

ANEXA 3: RAPORT DE EVALUARE A IMPACTULUI PROIECTULUI/PROGRAMULUI

I. Rezumatul proiectului

Denumirea proiectului/programului: „Dezvoltarea activității economice în sectorul cu potențial industrial regional a orașului Hîncești prin construcția capitală a drumului de ocolire”

Codul proiectului/programului: 0860

Data aprobării finanțării: Conform deciziei CNCDR nr. 13/13 din 20.12.2013, suma aprobată din FNDR constituia **28 517,16 mii lei;**

Localizarea proiectului/programului: or. Hîncești,

Data demarării – actual: Finanțarea aprobată, conform deciziei CNCDR nr. 13/13 din **20 decembrie 2013;** Lansarea proiectului (conform Acordului de Parteneriat) – **16.06.2014;**

Data finalizării - planificat: 20 luni;

Data finalizării: **06.2017,** conform procesului verbal de recepție finală;

Bugetul total: **28 517,16 mii lei,** conform cererii de finanțare;

1. Descrierea succintă a contextului general al proiectului, conform cererii de finanțare:

Construcția unui sector de drum între str. Chișinăului și str.Cogîlnicianu (PC 9+35 pînă la PC14+42) în or. Hîncești cu accesul la traseele republicane R3, R34 și R33. În rezultatul implementării proiectului circa 25726 de locuitori vor avea acces confortabil la drumul republican Chișinău-Hîncești-Cimișlia-Basarabeasca R3 și R34. Implementarea acțiunii exclude pericolul de inundare a 450 de case.

2. Intervenția logică a proiectului, conform cererii de finanțare:

Obiectiv general: Devierea traficului rutier regional ce trece prin centrul orașului, slăbirea intensității de circulație a transporturilor tranzit și de mare tonaj precum și asigurarea accesului transportului către zonele industrial-economice.

Obiectivele specifice:

1. Construcția unui sector de drum pichetul 9 +42 și instalarea sensului giratoriu în or. Hîncești cu accesul la traseele republicane R3, R34 și R33.
2. Îmbunătățirea situației social-economice din regiune prin crearea drumului de ocolire.

| | |
|---|--|
| <p>În ce măsură obiectivul general și obiectivele specifice ale programului/proiectului contribuie la implementarea politicii de dezvoltare regională/rurală sau alte politici/documente strategice sectoriale relevante (spre exemplu: SNDR, SDR, strategiile de dezvoltare social-economică a localității / raionului, planurile de acțiuni, etc.)?</p> | <p>Conform Cererii de finanțare, proiectul se încadrează în prioritatea nr.1 a Strategiei de Dezvoltare Regională Centru „Reabilitarea infrastructurii fizice”, Măsura 1.2 Reabilitarea și modernizarea rețelei de drumuri existente și a conexiunilor internaționale.</p> <p>Sursa: http://adrcentru.md/public/files/generale/Plan Operational Regional 2 010-2012.pdf</p> <p>Sursa: http://adrcentru.md/doc.php?l=ro&idc=412&id=1033&t=/Proiecte-de-dezvoltare-regionala/Proiecte-incluse-in-Planul-Operational-Regional-POR-2010-2012/Constructia-drumului-de-acces-Scoreni-Truseni-MI</p> <p>Atât obiectivul general al proiectului „Devierea traficului rutier regional ce trece prin centrul orașului, slăbirea intensității de circulație a transporturilor tranzit și de mare tonaj precum și asigurarea accesului transportului către zonele industrial-economice”, cât și obiectivele specifice:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Construcția unui sector de drum pichetul 9 +42 și instalarea sensului giratoriu în or. Hîncești cu accesul la traseele republicane R3, R34 și R33. 2. Îmbunătățirea situației social-economice din regiune prin crearea drumului de ocolire, <p>se identifică ca fiind parte a Strategie Naționale de Dezvoltare, a Strategiei Naționale a Infrastructurii Transportului avînd ca obiectiv comun dezvoltarea social-economică echilibrată și durabilă a întregii regiuni.</p> <p>Proiectul își justifică importanța prin îmbunătățirea accesului spre drumul republican Chișinău-Hîncești-Cimișlia-Basarabeasca R3 și Chișinau-Leova R34, obiectul sus numit, îndeplinește o funcție deosebită ca drum de ocolire a transportului din direcția Basarabeasca către direcția Cahul, Chișinau și cel mai important către Europa prin Vama Leușeni.</p> <p>De-a lungul acestui sector de drum în prezent sunt amplasate obiective industriale și de producere, totodată acesta servește ca zonă de protecție a râului Cogîlnic și asigură legătura optimă a or. Hîncești cu rețeaua rutieră a Republicii Moldova.</p> |
| <p>În ce măsură conținutul programului/proiectului corespunde necesităților specifice ale grupurilor țintă?</p> | <p>Conform cererii de finanțare grupurile țintă reprezintă:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Populația orașului Hîncești și a satelor Bozieni, Logănești, Stolniceni, Bobeica; • Conducătorii auto care vor beneficia de condiții de trafic mai rapide, mai economice și mai sigure; • Persoanele care utilizează traseul între locul de domiciliu și serviciu cu mijloace de transport personale sau cu mijloace de transport în comun; |

