

Raport de evaluare a impactului proiectului

Denumirea proiectului:	Reparația podului peste r. Cogîlnic de pe str. Matrosov și secțiunea de drum adiacentă autostrăzii internațional Chișinău Tarutino-Odessa din or. Basarabeasca
Codul proiectului/:	9224
Data evaluării:	12.08.2020
Regiunea de Dezvoltare:	Sud
Apelul:	2010
Prioritatea SDR:	Reabilitarea infrastructurii fizice Măsura 1.2 : Reabilitarea și modernizarea rețelei de drumuri existente și a conexiunilor internaționale.
Solicitantul:	Primăria orașului Basarabeasca
Beneficiari:	Mai mult de 700 de conducători de vehicule grele pe an, care transportă marfă în Ucraina și din Ucraina în Republica Moldova; 1400 conducători de autoturisme și autoturisme cu pasageri în an, ce trec frontiera cu Ucraina; cel puțin 300 de proprietari de transport public, care locuiesc în partea de sud a orașului; 4000 locuitori, în partea de sud și de a folosi acest pod și sector de drum pentru a trece la piața centrală și locuri de muncă nodul de cale ferată; 10000 locuitori Basarabeasca, al cărui buget anual din taxele de trecere a frontierei de cel puțin 150 mii lei;
Bugetul total al proiectului, mii lei:	2 188,7 mii lei
Suma alocată din FNDR, mii lei:	2 094,5 mii lei
Buget valorificat, inclusiv din:	2 183,6 mii lei
FNDR	2 089,4
Contribuția Solicitantului, mii lei:	94,2
Raportori (numele, prenumele, funcția)	Tomescu Andrei – șef Secție Evaluare și Monitorizare, ADR Sud Rusu Anastasia - specialist Secție Evaluare și Monitorizare ADR Sud Slănină Ina - specialist Secție Evaluare și Monitorizare, ADR Sud
Supervizor (numele, prenumele, funcția)	Culeșov Maria – director Agenția de Dezvoltare Regională Sud

Criteriile de evaluare	Analiza performanței
1. Relevanța	
În ce măsură obiectivul general și obiectivele specifice ale proiectului contribuie la implementarea politicii de dezvoltare regională sau alte documente strategice sectoriale relevante (spre exemplu: SNDR, SDR, strategiile de dezvoltare social-economică a localității / raionului, planurile de acțiuni, etc.)?	La evaluarea din perspectiva acestui criteriu, se ia ca baza descrierea conceptuală din cererea de finanțare. De asemenea, se analizează documentele strategice de politici și de planificare, cadrul legislativ și normativ relevant. Obiectivul general: Crearea condițiilor pentru transportul de tranzit aproape de 220.000 de locuitori raionului Basarabeasca, Cimișlia, Hîncești, din municipiul Chișinău, satul Chok Maidan (Găgăuzia), satul Tvardița raionul Taraclia care traversează frontieră cu Ucraina prin punctul internațional „Basarabeasca Serpnevoe”. Obiectivele specifice: 1. Efectuarea reparației drumului dintre str. Karl Marx și Matrosov și podul peste râul Cogilnic pe acest sector în orașul Basarabeasca pentru a crește fluxul de vehicule, care se folosesc de punctul vamal "Basarabeasca – Serpnevoe". 2. De a deschide traseul “Piața centrală – Sovhoz” pentru 4000 de locuitori din partea de sud a orașului Basarabeasca Textul cererii de finanțare face trimitere la încadrarea proiectului în prioritatea nr. 1 a SDR Sud 2010-2012: ”Reabilitarea infrastructurii fizice”, măsura 1.2. ”Reabilitarea și modernizarea rețelei de drumuri existente și a conexiunilor internaționale” Reparația podului peste râul Cogilnic, precum și reparația drumurilor din or. Basarabeasca se regăsesc în planul strategic de dezvoltare social-economică a orașului pentru anii 2010-2015 la compartimentul ”Dezvoltarea infrastructurii de drumuri și transport” Respectiv, obiectivul general și obiectivele specifice ale proiectului corespund prevederilor documentelor strategice contribuind în mare parte la implementarea acestora
În ce măsură conținutul proiectului corespunde necesităților specifice ale grupurilor țintă?	De asemenea, se analizează în cererea de finanțare cât de clare sunt enunțate necesitățile grupurilor țintă și nivelul în care acest proiect vine să răspundă acestor necesități. Grupul țintă al proiectului constituie 220 000 de locuitori a raioanelor Basarabeasca, Cimișlia, Hîncești, din municipiul Chișinău, satul Cioc-Maidan (Găgăuzia), satul Tvardița raionul Taraclia. Pe lângă grupul țintă declarat în cererea de finanțare, proiectul își pune drept scop facilitarea accesului locuitorilor din partea de sud a orașului pentru deplasarea pe o cale mai scurtă către piața centrală, autogară și nodul de cale ferată. De asemenea proiectul, prin îmbunătățirea infrastructurii de drumuri, urma să contribuie la accesul mai rapid a transportatorilor spre frontiera Republicii Moldova cu Ucraina. La etapa depunerii cererii de finanțare, porțiunea de drum și podul la trecerea peste râul Cogilnic erau într-o stare deplorabilă făcând foarte periculoasă traversarea lui cu transport auto diminuând siguranța rutieră. Din aceste considerente drumul spre punctul vamal era pe un traseu mai lung, traversând centru orașului prin strada Gării, desigur și locuitorii din sudul orașului, pentru a ajunge la Gara auto sau spre piața orașului urmau să parcurgă o distanță mai lungă cu circa 1,2 km. În prezent, podul și porțiunea de drum de 0,32 km reparate prin proiect, sunt utilizate în mare parte de către conducătorii de diferit tonaj

