

ANEXA 3: RAPORT DE EVALUARE A IMPACTULUI PROIECTULUI/PROGRAMULUI

I. Rezumatul proiectului

Denumirea proiectului/programului: „Reabilitarea și conectarea drumului local L165 la drumul național R20 și coridorul regional nr. 13 M2- R20”

Codul proiectului/programului: 1714

Data aprobării finanțării: Conform deciziei CNCDR nr. 1/17 din 27.01.2017, suma aprobată din FNDR constituia **70 000,00 mii lei**;

Localizarea proiectului/programului: Regiunea de Dezvoltare Centru, Raionul Rezina, comunele Lalova, Horodiște și Mincenii De Jos;

Data demarării – actual: Finanțarea aprobată, conform deciziei CNCDR nr. 1/17 din **27 ianuarie 2017**; Lansarea proiectului (conform Acordului de Parteneriat) – **4.04.2017**;

Data finalizării - planificat: 27 luni;

Data finalizării - posibil: **22.12.2020**, conform procesului verbal de recepție la terminarea lucrărilor;

Bugetul total: **81 025,75 mii lei**, conform cererii de finanțare;

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

Proiectul urmărește îmbunătățirea infrastructurii regionale prin reabilitarea și modernizarea sectoarelor de drumuri publice locale L165 și L165.1, ce fac conexiunea a 6 localități din raionul Rezina cu drumul național R20. Realizarea acestui obiectiv va facilita „mobilitatea populației, a serviciilor și a bunurilor, va reduce costurile transporturilor de mărfuri și călători, va îmbunătăți accesul pe piețele regionale și locale, contribuind la creșterea eficienței activității economice, la economisirea de energii și timp pentru parcurgerea celor 18,05 și 1,95 km din traseu, creând astfel condiții pentru extinderea schimburilor comerciale atât în regiune cât și în afara ei”. Drept rezultat, va fi asigurat accesul rutier calitativ pentru 4051 locuitori din 6 localități (Lalova, Țipova, Horodiște, Horodiște-Slobozia, Mincenii de Jos și Mincenii de Sus), pentru 50 de agenți economici rezidenți, precum și pentru serviciile publice locale; va fi redus timpul de deplasare a autovehiculelor de la 60 la 15 minute înspre și dinspre Mănăstirea Rupestră Țipova; va face accesibilă deplasarea neîngrădită pe tot parcursul anului calendaristic, în orice condiții meteorologice pentru serviciile excepționale, serviciile de urgență și cele de întreținere a drumurilor.

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

Obiectiv general: Reabilitarea rețelei de drumuri locale și regionale;

- Obiectivele specifice:**
1. Reabilitarea drumului local L165 și conectarea a șase localități la drumul național R20 și Coridorul Regional nr.13 M2-R20;
 2. Reducerea numărului de accidente rutiere prin implementarea măsurilor de îmbunătățire a siguranței rutiere;
 3. Reducerea gradului de impact asupra mediului înconjurător

II. Raport de evaluare a impactului proiectului/programului

Denumirea proiectului:	Reabilitarea și conectarea drumului local L165 la drumul național R20 și coridorul regional nr. 13 M2- R20.
Codul proiectului:	1714
Data evaluării:	17.06 – 25.08.2024
Regiunea de Dezvoltare:	Centru
Apelul:	2017-2020
Prioritatea SDR:	Prioritatea nr. 1 Reabilitarea infrastructurii fizice; Măsura 1.2 Modernizarea și dezvoltarea traseelor de acces, infrastructurii rutiere și a conectivității internaționale
Solicitantul:	Consiliul Raional Rezina
Beneficiari:	1. Populația localităților Mincenii de Jos, Mincenii de Sus, Horodiște, Slobozia – Horodiște; Lalova, Țipova (4 051 locuitori) 2. Mediul de afaceri din aceste localități (50 agenți economici); 3. Autoritățile publice locale (Primăria Mincenii de Jos, Primăria Horodiște și Primăria Lalova); 4. 10 instituții publice (grădinițe, școli, primării);
Bugetul total (actualizat) al proiectului, mii lei:	82 160,38 mii lei (conform Ordinul nr. 22 din 15 noiembrie 2021 cu actul de predare-primire a setului de documente, care atestă costul investițional din 15.11.2021);
Suma alocată din FNDR, mii lei (actualizată):	36 008,12 mii lei;
Contribuția solicitantului, mii lei:	11 025,75 mii lei (conform cererii de finanțare); 9 925,00 mii lei (conform Deciziei CR Rezina nr. 2/1 din 10 martie 2017)
Alte surse, mii lei:	46 152,26 mii lei (Contribuția Ministerului Economiei și a Infrastructurii (MEI) din Fondul Rutier (FR));
Buget valorificat, mii lei	82 160,38 mii lei (conform actului de formare a costului lucrărilor);
Raportor (numele, prenumele, funcția)	Vadim Grosu, specialist Secția monitorizare și evaluare, ADR Centru;
Coordonat (numele, prenumele, funcția)	Alina Bujor-Luca, șef Secția monitorizare și evaluare, ADR Centru Ion Pînzari, director Agenția de Dezvoltare Regională Centru;

Criteriile de evaluare	Analiza performanței
1. Relevanța	
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.)?	Conform Cererii de finanțare, proiectul se încadrează în prioritatea nr.1 a Strategiei de Dezvoltare Regională Centru 2016-2020 „Reabilitarea infrastructurii fizice”, Măsura 1.2 „Reabilitarea și modernizarea rețelei de drumuri existente și a conexiunilor internaționale”. Totodată, conform Strategiei de Dezvoltare Regională Centru 2016-2020, proiectul se încadrează în „Obiectivul specific nr.1. Îmbunătățirea accesului la servicii și utilități publice de calitate”, Măsura 1.1. Reabilitarea rețelei de drumuri locale și regionale. Sursa: http://www.adrcentru.md/public/publications/3208541_md_sndr_2016_2020.pdf Sursa: http://www.adrcentru.md/pageview.php?l=ro&idc=540&id=2637&t=/Planificare-i-programare-regionala/Planificare-i-programare-regionala/Strategii-i-programe-regionale/Strategia-de-Dezvoltare-Regionala-Centru-2016-2020/ Sursa: http://www.adrcentru.md/pageview.php?l=ro&idc=540&id=3022&t=/Planificare-i-programare-regionala/Planificare-i-programare-regionala/Strategii-i-programe-regionale/Planul-Operational-Regional-2017-2020/ Sursa: http://adrcentru.md/doc.php?l=ro&idc=541&id=3209&t=/Planificare-i-programare-regionala/Planificare-i-programare-regionala/Strategii-i-programe-nationale/Documentul-Unic-de-Program-2017-2020/ Sursa: http://adrcentru.md/pageview.php?l=ro&idc=630 Atât obiectivul general al proiectului „Reabilitarea rețelei de drumuri locale și regionale” cât și obiectivele specifice: (I) Reabilitarea drumului local L165 și conectarea a șase localități la drumul național R20 și Coridorul Regional nr.13 M2-R20; (II) Reducerea numărului de accidente rutiere prin implementarea măsurilor de îmbunătățire a siguranței rutiere; (III) Reducerea gradului de impact asupra mediului înconjurător corespund priorităților stabilite în Strategia de dezvoltare integrată a