| | |
|--|--|
| <p>În ce măsură riscurile și ipotezele au fost analizate și luate în considerație în procesul de elaborare/planificare a programului/proiectului?</p> | <p>În procesul de evaluare și analiză a rubricii „ipoteze” din matricea cadrului logic a Cererii de finanțare, nu au fost incluse riscurile. De asemenea, nu a fost posibil de evaluat matricea riscurilor și modalitatea în care aceste riscuri au fost administrate și atenuate pe parcursul implementării proiectului, din simplu considerent că aceasta lipsește. Mecanismul de evaluare și monitorizare al riscurilor nu a fost elaborat.</p> |
| <p>Au fost introduse careva modificări în cadrul proiectului? Dacă da, în ce măsură acestea au adus la îmbunătățirea proiectului?</p> | <p>Proiectul a fost implementat în 2 etape, astfel la data de 15.05.2014 între ADR Centru în calitate de co-investitor, primăria or. Hîncești în calitate de beneficiar și Norton SRL în calitate de antrenor a fost încheiat contractul de antrepriză cu nr. 13/6-10. Durata lucrărilor contractate a fost de 7 luni de la semnarea contractului și primirea ordinului de începere a execuției lucrărilor. Valoarea lucrărilor contractate a fost de 22 360,92 mii lei (inclusiv TVA). La 13.05.2015 a fost încheiat acodul adițional cu nr. 13/10 prin care a fost modificată durata executării lucrărilor de la 7 luni la 8 luni și a fost majorată valoarea contractuală la 23 148,40 mii lei. În temeiul actului de constatare al grupului de lucru al proiectului nr. 01 din 13 mai 2015 s-a decis excluderea din proiect a pistei pentru bicicliști, din motiv că aceasta are o acoperire asfaltică de doar 4 cm grosime, fapt ce va duce la deteriorarea acesteia ca urmare a exploatarea drumului de către transportul de mare tonaj, în condițiile în care pista de bicicliști nu este protejată de accesul transportului. Excluderea acestor lucrări nu au afectat calitatea lucrărilor și exploatarea drumului conform destinației. Ulterior, în temeiul actului de constatare a grupului de lucru din data de 10.04.2014 s-a decis excluderea construcției podețului din tranșa a doua a drumului deoarece reconstrucția acestuia cu micșorarea cotelor rîului ar fi dus la inundarea terenului din partea superioară a drumului. S-a stabilit necesitatea restabilirii albiei rîului Cogîlnic cu o adîncime de 1-1,5 m și includerea construcției podețului în etapa a treia a proiectului. Adițional a fost exclusă instalarea sistemului de iluminat public, proiectul tehnic nu mai corespunde cu situația din teren. Verificatori au atenționat despre necesitatea strămutării liniilor electrice aeriene de 10 kw care cad sub incidența drumului construit. Acele lucrări au fost efectuate ulterior implementării proiectului din resurse locale.</p> |
| 2. Eficienta | |
| <p>Au fost alocate suficiente resurse în program/proiect pentru a asigura atingerea obiectivelor/rezultatelor propuse? Au fost acestea utilizate în mod adecvat/optim?</p> | <p>Costul total final al proiectului a constituit 21 185 535,65 lei, dintre care 15 717 032,88 lei (inclusiv supravegherea tehnică 147 906,67 lei) au fost valorificate în prima etapă și 5 465 602,77 lei (inclusiv supravegherea tehnică 26 650,87 lei) la etapa a doua. Conform actului de primire-predare a bunurilor: Panouri de informare 1x1,8 m – 2 900 lei; Lucrările de construcție în cadrul proiectului au fost efectuate de către: 1. Norton SRL pentru lucrări de reparație a porțiunii de drum între str. Chișinăului și str. Kogîlniceanu, or. Hîncești, pentru o durată de execuție a lucrărilor de 8 luni, conform contractului de antrepriză nr 13/6-10 din 15.05.2014 și acordurilor adiționale. Valoarea contractuală a lucrărilor- 18 256 081,63 lei.</p> |