	(de marfă și de pasageri) din diferite raioane (din nordul și sudul republicii). Acest tronson este traversat și de ruta locală de transport pasageri care facilitează conexiunea părții de sud cu cele aflate în nordul și estul orașului. Practic acest tronson de drum exercită funcția de centură de ocolirea a orașului pentru transportul auto care merge spre punctul vamal Serpnevoe, frontiera cu Ucraina
Există un cadru logic al programului/proiectului? Care este calitatea acestuia. Intervenția logică este clară ?	La baza analizei din perspectiva acestui criteriu, stă matricea cadrului logic și planul de implementare. În cazul în care au intervenit schimbări în intervenția logică a proiectului, se ia cea mai actualizată matrice a cadrului logic a programului sau a proiectului respectiv. În procesul de evaluare prin prisma acestui criteriu, se analizează conform principiului „dacă” ... „atunci” și se constată în ce măsură legătura dintre activități, produse, rezultate și obiective este logică și construcția ei – calitativă. Cererea de finanțare a proiectului conține cadrul logic și întrunește elementele necesare. Activitățile propuse în cererea de finanțare, au contribuit într-o măsură oarecare la atingerea obiectivelor, precum și la îmbunătățirea situației social-economice, precum și a accesului spre punctul vamal
Indicatorii stabiliți la nivel de obiective, rezultate și produse corespund criteriilor SMART?	În procesul de analiză prin prisma acestui criteriu, se țin cont de indicatorii incluși în matricea cadrului logic la nivel de produse, rezultate și obiective și se analizează măsură în care ei sunt: Specifici – țintește o arie specifică pentru dezvoltare. Măsurabili – cuantificate sau cel puțin prezintă un indicator de progres. Realistici – gradul când aceștia pot fi atinși real, utilizând resursele disponibile. Relevanți pentru măsurarea gradului de progres în atingerea obiectivului, rezultatelor, etc. Încadrați în timp – specificarea timpului când obiectivele/rezultatele vor fi atinse. Indicatorii din matricea cadrului logic propuși în cererea de finanțare nu corespund întru totul criteriilor SMART. Indicatorii nu au stabilite valori inițiale și ținte concrete
În ce măsură riscurile și ipotezele au fost analizate și luate în considerație în procesul de elaborare/planificare a proiectului?	În procesul de evaluare conform acestui criteriu se analizează rubrica „ipoteze” din matricea cadrului logic, precum și secțiunea riscuri și ipoteze din cererea de finanțare. De asemenea, se analizează matricea riscurilor și gradul/modalitatea în care aceste riscuri au fost administrate și atenuate pe parcursul implementării programului/proiectului. Riscurile menționate în cererea de finanțare nu sunt concret definite, precum ar fi: refuzul de finanțare, cataclisme naturale, lipsa legislației privind taxele locale pentru trecerea frontierei. Un mecanism de management al riscurilor nu a fost stabilit
Au fost introduse careva modificări în cadrul proiectului? Dacă da, în ce măsură acestea au dus la îmbunătățirea acestuia?	În cazul unor modificări operate pe parcursul implementării programului/proiectului, se analizează cea mai actualizată matrice a cadrului logic, precum și alte documente (note informative, rapoarte de progres, procese verbale). Se constată schimbările de ordin conceptual sau operațional, precum și în ce măsură aceste schimbări au fost necesare și au avut efecte pozitive asupra grupului țintă și asupra rezultatelor proiectului. Careva modificări în designul proiectului nu au fost operate. Proiectul a fost implementat în conformitate cu documentația prezentată de aplicant.