	raionului Rezina pentru anii 2013-2020. Relevanța proiectului se atestă prin importanța regională pe care o reprezintă drumul local L165, care asigură legătura rutieră dintre drumul național R20 și rezervația piesagistică Țipova, fiind singura cale de acces către șase sate: Mincenii de Jos, Mincenii de Sus, Horodiște, Horodiște – Slobozia, Lalova și Țipova, cu legătură către centrele raionale Rezina și Orhei. Reabilitarea și modernizarea acestor drumuri publice va facilita mobilitatea populației, a serviciilor și a bunurilor, va reduce costurile transporturilor de mărfuri și călători, va îmbunătăți accesul pe piețele regionale și locale, contribuind la creșterea eficienței activității economice, la economisirea de energii și timp pentru parcurgerea celor 18,05 și 1,95 km din traseu, creând, astfel, condiții pentru extinderea schimburilor comerciale atât în regiune, cât și în afara ei. La rândul său, acesta va contribui și la realizarea altor indicatori regionali, privind creșterea fluxului de vizitatori ai mănăstirii Țipova, precum și a altor puncte de atracție turistică din regiune. Sursa: https://consiliu.rezina.md/wp-content/uploads/2022/10/doc53.pdf Sursa: http://www.adrcentru.md/pageview.php?l=ro&idc=543&id=2066&t=/Planificare-i-programare-regionala/Strategii-i-programe-raionale-i-municipale/Strategia-de-dezvoltare-integrata-a-raionului-Rezina-2013-2020/
În ce măsură conținutul programului/proiectului corespunde necesităților specifice ale grupurilor țintă?	Conform cererii de finanțare grupurile țintă constituie: - 6 localități: Mincenii de Jos și Mincenii de Sus; Horodiște și Horodiște Slobozia; Lalova și Țipova; - Consiliul Raional Rezina; - Ministerul Transporturilor și Infrastructurii Drumurilor; - Agenția Turismului; Iar beneficiarii direcți ai proiectului sunt: - Populația localităților Mincenii de Jos, Mincenii de Sus, Horodiște, Slobozia – Horodiște; Lalova, Țipova (4 051 locuitori); - Mediul de afaceri din aceste localități (50 agenți economici); - Autoritățile publice locale (Primăria Mincenii de Jos, Primăria Horodiște și Primăria Lalova); - 10 instituții publice (grădinițe, școli, primării); Drumul L165 cu îmbrăcăminte provizorie din pietriș este singura cale de acces de la drumul național R20 către 6 localități din Raionul Rezina și cu destinație finală către Mănăstirea Rupestră Țipova, neexistând alternativă. Proiectul și-a propus să soluționeze problemele ce țin de

	îmbunătățirea infrastructurii rutiere regionale prin renovarea drumului local L165, ce face conexiunea la drumul național R20 și Coridorul Regional nr.13 M2-R20. Ca urmare a implementării proiectului s-a urmărit și reducerea timpului parcurs de către locuitori, a costurilor achitate pentru deplasări, dar și a timpului de intervenție pentru serviciile situații excepționale, pompieri, servicii de urgență medicală, servicii de pază de stat și particulare, servicii de dezapezire și combatere a poleiului. Localnicii utilizează traseul acesta preponderent pentru: - Acces între localitățile date; - Acces spre or. Rezina și spre alte localități aflate în raionul Rezina, ieșire la drumul R20; - Acces la locul de muncă sau la instituția de învățământ; - Deplasări periodice și ocazionale pentru achiziționarea de produse de folosință medie și îndelungată și pentru servicii specializate; - Accesul la terenurile agricole care se află în preajma sectorului dat de drum; - Transportul recoltelor de pe proprietățile aflate în vecinătatea drumului; - Transportul produselor de proveniență agricolă spre piețele de desfacere din Rezina și Orhei;
Există un cadru logic al programului /proiectului? Care este calitatea acestuia. Intervenția logică este clară ?	Cererea de finanțare a proiectului conține Cadru Logic. El întrunește elementele necesare stipulate în Instrucțiunea pentru utilizatori privind înaintarea propunerilor de proiecte pentru finanțare din Fondul Național de Dezvoltare Regională aprobată prin decizia CNCDR nr. 1/17 din 27.01.2017. Obiectivul general „Reabilitarea rețelei de drumuri locale și regionale”, este un pic preamărit, dar realizabil, în contextul existenței unei sinergii a proiectelor. Cu toate acestea, obiectivul nu este unul cuantificabil, și este unul prea vag, pentru a avea o imagine clară a ceea ce se dorește a fi realizat. La formularea obiectivelor specifice „<i>Reabilitarea drumului local L165 și conectarea a șase localități la drumul național R20 și Coridorul Regional nr.13 M2-R20</i>”, „<i>Reducerea numărului de accidente rutiere prin implementarea măsurilor de îmbunătățire a siguranței rutiere</i>” și „<i>Reducerea gradului de impact asupra mediului înconjurător</i>” nu s-a ținut cont de cerințele Instrucțiunea utilizatorului, nu sunt cuantificabile și constituie mai degrabă niște activități din cadrul proiectului.

