</i>	<i>ianuarie 2002</i>	<i>66 %**</i>
4	<i>Finalizarea Proiectului Tehnic și a Documentației de Licitație pentru București - Giurgiu drum expres și varianta de ocolire Adunații Copăceni</i>	<i>servicii ***</i>	<i>5 iulie 2001 semnat</i>	<i>66 %**</i>

* contract semnat pe data de 14 septembrie 2001 cu firma HYDER Consulting Ltd.

** descreștere a ratei de asistență ISPA datorită amendării Memorandumului de finanțare, în vederea includerii în scopul inițial al proiectului a construcției variantei de ocolire Adunații Copăceni



*** procedura de negociere cu firma HYDER Consulting Ltd.

Termenii specifici de atribuire a contractelor vor fi disponibili în Jurnalul Oficial al Comunităților Europene și/sau pe Internet.

Anexa III la Amendamentul nr. 2: Implementarea prevederilor amendate

Anexa III.1 Prevederile Financiare ale Implementării ISPA

Secțiunea XI

Transparență în încheierea contractelor

Se modifică astfel:

(2) (a) “Participarea la procedurile licitației va fi asigurată în aceeași termeni tuturor persoanelor fizice și juridice în vederea aplicării Tratatului pentru toate persoanele fizice și juridice în țările beneficiare ISPA și din Cipru, Malta și Turcia”.

Anexa III.3 Model pentru Plata Revendicărilor, pentru raportarea progreselor financiare și fizice și solicitarea de modificări.

Anexa III 3 b

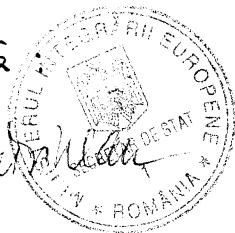
Se modifică astfel:



Se certifică traducerea cu originalul în limba engleză

- Maria Crivineanu - secretar de stat

- Eugen Teodorovici - director



[Handwritten signature]

FIȘA DE MONITORIZARE ISPA

Toate datele din acest raport trebuie actualizate la 30 iunie sau 31 decembrie

1A. IDENTIFICAREA MĂSURII

Numele măsurii:

Memorandumul de finanțare ISPA nr.:

Agencia de Implementare:

Rata asistenței ISPA:	
-----------------------	--

Semnarea Memorandumului de Finanțare	- Comisia
	- Țara

Numărul amendamentului	- Comisia
	- Țara

1B. AGENȚIA DE IMPLEMENTARE (AI)

Numele:

Adresa:

Codul poștal:	Localitatea:
---------------	--------------

Persoana de contact:

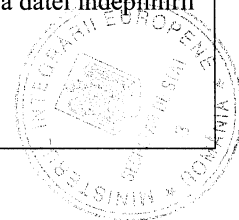
Telefon: _____

E-mail: _____

2. SCURTĂ DESCRIERE CRONOLOGICĂ A ACTIVITĂȚILOR / LUCRĂRILOR REALIZATE

3. CONDIȚII SPECIFICE REFERITOARE LA MĂSURĂ (ARTICOLUL 8 AL MEMORANDUMULUI DE FINANȚARE MF)

Referiri la condițiile specifice, dacă există, și precizarea modului în care au fost îndeplinite, precum și a datei îndeplinirii (nr. scrisorii Comisiei prin care se aduce la cunoștință îndeplinirea condițiilor respective)



4. ACTUALIZAREA PLANULUI DE ACHIZIȚII								
Contract (Nr., Tip&Descriere) *	Data publicării anunțului de prevedințare a licitației	Tipul licitației vizate**	Data publicării anunțului de licitație		Costul contractului/ costul estimativ al contractului MEURO	Tipul co- finanțării Combinată/ paralelă	Data semnării și numele câștigătorului / stadiu ***	
			Dacă nu s-a publicat	Dacă s-a publicat				
			Data estimativă	Data, nr. MO, Internet				
Semnat								
În pregătire								

(*) Specificați contractul principal.

(**) Indicați dacă acordul contractual va fi conform Cărtii FIDIC Roșii, Galbene sau Argintii. Specificați dacă licitația este local, internațională sau restrânsă și justificați procedura în cazul precalificării.

(***) Pentru contractele aflate în pregătire, oferiți câteva detalii despre stadiul pregătirii documentelor de licitație.