| | |
|---|---|
| <p>Care sunt rezultatele obținute până în prezent în urma implementării programului/proiectului (în conformitate cu indicatorii stabiliți), precum și nivelul de calitate a acestora?</p> | <p>Beneficiarii și partenerii săi, conform cererii de finanțare au atins următoarele rezultate:</p> <ul style="list-style-type: none"> • locuitorii raionului Hîncești dispun de acces confortabil la drumul republican Chișinău-Hîncești-Cimișlia-Basarabeasca R3 și R34; • a fost redusă substanțial degradarea și uzura arterelor existente, datorită suprasolicităților cauzate de traficul greu; • a fost redusă semnificativ poluarea mediului prin reducerea noxelor și a zgomotului; • au fost realizate legături între rețelele de transport care atrag fluxuri de mărfuri; • A fost exclus pericolul de inundare a 450 de case; • S-a majorat atractivitatea investițională a localității; • A fost sporită considerabil capacitatea de circulație, astfel reducându-se blocajele rutiere, s-au diminuează pagubele provocate de trecerea transportului de mare tonaj a caselor de locuit și a cladirilor de pe str. 31 August (segment de drum național ce traversează centrul orașului). |
| <p>Toate grupurile țintă au acces la / pot utiliza rezultatele / serviciile programului/proiectului?</p> | <p>Rezultatele obținute sunt accesibile pentru toate grupurile țintă ale proiectului. Drumul renovat, este utilizat atât de populația și agenții economici locali, cât și de locuitorii celor 5 localități vizate de proiect.</p> |
| <p>În ce măsură sistemul de MBR¹ aplicat a contribuit la un proces de luare de decizii eficient?</p> | <p>Rezultatele proiectului au contribuit la îmbunătățirea considerabilă a condițiilor de circulație a locuitorilor raionului Hîncești.</p> <p>Proiectul a contribuit la îmbunătățirea accesului spre drumul republican Chișinău-Hîncești-Cimișlia-Basarabeasca R3 și Chișinău-Leova R34, astfel îndeplinind o funcție deosebită ca drum de ocolire a transportului din direcția Basarabeasca către direcția Cahul, Chișinău și cel mai important către Europa prin Vama Leușeni.</p> <p>Deasemenea, rezultatele proiectului contribuie pozitiv la îmbunătățirea condițiilor social-economice și climatului investițional în aria de intervenție.</p> <p>Totodată implicarea activă a administrației publice locale de nivelul I prin promovare și conlucrare cu partenerii de dezvoltare, aduc beneficii localității.</p> |
| <p>A fost aplicat un mecanism de management al riscurilor? Cât de efectiv a fost aplicat acesta în atenuarea riscurilor?</p> | <p>Sistemul de management aplicat poate fi perceput ca fiind unul bazat pe rezultate.</p> <p>În procesul de implementare a proiectului, au fost luate măsuri de atenuare a riscurilor financiare și operaționale. Pentru atingerea obiectivului general din cadrul acestui proiect au fost alocate surse financiare necesare. Eficiența proiectului în raport cu rezultatele planificate este net superioară. În cazul intervenției neconformităților în proiectul tehnic și constatării volumelor adăugătoare, au fost remediate în timp proxim și prin luare de decizii la cel mai înalt nivel de către factorii de decizie, fapt confirmat prin documentarea acestora în procese verbale.</p> |
| <p>În ce măsură rezultatele obținute au contribuit la atingerea obiectivelor programului/proiectului?</p> | <p>Obiectivul general ” Devierea traficului rutier regional ce trece prin centrul orașului, slăbirea intensității de circulație a transporturilor tranzit și de mare tonaj precum și asigurarea accesului transportului către zonele industrial-economice” al proiectului a fost atins cu succes și a contribuit</p> |