	Activitățile proiectului în cea mai mare parte au ținut de implementarea lucrărilor de construcții, au contribuit la îmbunătățirea condițiilor social-economice și a climatului investițional în localitățile vizate.
Indicatorii stabiliți la nivel de obiective, rezultate și produse corespund criteriilor SMART?	Indicatorii propuși atât la nivel de obiectiv general, cât și obiectivele specifice, rezultatele și produsele nu corespund în totalitate criteriilor SMART (Specifice, Măsurabile, Accesibile, Realistice, încadrate în Timp). Indicatorii incluși în matricea cadrului logic la nivel de produse, rezultate și obiective pe alocuri se suprapun. Însă indicatorii de rezultat și produse au stabilite valori inițiale și ținte.
În ce măsură riscurile și ipotezele au fost analizate și luate în considerație în procesul de elaborare/planificare a programului/proiectului?	În procesul de evaluare și analiză a rubricii „ipoteze” din matricea cadrului logic a Cererii de finanțare, nu au fost identificate riscurile și nici presupunerile. Acestea nu au fost formulate și nici identificate nici calitativ și nici cantitativ. Cu toate acestea, într-un document separat a fost elaborată Matricea Riscurilor, unde au fost identificate clar și riscurile, și presupunerile, precum și măsurile de atenuare a riscurilor pe parcursul implementării proiectului.
Au fost introduse careva modificări în cadrul proiectului? Dacă da, în ce măsură acestea au adus la îmbunătățirea proiectului?	Pe parcursul implementării proiectului, schimbări de ordin conceptual nu au avut loc. Ce ține de modificări de ordin operațional, costul total al proiectului, solicitat din FNDR, a crescut de la 70 000 000,00 lei, conform deciziei CNCDR nr. 1/17 din 27 ianuarie 2017, la 82 160 381,55 lei, conform Conform Actului „de predare–primire a setului de documente care atestă costul investițional al bunurilor și serviciilor achiziționate, construite, reconstruite sau îmbunătățite din contul mijloacelor Fondului Național pentru dezvoltare regională”, aprobat de Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale prin Ordinul nr. 22 din 15 noiembrie 2021. Cu toate acestea, din mijloacele financiare ale FNDR au fost valorificate, în fapt, 36 008 124,9 lei, iar din Fondul Rutier, au fost valorificate 46 152 256,7 lei. Astfel, costul total al proiectului, solicitat din FNDR a scăzut de la 70 000 000,00 lei la 36 008 124,9 lei. Operarea acestor modificări în Decizia CNCDR nr. 02/21 din 28.01.2021 cu privire la valorificarea mijloacelor financiare ale Fondului Național pentru Dezvoltare Regională în anul 2020, au fost necesare în vederea asigurării implementării cu succes a proiectelor de dezvoltare regională, inclusiv și a proiectului vizat. A fost stabilită relația de co-investitor în cadrul proiectului, între

	ADR Centru, Ministerul Economiei și Infrastructurii și Î.S. „Administrația de Stat a Drumurilor” prin Contractul de Finanțare nr. 13-97 din 18 decembrie 2017, respectiv Contractul de Finanțare nr. 23 din 01.06.2020, relație întărită prin HG nr. 452 din 20.06.2017 (anexa 2). În urma vizitei în teren și examinării documentației tehnice, antreprenorul general, ÎCS ”Genesis Internațional” S.R.L, a constatat volume suplimentare de lucrări, pentru care a solicitat oficial identificarea soluțiilor tehnice din partea autorului de proiect. Toate aceste modificări au fost realizate în urma examinării din partea comisiilor formate din reprezentanții investitorului și aplicantului, iar deciziile fiind însoțite de procese verbale. Ulterior, acestea au fost introduse cu modificările acceptate, în Contractele de antrepriză și Acordurile Adiționale, semnate în cadrul proiectului.
2. Eficienta	
Au fost alocate suficiente resurse în program/proiect pentru a asigura atingerea obiectivelor/ rezultatelor propuse? Au fost acestea utilizate în mod adecvat/optim?	Costul total final al proiectului „Reabilitarea și conectarea drumului local L165 la drumul național R20 și coridorul regional nr. 13 M2-R20” constituie 82 160 381,55 lei, dintre care 36 008 124,9 lei este costul actualizat al proiectului din FNDR și 46 152 256,7 lei din alte surse (Fondul Rutier). Conform Actului de formare a costului lucrărilor: 1. Lucrări de „Renovare a drumului L165 R20 – Lalova(km 0+00 – km 18+00) și L165.1. Drum de acces spre s. Țipova (km 0+00 – km 2+00)”- 79 979 777,90 lei; 2. Servicii de supraveghere tehnică- 735 813,95 lei; 3. Lucrări de „Renovare a drumului L165 R20 – Lalova(km 0+00 – km 18+00) și L165.1. Drum de acces spre s. Țipova (km 0+00 – km 2+00)”- 2 775 959,09 lei; 4. Servicii de supraveghere tehnică - 25 538,82 lei; 5. 2 panouri informative (cadru metalic 2 m. x 1 m.) - 8 720,00 lei; 1. Lucrările de construcție în cadrul proiectului au fost efectuate de către: SRL ”Genesis International” pentru lucrări de „Renovare a drumului L165 R20 – Lalova(km 0+00 – km 18+00) și L165.1. Drum de acces spre s. Țipova (km 0+00 – km 2+00)” cu durata de execuție a lucrărilor de construcție de 27 luni, conform Contractului de antrepriză nr. 17/6 din 19.07.2017. Valoarea contractuală a lucrărilor - 79 979 777,90 lei; Perioada de execuție a lucrărilor constituia 27 luni din momentul aprobării de către Agenția de Achiziții Publice și a ordinului de începere a lucrărilor de către investitor. Astfel, data începerii lucrărilor a fost considerată 08.08.2017 (scrisoare de informare a SRL „Genesis International” nr. 417/07 din 26 iulie 2017), din momentul Trasării, de către Autorul de proiect SRL „CAD EXPERT”, a axei și transmiterii punctelor de reper către SRL „Genesis International”. Valoarea contractului a crescut, din cauza constatării volumelor de lucrări adăugătoare, astfel, la data de 29.05.2020, a fost semnat un Contract de Antrepriză suplimentar, cu antreprenorul SRL „Genesis International” – Contract de Antrepriză nr. 17/12 din 29.05.2020 în

valoare de **2 775 959,09 lei**, care urma să respecte termenul de 27 luni, prevăzut în **Contractul de antrepriză nr. 17/6 din 19.07.2017**. Ulterior au apărut 2 Acorduri adiționale la **Contractul de antrepriză nr. 17/6 din 19.07.2017**:

a) **Acordul adițional nr. 17/9 din 25 mai 2020**, care prevedea micșorarea **Contractului 17/6 din 19.07.2017** cu **1 195 900,74 lei**, și modificarea sumei de la **79 979 777,90 lei** la **78 783 877,16 lei** și

b) **Acordul adițional nr. 17/15 din 27 noiembrie 2020** cu efectuarea ultimelor modificări acceptate de grupul de lucru, care prevedeau excluderea lucrărilor generale de construcție în valoare de **482 383,62 lei** și includerea altor lucrări obligatorii pentru finalizarea lucrărilor, în sumă de **482 383,62 lei**.