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?	În urma analizei bugetului proiectului, planului de implementare și a rapoartelor de progres, rapoartelor financiare se dă o apreciere dacă resursele financiare, umane și instituționale au fost utilizate adecvat în comparație cu rezultatele obținute. Conform cererii de finanțare, pentru implementarea proiectului, aplicantul a solicitat finanțare din FNDR în volum de 2152,2 mii lei. Conform deciziei CNCDR nr. 5/11 din 30.09.2012 a fost aprobată finanțarea din sursele FNDR în volum de 2094,49 lei. În urma licitației desfășurate, la 17.08.2011 a fost semnat contractul de antrepriză cu SRL "Prima Fichir" în valoare de 213034 mii lei, cu perioada de implementare de 45 zile. În final din FNDR au fost alocați 2089,4 mii lei și 86,74 mii lei din bugetul or. Basarabeasca.
A fost respectat planul de implementare? Activitățile au fost implementate la timp?	În urma analizei planului de implementare, se evaluează dacă activitățile planificate au fost implementate, precum și în cadrul de timp stabilit. Activitățile planificate pentru implementarea proiectului au fost realizate conform termenilor prevăzuți.
Care au fost produsele proiectului obținute? Au fost acestea calitative și livrate în timp, precum și conform bugetului alocat?	Din perspectiva aceasta, se analizează produsele livrate versus cele planificate în matricea cadrului logic și planul de implementare, precum și calitatea acestora, livrarea în cadrul temporar stabilit. Ca rezultat al acestui proiect au fost obținute următoarele produse: • 0,320 km de drum reparat • Un pod peste râul Cogâlnic Aceste produse corespund produselor planificate de proiect. De remarcat doar că calitatea drumului, în timp a fost afectată de grosimea mică de asfalt așternut pe porțiunea de drum renovat, ceea ce a fost constatat la momentul vizitei la fața locului. Au fost observate o mulțime de găuri la suprafața carosabilă.
3. Eficacitatea (Rezultativitatea)	
Care sunt rezultatele obținute până în prezent în urma implementării proiectului (în conformitate cu indicatorii stabiliți), precum și nivelul de calitate a acestora?	În urma analizei rezultatelor vizitelor în teren, a informației din rapoartele de progres, etc. se evaluează rezultatele obținute versus cele planificate. Nivelul de progresul se stabilește în conformitate cu indicatorii de progres stabiliți la nivel de rezultate. În urma implementării proiectului, fiind reabilitate porțiunea de 0,320 km și podului peste râul Cogâlnic, au fost obținute următoarele rezultate: • Acces îmbunătățit a transportului de mărfuri și pasageri atât din partea de sud și de nord a țării spre punctul vamal Basarabeasca-Serpnevoe; • Acces îmbunătățit spre piața orașenească, gara auto și nodul de cale ferată pentru circa 4000 locuitori din partea de Sud a orașului. • Redus fluxul de transport prin redirecționare din preajma pieței centrale • Deschisă ruta locală de pasageri "Piața Centrală – regiunea Sovhoz" Conform informației prezentate de către beneficiar către ADR Sud, pe porțiunea de drum renovat circulă în zilele lucrătoare circulă circa 780 unități de transport și 450 în weekend. La momentul vizitei a fost observat un flux mediu de traversare a drumului de către transport cu diferit tip de încărcătură (cargo, pasageri, autoturisme), de asemenea fiind constatat un flux mediu de traversare pedestră și cu biciclete. În timpul interviului, mai mulți locuitori au remarcat importanța drumului care le scurtează cu mult distanța spre partea de est a orașului.