¹ Sistemul de monitorizare și evaluare bazat pe rezultate

| | |
|--|---|
| | <p>continuitatea circulației prin conexiunea cu drumurile naționale R3 și R34.</p> <p>Planul de durabilitate a fost elaborat și aprobat de către beneficiar, după implementarea proiectului pentru perioada 2019-2021.</p> |
| <p>Există responsabilități asumate (ownership) din partea beneficiarilor programului/proiectului ? Sunt suficiente capacități instituționale și manageriale ca să asigure continuitate și utilizarea eficientă a beneficiilor programului/proiectului?</p> | <p>Pe perioada de asigurare durabilitate 2019-2021, beneficiarul a raportat în baza notelor informative cu acțiuni întreprinse și persoane desemnate, pentru mentenanța drumului de 1.44 km.</p> <p>Au fost planificate măsuri, care au fost realizate pe toată perioada sezonului rece și cald: a) curățarea rigolelor pentru scurgerea apelor pluviale, dezzăpezirea drumului, asigurarea cu material antiderapant, cosirea acostamentului, instalarea semnelor de circulație, plombarea a 3 porțiuni de drum, care a fost deteriorat de unitățile de transport cu tonaj mare, etc.</p> <p>Conform Actului de primire-predare a bunurilor nr. 1/0860 din 15.12.2015 Obiectul "Dezvoltarea activității economice în sectorul cu potențial industrial regional a orașului Hîncești prin construcția capitală a drumului de ocolire" (<i>lucrări de construcție și servicii de supraveghere tehnică</i>) în sumă de 15 717 032,88 lei și Actului de primire-predare a bunurilor nr. 17 din 28 martie 2018, în sumă de 5 438 951,90 lei au fost transmise în posesia beneficiarului final, primăria mun. Hîncești.</p> <p>La moment, drumul se află la balanța APL.</p> |
| <p>Există un cadru de politici adecvat pentru menținerea corespunzătoare a beneficiilor/rezultatelor programului/proiectului?</p> | <p>Cadrul de politici existent este favorabil pentru menținerea corespunzătoare a rezultatelor proiectului.</p> <p>Astfel măsura 1.1 "Reabilitarea rețelei de drumuri locale și regionale" la Strategia de dezvoltare regională Centru pentru anii 2013-2015 stipulează că modernizarea drumurilor urmărește scopul de a spori accesul la arterele naționale și internaționale pentru o mai bună conectivitate și mobilitate la nivel regional. În acest context, în Programul Regional Sectorial în domeniul drumurilor regionale și locale, pentru Regiunea de Dezvoltare Centru au fost identificate 12 coridoare rutiere principale care vor servi propunerilor de proiecte.</p> <p>Calitatea proastă a drumurilor din Republica Moldova rămâne în continuare o problemă majoră și dezvoltarea, întreținerea și modernizarea rețelei de drumuri prin punerea în aplicare a proiectelor de reconstrucție și extindere este o prioritate pentru politicile de dezvoltare regională.</p> <p>Obiectivele de modernizare a drumurilor sunt prevăzute în Strategia de Transport și Logistică pentru 2013-2022, aprobată prin Hotărârea Guvernului nr. 827/2013.</p> |
| <p>6. Aspecte transversale (cross-cutting)</p> | |
| <p>Respectarea Drepturilor Omului:</p> <p>- În ce măsură programul/proiectul a contribuit la promovarea drepturilor omului?</p> <p>- În ce măsură programul/proiectul a ținut cont de grupurile vulnerabile în procesul de planificare? Care a</p> | <p>Proiectul dat a contribuit la asigurarea dreptului fiecărui cetățean al țării la libera circulație, garantat conform articolului nr.27 al Constituției Republicii Moldova.</p> <p>Implementarea proiectului respectiv influențează direct bunăstarea și nivelul de trai al beneficiarilor finali. Astfel a fost asigurat dreptul la liberă circulație, dreptul la asistența medicală primară, dreptul la informație și toate grupurile țintă au avut de câștigat în urma implementării proiectului.</p> |