2. Serviciile de supraveghere tehnică a lucrărilor de construcție au fost efectuate de către:

Îl „Clipa Simion” – **735 813,95 lei**, **Contract de achiziționare a serviciilor de responsabil tehnic nr. 23/6 din 19.07.2017** pentru lucrările de „Renovare a drumului L165 R20 – Lalova(km 0+00 – km 18+00) și L165.1. Drum de acces spre s. Țipova (km 0+00 – km 2+00)” cu durata de execuție a lucrărilor de construcție de 27 luni.

Din cauza majorării valorii contractuale pentru lucrări de construcție a drumului, a fost majorată și valoarea contractuală pentru serviciile de supraveghere tehnică. Astfel, la data de 15.07.2020 a fost semnat un nou Contract cu Îl „Clipa Simion” pentru serviciile de responsabil tehnic, oferite pentru lucrările de construcție, suplimentare - **Contract de achiziționare a serviciilor de responsabil tehnic nr. 23/12 din 15.07.2020** în valoare de **25 538,82 lei** (0,92% din suma **Contractului de antrepriză nr. 17/12 din 29.05.2020**).

Ulterior a apărut 1 Acord adițional la **Contractul de achiziționare a serviciilor de responsabil tehnic nr. 23/6 din 19.07.2017**:

a) **Acordul adițional nr. 23/9 din 10 iulie 2020**, care prevedea micșorarea contractului cu **11 002,28 lei**, și modificarea sumei de la **735 813,95 lei**, la **724 811,67 lei** (0,92% din suma **Contractului de antrepriză nr. 17/6 din 19.07.2017**).

3. Contract nr. 18-46 de achiziționare a panourilor informative din 25.10.2017 cu SRL „Andias Grup” pentru achiziționarea a 2 panouri informative 1x2 în cadru metalic; Valoarea serviciilor – **8720 lei**. Panouri transmise beneficiarului prin actul de predare-primire a serviciilor prestate nr .22 din 22.11.2017.

4. Contribuția proprie a beneficiarului în sumă de 9 925,00 mii lei (conform Deciziei CR Rezina nr. 2/1 din 10 martie 2017) **a fost asigurată de MEI prin alocarea de resurse din Fondul Rutier, întrucât, prin Hotărârea de Guvern nr. 1468 din 30.12.2016** privind aprobarea listelor drumurilor publice naționale și locale din RM, drumul „R20 – Horodiște – Lalova – Izvoare – Chiperceni – R20” este clasificat ca drum regional cu indicile G43.

Potrivit Acordului de parteneriat, la capitolul IV. Drepturile și obligațiile Beneficiarului, lit. a), Beneficiarul încheie cu autorul de proiect contractul de supraveghere de autor; Prezintă ADR Centru proiectul de execuție și caietul de sarcini, achitând toate cheltuielile. În acest context, contribuția primăriei nu figurează ca contribuție în

	proiect.
A fost respectat planul de implementare? Activitățile au fost implementate la timp?	Propunerea de proiect „Reabilitarea și conectarea drumului local L165 la drumul național R20 și coridorul regional nr. 13 M2- R20” a fost depusă spre finanțare din Fondul Național de Dezvoltare Regională în cadrul Apelului de propuneri de proiecte din 2016 pentru perioada de finanțare 2017-2020. Conform deciziei Consiliului Național de Coordonare a Dezvoltării Regionale nr. 1/17 din 27 ianuarie 2017, a fost aprobată finanțarea. Durata de implementare a proiectului a fost prevăzută pentru 27 luni. Implementarea de facto a început nu odată cu semnarea Acordului de Parteneriat, care a fost semnat de către Părți (ADR Centru, CR Rezina) la 04.04.2017, ci din momentul Trasării, de către Autorul de proiect, a axei drumului și transmiterii punctelor de reper către antreprenor – 08.08.2017”. De asemenea, în urma analizei planului de implementare și a matricei cadrului logic, activitățile planificate pentru perioada 2017-2020, au fost realizate conform termenilor stabiliți. Recepția la terminarea lucrărilor, pentru reconstrucția drumului, a avut loc la data de 22.12.2020, iar obiecțiile prezentate de către comisie au fost înlăturate către mijlocul lunii iulie 2021. Ținând cont de faptul că în perioada rece a anului, lucrările au fost sistate, termenii prevăzuți de HG 285 din 23.05.1996 au fost respectați.
Care au fost produsele programului/proiectului obținute? Au fost acestea calitative și livrate în timp, precum și conform bugetului alocat?	În urma implementării proiectului au fost realizate următoarele produse: - 20 000 m de drum local cu beton asfaltic, reabilitat și conectat pe L165 cu drumul național R20 și coridorul regional nr. 13 M2- R20 (drum de centură al mun. Chișinău – Orhei – Rezina – Rîbnița), cu benzi de circulație de 2x3 m; cu acostamente de 2x1m; cu podețe reparate; cu rigole și sistem de evacuare a apei. În anul 2017 prin Hotărârea de Guvern nr. 1468 din 30.12.2016, privind aprobarea listelor drumurilor publice naționale și locale din RM, sectorul de drum L165 și L165.1 cu lungimea de 20 km, a fost divizat în 2 sectoare de drum și este clasificat ca drum regional cu indicile G43 (R20 – Horodiște – Lalova – Izvoare – Chiperceni – R20), care a fost trecut în gestiunea Î.S. Administrația de Stat a Drumurilor, care asigură mentenanța bunului format și drumul local L165 (Drum de acces spre s. Țipova), care a rămas la balanța CR Rezina, întreținut de S.A. Drumuri-Orhei, filiala Rezina. Calitatea drumului la momentul vizitei este de o calitate înaltă.
3. Eficacitatea (Rezultativitatea)	
Care sunt rezultatele obținute până în prezent în urma implementării programului/proiectului (în conformitate cu indicatorii stabiliți), precum și nivelul de calitate a acestora?	Beneficiarii și partenerii săi, conform cererii de finanțare au atins următoarele rezultate: 1. Infrastructură regională îmbunătățită prin renovarea drumului local L165 și L165.1, ce face conexiune cu drumul național R20 și coridorul regional nr. 13 M2- R20; 2. Timp redus de parcurgere dintre localități prin modernizarea drumului - a fost redus timpul de deplasare de la drumul R20 până la Mănăstirea Țipova cu 45 minute (de la 60 la inițierea