5. PLANUL DE CHELTUIELI**UM: EURO**

Anul	Costul eligibil total		Plățile efectuate		Cheltuieli viitoare estimative		Cheltuieli totale		Diferență/ Cost total% (9)=((7)-(2))/ total (2)
	Estimarea inițială*	Estimarea acceptată curentă **	(până la data raportării)	(%) (3)/(2)	(de la data raportării)	(%) (5)/(2)	(7)=(3)+(5)	(%) (7)/(2)	
	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)
2000									
2001									
2002									
Trim. 1									
Trim. 2									
Trim. 3									
Trim. 4									
2003									
Trim. 1									
Trim. 2									
Trim. 3									
Trim. 4									
2004									
2005									
2006									
Total									

Propuneri de schimbare a Planului Financiar Da ☐ Nu ☐

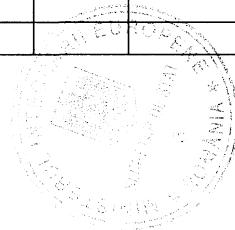
Transmise la CE în data de:

Vor fi transmise la CE în data de:

Vor fi prezentate în cadrul Comitetului de Monitorizare (atașați planul și motivele schimbării)

* La momentul semnării Memorandumului de Finanțare

** Ultimul Comitet de Monitorizare



7. CAUZA DIFERENȚELOR (DACĂ EXISTĂ) DINTRE EXECUȚIA FIZICĂ ȘI CEA FINANCIARĂ

EXPLICATII PRIVIND INTARZIERILE (DACA EXISTA)

8. PROBLEME TEHNICE, FINANCIARE SAU LEGALE (ANEXA III.1 A MF)

Se va face referire la orice problemă apărută în implementarea măsurii, incluzând, ca punct de plecare, planul financiar original și se va explica ce acțiuni au fost întreprinse pentru a fi corectate.

Se va face referire la orice suspendare, corecție financiară și/sau neregularitate.

9. OBSERVAȚII ȘI RECOMANDĂRI ALE AUTORITĂȚILOR DE INSPECȚIE NAȚIONALE ȘI / SAU COMUNITARE (ANEXA III.1 A MF)

Se va prezenta, pe scurt, observațiile sau recomandările, dacă există, (cu referire la sursă) și se va declara modul prin care s-a răspuns la acestea.

10. MĂSURI ADOPTATE PENTRU PROMOVAREA ASISTENȚEI COMUNITARE (ANEXA III.6 A MF)

Panouri ridicate pe șantier?* Da ☐ Nu ☐

Mijloacele de comunicare utilizate pentru informarea publicului despre măsură:

Presă ☐ Televiziune ☐ Radio ☐

Alte mijloace audio-vizuale ☐

Tipul documentației tipărite aflată la dispoziția publicului:

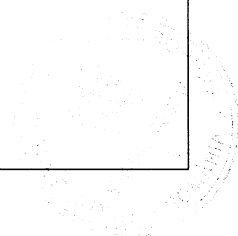
11. DATA PREVĂZUTĂ PENTRU FINALIZARE

In MF inițial (data finală stabilită în MF inițial)

În MF curent (data finală în MF modificat)

Data prevăzută pentru finalizare

Modificarea datei va fi propusă la CM: Da ☐ Nu ☐



PLANUL FINANCIAR revizuit (bazat pe sumele contractate de la bugetul UE)

Titlul masurii: "Largire la 4 benzi a drumului national DN 5 Bucuresti-Giurgiu"

Nr. ISPA: 2000/RO/16/P/PT/002

Euro

Anul	Costul total	Costurile ne eligibile	Costurile eligibile					
			Total			ISPA		Central Government
	1	2	3	4	5	6		
	=2+3		=5+7	(%) =3/1		(%) =5/3	7	
2000	52.648.025	-	52,648,025	-	34,747,696	66	17,900,329	
2001	-	-	-	-	-	-	-	
2002	-	-	-	-	-	-	-	
2003	-	-	-	-	-	-	-	
2004	7,000,004	-	7,000,004	-	4,620,003	66	2,380,001	
2005	6,162,003	-	6,162,003	-	4,066,922	66	2,095,081	
2006	-	-	-	-	-	-	-	
nespecificat	8,667,111	8,667,111	-	-	-	-	-	
Total	21,829,118	8,667,111	65,810,032	88	43,434,621	66	22,375,411	

'Loan from IFI *	11	12 (%) 11/1					
			-	-	-	-	-

* a se specifica