Chișinău-Leova R34, obiectul sus numit, îndeplinește o funcție deosebită ca drum de ocolire a transportului din direcția Basarabeasca către direcția Cahul, Chișinău și cel mai important către Europa prin Vama Leușeni.

2. Costul total final al proiectului a constituit **21 185 535,65 lei**, dintre care **15 717 032,88 lei** (inclusiv supravegherea tehnică 147 906,67 lei) au fost valorificate în prima etapă și **5 465 602,77 lei** (inclusiv supravegherea tehnică 26 650,87 lei) la etapa a doua. Conform actului de primire-predare a bunurilor: Panouri de informare 1x1,8 m – **2 900 lei**;
Procesul de implementare a proiectului a fost bine planificat. În raport cu programarea inițială, au fost excluse de la implementare sensul giratoriu, sistemul de iluminat, pista pentru bicicliști și podețul, totodată activitățile proiectului nu au fost decalate semnificativ, fapt care să conducă la întâzieri ale unor etape viitoare;
3. Rezultatele obținute sunt accesibile pentru toate grupurile țintă ale proiectului. Drumul renovat dintre localitățile vizate, este utilizat atât de populația și agenții economici locali, cât și din afara or. Hîncești și au contribuit la îmbunătățirea considerabilă a condițiilor de circulație a locuitorilor satelor Bozieni, Logănești, Stolniceni și Bobeica. Proiectul a contribuit la îmbunătățirea accesului spre drumul republican Chișinău-Hîncești-Cimișlia-Basarabeasca R3 și Chișinău-Leova R34, astfel îndeplinind o funcție deosebită ca drum de ocolire a transportului din direcția Basarabeasca către direcția Cahul, Chișinău și cel mai important către Europa prin Vama Leușeni.
4. Impactul pozitiv al proiectului se atestă asupra instituțiilor publice, agenților economici, populației celor 4 localități cât și asupra factorilor de mediu. Totodată a contribuit eficient la atingerea obiectivului general.
5. La moment, drumul cu statut local se află la balanța administrației publice locale. Primăria municipiului Hîncești continuă să întreprindă măsuri de amenajare a sectorului vizat, astfel încât să asigure continuarea proiectului realizat, cum ar fi consolidarea și întreținerea acostamentelor, plantarea copacilor, renovarea sistemului de iluminat stradal, construcția sensului giratoriu, renovarea marcajului rutier, cooperarea cu agenții economici și potențialii investitori.
Agenții economici, deasemenea se implică în întreținerea și amenajarea porțiunii de drum. Astfel, în anul 2021 a fost amenajată de către „KSK-GRUP COMPANY” SRL, o parcare de care pot beneficia atât angajații din această zonă, cât și restul populației.
6. Implementarea proiectului respectiv influențează direct bunăstarea și nivelul de trai al beneficiarilor finali. Astfel a fost asigurat dreptul la liberă circulație, dreptul la asistența medicală primară, dreptul la informație și toate grupurile țintă au avut de câștigat în urma implementării proiectului.
7. Modelele de acțiune și practicile utilizate se constată a fi adecvat selectate și aplicate la nivelul comunității beneficiare în vederea susținerii responsabilizării sociale;