	proiectului la 15 minute, după finalizarea acestuia); 3. Gospodării casnice protejate de aluviuni, prin sistemul de scurgere pluvial a drumului renovat; 4. Economie de carburanți pentru călătoria dintre localitățile vizate și spre Rezina, Orhei și capitală - servicii de transport mai calitative oferite către aceeași destinație comparativ cu până la reparația drumului; 5. Infrastructură reabilitată în Euro Regiunea Siret-Prut-Nistru; 6. Volum sporit al schimbului de mărfuri între localitățile vizate din proximitatea orașului Rezina – a crescut numărul de unități de transport pe segmentul dat (livrea produselor alimentare pentru instituții școlare și preșcolare, livrarea materialelor de construcție pentru dezvoltarea drumurilor locale, etc); 7. Poluare diminuată a mediului prin economisirea de carburanți; 8. Posibilitate de activități economice noi dezvoltate, cum ar fi depozite frigorifice, parcuri cu panouri fotovoltaice, turbine eoliene, lanuri cu plante medicinale etc. 9. Creșterea vitezei medii de deplasare a autovehiculelor de la 50 la 70 km/h 10. A crescut numărul de structuri de cazare existente în zona drumului L165 la 5 unități
Toate grupurile țintă au acces la / pot utiliza rezultatele / serviciile programului/proiectului?	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 celor 6 localități. Totodată sectoarele de drum sunt utilizate și de către vizitatorii mănăstirilor Țipova și Saharna (fie turiști, fie pelerini).
În ce măsură sistemul de MBR ¹ aplicat a contribuit la un proces de luare de decizii eficient?	Rezultatele proiectului au contribuit la îmbunătățirea considerabilă a condițiilor de circulație a locuitorilor satelor Mincenii de Jos, Mincenii de Sus, Horodiște, Horodiște – Slobozia, Lalova și Țipova. Aceștia au posibilitate să se deplaseze către centrele raionale Rezina și Orhei și spre capitală în mai puțin timp și cu cheltuieli mai mici. De asemenea, rezultatele proiectului contribuie pozitiv la îmbunătățirea condițiilor social-economice și climatului investițional în aria de intervenție. Totodată implicarea activă a administrației publice locale de nivelul I și II prin promovare și conlucrare cu partenerii de dezvoltare, aduc beneficii localității.
A fost aplicat un mecanism de management al riscurilor? Cât de efectiv a fost aplicat acesta în atenuarea riscurilor?	Sistemul de management aplicat poate fi perceput ca fiind unul bazat pe rezultate. 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 sursele 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.

¹ Sistemul de monitorizare și evaluare bazat pe rezultate

În ce măsură rezultatele obținute au contribuit la atingerea obiectivelor programului/proiectului?	Obiectivul general „Reabilitarea rețelei de drumuri locale și regionale” al proiectului „Reabilitarea și conectarea drumului local L165 la drumul național R20 și coridorul regional nr. 13 M2- R20” a fost atins cu succes și au contribuit efectiv la îmbunătățirea condițiilor de trai pentru locuitorii satelor vizate în proiect.
4. Impactul	
Care este impactul proiectului deja observat și cel potențial? A reușit programul/ proiectul să contribuie eficient la atingerea obiectivului general?	Impactul proiectului se atestă asupra instituțiilor publice, agenților economici, populației celor 6 localități cât și asupra factorilor de mediu. Renovarea drumului L165 a îmbunătățit accesul beneficiarilor la traseul național M2-R20, Chișinău-Orhei-Rezina-Rîbnița și la locațiile de interes social (Consiliul Raional, Spitalul Raional, Policlinică, grădinițe și școli etc; A impulsionează dezvoltarea și creșterea potențialului socio-economic pentru producătorii locali, fiind deschisă calea de transportare a produselor și serviciilor la piața din Rezina, Orhei și Chișinău și exportarea produselor prin intermediul traseului; A creat premise pentru dezvoltarea turismului în regiune. Doar în ultimii 3 ani, în Rezina au avut loc mai multe festivaluri (3 ediții ale Festivalului Pescarului de la Nistru, Festivalul Florilor, Festivalul – Concurs Internațional de Muzică Corală ”A ruginit frunza din vii” ediția a XV-a), a fost deschis un traseu turistic pe Nistru cu vaporul Saharna+ Țipova+distracție cu DJ. ADR Centru a finalizat proiectul transfrontalier „MuseumInfoTur - valorificarea și sporirea vizibilității patrimoniului cultural și istoric în cadrul rețelei transfrontaliere de muzee - Centre de Informare Turistică”, finanțat de Uniunea Europeană prin Programul Operațional Comun România - Republica Moldova 2014 – 2020, unde Rezina era unul dintre beneficiarii de proiect. Astfel, a crescut numărul turiștilor, care vizitează mănăstirile rupestre Saharna și Țipova, orașul Rezina, dar și locațiile adiacente râului Nistru, ce promovează eco-turismul în regiune. Totodată, doar prin intermediul ADR Centru, în raionul Rezina au fost implementate în ultimii 3 ani, mai multe proiecte cu finanțare atât din surse externe, precum „MuseumInfoTur - valorificarea și sporirea vizibilității patrimoniului cultural și istoric în cadrul rețelei transfrontaliere de muzee - Centre de Informare Turistică”, finanțat de Uniunea Europeană prin Programul Operațional Comun România - Republica Moldova 2014 – 2020; „Îmbunătățirea calității vieții cetățenilor or. Rezina: asigurarea accesului la sistemul de canalizare”, finanțat de guvernul Slovak, prin intermediul Agenției de Dezvoltare Regională Senec-Pezinok și SlovakAid; a fost actualizat „Programul de revitalizare urbană a orașului Rezina pentru anii 2020-2023” și prelungit pentru perioada 2024-2029, program finanțat de guvernul Polonez prin intermediul SolidarityFund. Din surse FNDRL, momentan se implementează un proiect din cadrul PRU și anume „Amenajarea spațiului public - renovarea scării cu 424 trepte din or. Rezina”.