Recomandări cheie (în ordinea gradului de importanță și adresate principalelor părți interesate):

În prezent porțiunea de drum între str. Chișinăului și str. Kogîlniceanu din or. Hîncești se află în gestiunea APL Hîncești, conform HG nr. 1468 din 30.12.2016 privind aprobarea listelor drumurilor naționale și locale.

Se recomandă stabilirea unui plan de efectuare a lucrărilor de întreținere cu scopul mentenanței și îmbunătățirii calităților tehnice și estetice ale drumului, precum și asigurarea continuității circulației rutiere pe tot timpul exploatării lui, în condiții de siguranță deplină și confort, la vitezele și sarcinile reglementate prin lege.

IV. Lista documentelor analizate:

1. Strategia Națională de Dezvoltare Regională;
2. Strategia de dezvoltare regională Centru 2013-2016;
3. Documentul unic de program aprobat de către CNCDR;
4. Avizul Inspecției Ecologice Hîncești;
5. Decizia CNCDR nr. nr. 13/13 din 20.12.2013 prin care a fost aprobată finanțarea;
6. Instrucțiunea pentru utilizatori
7. Nota conceptuală
8. Cererea de finanțare;
9. Matricea cadrului logic;
10. Bugetul proiectului;
11. Contractul de finanțare;
12. Contractele de antrepriză;
13. Contracte de servicii;
14. Procese verbale de la ședințele de lucru;
15. Raportul final al proiectului;
16. Planul de asigurare durabilitate aprobat de către CL Hîncești;
17. Note informative de asigurare a durabilității ale beneficiarului;
18. Raportul de evaluare tehnică și financiară a CF depuse spre finanțare din FNDR;
19. Procese verbale la terminarea lucrărilor;
20. Procese verbale de recepție finală;
21. Acte de primire-predare a investiției;
22. Hotărârea de Guvern nr. 1468 din 30.12.2016 privind aprobarea listelor drumurilor publice naționale și locale din RM.

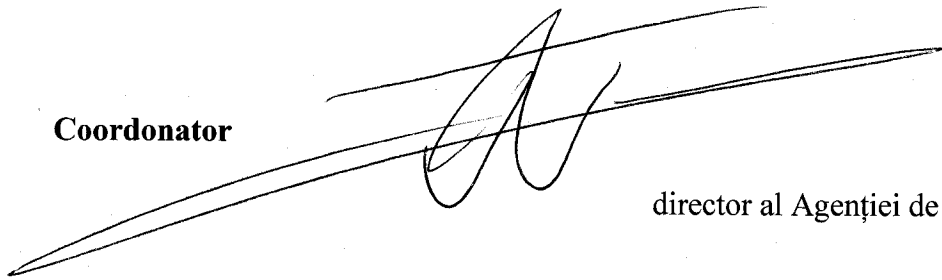
Raportor



Alina BUJOR-LUCA,

șef al Secției monitorizare și evaluare, ADR Centru

Coordonator



Pavel TROFIN,

director al Agenției de Dezvoltare Regională Centru