	La fel, realizarea proiectului a contribuit la facilitatea accesului la servicii de transport mai eficiente, mai sigure și mai calitative, care ulterior au contribuit la reducerea cheltuielilor de transport și nemijlocit la îmbunătățirea condițiilor investiționale în zona respectivă; Dar și la crearea premiselor pentru activități economice noi dezvoltate, cum ar fi depozitele frigorifice, parcurile cu panouri fotovoltaice, turbine eoliene, lanuri cu plante medicinale etc.
Au existat/există factori externi eventuali, care au pus/ar putea pune în pericol atingerea impactului programului/proiectului?	Din mijloacele financiare FNDR și FR a fost reabilitat și conectat drumul local L165 la drumul național R20 și coridorul regional nr. 13 M2-R20 cu lungimea de 20 km, drum care asigură legătura rutieră dintre drumul național R20 și rezervația piesagistică Țipova, fiind singura cale de acces către șase sate: Mincenii de Jos, Mincenii de Sus, Horodiște, Horodiște – Slobozia, Lalova și Țipova, cu legătură către centrele raionale Rezina și Orhei. După procedura de recepție la terminarea lucrărilor, care a avut loc la 22 decembrie 2020, bunurile și lucrările obținute în urma implementării proiectului au fost transmise în posesia beneficiarului final, CR .Rezina, care este obligat să asigure evidența și integritatea acestor bunuri, precum și exploatarea lor eficientă și diligentă, exclusiv conform destinației și scopurilor prevăzute în proiect. În 2022, conform HG nr.1468 din 30.12.2016, Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale a transmis drumurile publice locale (de interes raional) în gestiunea administrației publice locale de nivelul doi, cu finanțare din Fondul rutier în funcție de numărul de km echivalenți administrați conform legislației în vigoare. La moment drumul G-42 și G-43 este întreținut de către Administrația de Stat a Drumurilor.
Care sunt efectele directe și indirecte, potențiale și /sau deja manifestate, sub aspect pozitiv sau negativ?	Efectele directe și indirecte după implementarea proiectului sunt de ordin pozitiv: 1. Atragerea investițiilor în zona rurală; 2. Lupta contra sărăciei; 3. Stoparea migrației populației peste hotare; 4. Posibilitate de dezvoltare a turismului în zonă; 5. Posibilitate de dezvoltare a turismului rural; 6. Imbold pentru dezvoltarea economică în regiune; 7. Creșterea numărului de turiști și pelerinaje către Mănăstirile Rupestre Țipova și Saharna. Proiectul poate fi aplicat pe o arie geografică mai mare, continuând cu o altă intenție a raionului Rezina – „ideea de proiect de construcție a traseului turistic de pa malul râului Nistru care să lege satul Lalova, Rezina cu satul Jora de Sus Orhei ceea ce presupune lucrări de infrastructură a drumului pentru bicicliști și pietoni pe malul Nistrului. Construcția drumul L165 va accelera transpunerea în viață a ideii de proiect”.

5. Durabilitatea	
Există posibilitatea menținerii sau dezvoltării ulterioare ale beneficiilor proiectului după finalizarea lui sau a asistenței externe?	După finalizarea implementării proiectului, valoarea lucrărilor și serviciilor obținute au fost transmise beneficiarului proiectului la nivel de APL II. Conform cererii de finanțare, beneficiarul, la rândul său se obliga să transmită valoarea lucrărilor și serviciilor efectuate în gestiunea S.A. Drumuri – Orhei cu filiala la Rezina și Administrației de Stat a Drumurilor. Din observațiile specialiștilor ADR Centru, ca urmare a repetatelor vizite de monitorizare post-implementare a obiectului, s-a constatat că drumurile construite sunt întreținute și îngrijite în stare perfectă, iar rigolele – curățate în permanență.
Există un plan de durabilitate ca parte integrală a designului proiectului? Sunt alocate resursele necesare pentru implementarea lor? Sunt responsabilitățile părților stipulate clar?	Deși cererea de finanțare stipulează anumite aspecte de durabilitate, proiectul nu are un plan de durabilitate integrat și bine pus la punct. La capitolul 4.4 se menționa că ” Drumul local L165 va fi întreținut din sursele bugetului de stat cu completări din bugetul Consiliului Raional Rezina. Consiliul Raional Rezina va semna contracte multianuale de întreținere în primii 5 ani după finalizarea proiectului”. Planul de durabilitate a fost elaborat de către beneficiar și prezentat în versiunea sa draft odată cu Cererea de finanțare a proiectului. Ulterior, după transmiterea a careva sectoare de drum la întreținerea Administrației de Stat a Drumurilor, nu l-au mai perfecționat și nu l-au aprobat în Consiliu. Cu toate acestea, au fost prezentate rapoarte semestriale cu lucrări de întreținere efectuate și mijloace alocate pentru respectivele lucrări.
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?	Pe perioada de asigurare durabilitate 2021-2023, beneficiarul a raportat în baza notelor informative cu acțiuni întreprinse și persoane desemnate, pentru mentenanța drumului de 20 km. Au fost planificate măsuri, care au fost realizate pe toată perioada sezonului rece și cald: a) curățarea rigolelor pentru scurgerea apelor pluviale, dezapezirea drumului, asigurarea cu material antiderapant, cosirea acostamentului, instalarea semnelor de circulație, etc. Conform Actului „de predare–primire a setului de documente care atestă costul investițional al bunurilor și serviciilor achiziționate, construite, reconstruite sau îmbunătățite din contul mijloacelor Fondului Național pentru dezvoltare regională”, aprobat de Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale prin Ordinul nr. 22 din 15 noiembrie 2021, proiectul „Reabilitarea și conectarea drumului local L165 la drumul național R20 și coridorul regional nr. 13 M2- R20” (lucrări de construcție și servicii de supraveghere tehnică) în sumă de 82 160 381,55 lei, a fost transmis în posesia beneficiarului final, Consiliul Raional Rezina. Cu toate acestea, din mijloacele financiare ale FNDR au fost valorificate, în fapt, 36 008 124,9 lei, iar din Fondul Rutier, au fost valorificate 46 152 256,7 lei.

	Ulterior sectorul de drum de 1.85 km a fost transmis în gestiunea S.A. Drumuri – Orhei cu filiala la Rezina, iar sectorul de drum de 18.15 km. a fost transmis în gestiunea Administrației de Stat a Drumurilor.
Există un cadru de politici adecvat pentru menținerea corespunzătoare a beneficiilor/rezultatelor programului/proiectului?	Cadrul de politici existent este favorabil pentru menținerea corespunzătoare a rezultatelor proiectului. Astfel măsura 1.1 „Reabilitarea rețelei de drumuri locale și regionale” la Strategia de dezvoltare regională Centru pentru anii 2016-2020 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 în perioada ce urmează. Cu regret, atât primăriile din aria de intervenție, cât și Consiliul Raional Rezina nu dispun de documente strategice de nivel local și raional pentru perioada actuală, care ar prevedea măsuri concrete de dezvoltare a infrastructurii rutiere, cât și de resurse financiare necesare. Cu toate acestea, <u>Strategia de dezvoltare integrată a raionului Rezina pentru perioada 2022-2030</u> la subcapitolul 1.12 Infrastructura fizică și tehnico-edilitară, cuprinde și careva date generale legate de aspectele drumurilor raionale, cu lungimea, remarcile legate de calitatea drumurilor și prezentarea informațiilor privind transportul public ce utilizează aceste bunuri. O viziune clară de viitor, legată de întreținere și dezvoltare, însă, nu există. 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. Cu toate acestea, în ultima perioadă, a fost îmbunătățit vădit aspectul acestora și calitatea construcțiilor, iar sporirea mobilității prin sisteme de transport eficiente, durabile și sigure reprezintă pentru Guvernul Republicii Moldova unul dintre obiectivele <u>Strategiei Naționale de Dezvoltare Moldova Europeană 2030</u>. Obiectivele de modernizare a drumurilor sunt prevăzute în Strategia de Transport și Logistică pentru 2013-2022, aprobată prin Hotărârea Guvernului nr. 827/2013.
6. Aspecte transversale (cross-cutting)	
<u>Respectarea Drepturilor Omului:</u> - În ce măsură programul/proiectul a contribuit la promovarea drepturilor omului? - În ce măsură programul/proiectul a ținut cont de grupurile vulnerabile în procesul	Proiectul dat a contribuit la asigurarea dreptului fiecărui cetățean al țării la libera circulație, garantat conform articolului nr.27 al Constituției Republicii Moldova. 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.

de planificare? Care a fost grupul vulnerabil identificat și inclus social? A avut acesta de câștigat sau de pierdut în urma implementării proiectului?	
<u>Respectarea egalității de gen</u> În ce măsură programul/proiectul a ținut cont de aspectele de gen în procesul de planificare și implementare? Câte femei/fete și câți bărbați/băieți au beneficiat de rezultatele, produsele proiectului?	Egalitatea de gen, în mod direct, nu este abordată de proiect, accentul fiind pus pe populația din cele 6 localități, indiferent de sex, vârstă sau naționalitate.
<u>Respectarea necesităților privind protecția mediului:</u> S-a ținut cont de aspectele ecologice la etapa de elaborare, precum și implementare a programului/proiectului? Care a fost influența proiectului asupra stării mediului (pozitivă sau negativă) și ce măsuri au fost întreprinse pentru ameliorarea acestora?	Proiectul dat nu include în secțiunea sa un capitol descris în cererea de finanțare. Totodată, prin activitățile prevăzute, nu are un impact negativ asupra mediului. La etapa de elaborare a proiectului tehnic s-a ținut cont de aspectele ecologice menționate în Studiul de Fezabilitate. Avizul expertizei ecologice de stat, a fost unul pozitiv. Inspectoratul Ecologic de Stat a cerut beneficiarului asigurarea îndeplinirii condițiilor de protecție a mediului. Menționăm că, în cadrul procedurilor de recepție la terminarea lucrărilor au fost prezenți reprezentanții Inspecției pentru Protecția Mediului, care au semnat procesul verbal, fără a prezenta careva obiecții.
<u>Bună guvernare:</u> Pe parcursul planificării și implementării programului/proiectului a fost asigurat modul participativ și transparența procesului decizional?	În general, în procesul de implementare a proiectului atât implementatorul cât și beneficiarul s-au condus de principiile și practicile bunei guvernări. Procesul de implementare și monitorizare a proiectului cu regularitate a fost plasat pe pagina web a ADR Centru. ADR Centru, în baza Metodologiei de monitorizare și evaluare a măsurilor de susținere a dezvoltării regionale, aprobată prin ordinul MDRC, prezintă trimestrial rapoarte către organul ierarhic superior privind procesul de implementare și utilizare a mijloacelor financiare în cadrul proiectului. Informația respectivă, de asemenea este prezentată Consiliului regional pentru Dezvoltare Centru și Consiliului național de coordonare a dezvoltării regionale. (5.1 Instrucțiunea privind monitorizarea și evaluarea măsurilor de susținere a dezvoltării regionale (<i>Ordinul Ministrului dezvoltării regionale și construcțiilor nr. 87 din 28 septembrie 2011</i>), 5.2 Instrucțiunea privind monitorizarea și evaluarea implementării proiectelor de dezvoltare regională (<i>Ordinul</i>

Concluzii pe fiecare criteriu de evaluare:

1. Așa cum a fost conceput și implementat, proiectul este strâns conectat cu prevederile Strategiei Naționale de Dezvoltare Regională, precum și cu abordările specifice ale Strategiei infrastructurii transportului terestru pe anii 2008-2017, aprobată prin Hotărârea Guvernului nr.85 din 01.02.2008; Strategia de Transport și Logistică pentru 2013-2022 , aprobată prin Hotărârea Guvernului nr.827 din 28.10.2013, Relevanța proiectului se atestă prin importanța regională pe care o reprezintă drumul regional G43 și drumul local L165, care asigură legătura rutieră dintre drumul național R20 și rezervația piesagistică Țipova, fiind singura cale de acces către șase sate: Mincenii de Jos, Mincenii de Sus, Horodiște, Horodiște – Slobozia, Lalova și Țipova, cu legătură către centrele raionale Rezina și Orhei.. Obiectivele proiectului corespund priorităților stabilite în Strategia de dezvoltare integrată a raionului Rezina, pentru perioada 2013 – 2020.
2. Costul total final al proiectului constituie **82 160 381,55 lei**, dintre care 36 008 124,9 lei este costul actualizat al proiectului din FNDR, iar 46 152 256,7 lei o constituie Contribuția Ministerului Economiei și a Infrastructurii (MEI) din Fondul Rutier (FR), inclusiv Contribuția CR Rezina de 9 925 000,00 lei. Procesul de implementare a proiectului a fost bine planificat. În raport cu programarea inițială, activitățile proiectului nu au fost decalate semnificativ, fapt care să conducă la întârzieri 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 celor 6 localități, contribuind, astfel la îmbunătățirea considerabilă a condițiilor de circulație a locuitorilor. Totodată sectoarele de drum sunt utilizate și de către vizitatorii mănăstirilor Țipova și Saharna (fie turiști, fie pelerini). Aceștia au posibilitate să se deplaseze spre centrul raional și spre capitală în mai puțin timp și cu cheltuieli mai mici. De asemenea, rezultatele proiectului contribuie pozitiv la îmbunătățirea condițiilor social-economice și climatului investițional în aria de intervenție.
4. Impactul pozitiv al proiectului se atestă asupra instituțiilor publice, agenților economici, populației celor 6 localități cât și asupra factorilor de mediu. Totodată a contribuit eficient la atingerea obiectivului general, deși acesta nu era unul cuantificabil, și era prea vag, pentru a avea o imagine clară a ceea ce se dorește a fi realizat
5. La moment, drumul cu statut regional G-43 se află la balanța Autorității de Stat a Drumurilor, conform HG 1468 din 30.12.2016.
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 drumul „R20 – Horodiște – Lalova – Izvoare – Chiperceni – R20” cu indicile G43 se află în gestiunea ÎS” Administrația de Stat a Drumurilor” conform HG nr. 1468 din 30.12.2016 privind aprobarea listelor drumurilor naționale și locale”, iar drumul local L165 – în gestiunea S.A. „Drumuri-Orhei” filiala Rezina.

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.

Cu toate acestea, din observațiile efectuate regulat prin intermediul vizitelor post-implementare a specialiștilor Secției Monitorizare și Evaluare, s-a constatat, că întreprinderile își cunosc foarte bine munca și responsabilitățile, inclusiv și în situația apariției unor calamități naturale.

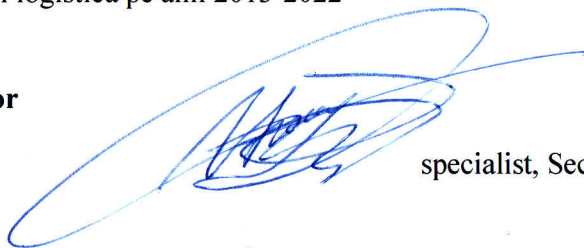
III. Realizarea indicatorilor de produs și rezultat în cadrul proiectului

Nr. d/o	Indicatori planificați:	Rezultatele principale atinse la finele proiectului	Notă
Indicatori de produs			
1.	Localități beneficiare de drum	5 localități beneficiare	Realizat 100%
2.	Lungimea drumului renovat, inclusiv:		
	Regional	20km	Lungimea drumului 20 km pe baza asfaltării drumurilor .
3.	Locuri de muncă noi create inclusiv:		
	2 persoane termen scurt	2 persoane angajate	1 responsabil tehnic; 1 manager de proiect.
4.	Populație cu acces îmbunătățit la drum	4051 persoane beneficiare	Locuitori a 5 localități
5.	Vehicule în trafic, inclusiv:	1600 automobile	
	În zile lucrătoare	850 automobile	
	În weekend și zile de sărbători	600 automobile	
	Pe timp de noapte	100 automobile	

IV. Lista documentelor analizate:

1. Strategia națională de dezvoltare regională 2016-2020;
2. Strategia de dezvoltare regională Centru 2016-2020;
3. Documentul unic de program 2017-2020 aprobat de către CNCDR;
4. Strategia Națională de Dezvoltare Moldova Europeană 2030
5. Strategia de Transport și Logistică pentru 2013-2022
6. Strategia de dezvoltare integrată a raionului Rezina pentru perioada 2022-2030
7. Strategia de dezvoltare integrată a raionului Rezina, 2013 – 2020
8. Studiul de fezabilitate;
9. Avizul Inspecției Ecologice Rezina;
10. Decizia CNCDR nr. 1/17 din 27.01.2017 prin care a fost aprobată finanțarea;
11. Instrucțiunea pentru utilizatori
12. Nota conceptuală
13. Cererea de finanțare;
14. Matricea cadrului logic;
15. Bugetul proiectului;
16. Contractul de finanțare;
17. Contractele de antrepriză;
18. Contracte de servicii;
19. Procese verbale de la ședințele de lucru;
20. Raportul final al proiectului;
21. Note informative ale beneficiarului de asigurare a durabilității;
22. Raportul de evaluare tehnică și financiară a CF depuse spre finanțare din FNDR;
23. Raport narativ privind activitatea desfășurată în cadrul proiectului;
24. Procese verbale la terminarea lucrărilor;
25. Acte de constatare a lucrărilor neprevăzute;
26. Acte de primire-predare a investiției;
27. Hotărârea de Guvern nr. 1468 din 30.12.2016 privind aprobarea listelor drumurilor publice naționale și locale din RM.
28. Hotărârea de Guvern nr. 827 din 28.10.2013 cu privire la aprobarea Strategiei de transport și logistică pe anii 2013-2022

Raportor



Vadim GROSU,

specialist, Secția monitorizare și evaluare, ADR Centru

Coordonator



Alina BUJOR-LUCA,

șef, Secția monitorizare și evaluare, ADR Centru

Aprobat



Ion PÎNZARI,

director, Agenția de Dezvoltare Regională Centru