	Reieșind din cererea de finanțare, beneficiarul planifică majorarea veniturilor la bugetul local din contul taxelor vamale de trecere a frontierei. Acest obiectiv nu a fost posibil de realizat, deoarece nici la momentul depunerii cererii de finanțare nici în prezent nu există cadru legal care ar permite atingerea acestui obiectiv. Din motiv că APL nu a prezentat careva date care ar demonstra măcar creșterea acumulărilor din taxele vamale rezultate din această investiție și neprezentarea reprezentantului punctului vamal Basarabeasca-Serpnevoe, nu a putut fi evaluat impactul acestui proiect asupra acumulărilor din taxele vamale percepute la trecerea hotarului.
Toate grupurile țintă au acces la / pot utiliza rezultatele / serviciile programului/proiectului?	Reieșind din grupul țintă stabilit, în urma vizitei în teren și interviurile efectuate, se evaluează gradul de acces al acestora la beneficiile produse de către proiect. Se atrage atenția în mod special asupra grupului țintă vulnerabil comparativ cu ceilalți. Rezultatele obținute de acest proiect sunt în măsură egală accesibile tuturor grupurilor țintă. La momentul vizitei în teren am constatat traversarea pe acest tronson de drum mai multe tipuri de unități de transport (autoturisme, autocare, transport cargo). De menționat că la momentul vizitei am observat un număr relativ mare de traversare pedestră și cu biciclete a porțiunii reparate, dar constatând lipsa trotuarelor putem concluziona că din acest punct de vedere al traversării, nu este asigurată siguranța rutieră corespunzătoare pentru pietoni.
În ce măsură sistemul de MBR¹ aplicat a contribuit la un proces de luare de decizii eficient?	Se determină dacă există sau nu un sistem de MBR al programului/proiectului dat, părțile responsabile și implicate. Se analizează eficiența acestuia în procesul decizional, inclusiv comitetul director al proiectului, deciziile incluse în procesele verbale și se contrapun cu rezultatele obținute. În procesul de implementare a proiectului, actorii implicați s-au ghidat de obiectivele regăsite în cererea de finanțare, de planul de implementare a proiectului, de clauzele și termenii de executare a lucrărilor regăsite în contractele de antrepriză și planul de executare a lucrărilor. Deciziile luate la fiecare etapă de implementare aveau un substrat organizatoric și logic orientate spre atingerea obiectivelor, deoarece erau efectuate raportări sistematice cu acțiuni realizate, respectiv constatăm aplicarea sistemului de management bazat pe rezultate.
A fost aplicat un mecanism de management al riscurilor? Cât de efectiv a fost aplicat acesta în atenuarea riscurilor?	În urma analizei matricei riscurilor, se apreciază calitatea acestui document. De asemenea, se analizează sistemul de monitorizare a riscurilor identificate pe parcursul implementării proiectului, măsurile de atenuare a acestora și documentarea/actualizarea acestora. Constatând rezultatele benefice ale proiectului nu putem menționa și faptul că securitatea rutieră precum și accesul spre frontiera de stat ar fi fost la un grad mai înalt de realizare dacă ar fi fost renovată toată porțiunea de drum a străzii Matrosov dintre străzile K.Marx și Gării (segment cu o lungime totală de circa 0,98 km). Tot la capitolul securității rutiere de menționat lipsa trotuarului pe toată porțiunea de drum pentru pietoni. Un alt aspect nu mai puțin important a fost și grosimea mică de asfalt (doar 4 cm) care a fost așternută, ceea ce a dus la deteriorarea prematură a părții carosabile.
În ce măsură rezultatele obținute au contribuit la atingerea obiectivelor programului/proiectului?	În urma analizei informației din toate sursele analizate, se dă o apreciere pe cât rezultatele însumate au contribuit efectiv la atingerea obiectivului general/obiectivelor specifice ale proiectului? În general rezultatele proiectului contribuie direct la atingerea obiectivelor trasate, deci acestea benefic au influențat asupra îmbunătățirii infrastructurii rutiere locale. Au îmbunătățit accesul cetățenilor din partea

¹ Sistemul de monitorizare și evaluare bazat pe rezultate

	de sud a orașului spre obiectivele social-economice. Au redus distanța de drum pentru transportul care traversa orașul spre punctul vamal precum și a descărcat încărcătura rutieră de pe traseul care trece pe lângă piața orașului și Gară.
4. Impactul	
Care este impactul proiectului deja observat și cel potențial? A reușit proiectul să contribuie eficient la atingerea obiectivului general?	Prin prisma acestui criteriu și în urma analizei rezultatelor obținute, obiectivelor atinse, se dă o apreciere a impactului pozitiv/negativ al programului/proiectului în urma implementării lui asupra grupului țintă. În cazul în care proiectul nu a reușit să atingă obiectivele în cadrul temporar stabilit și în cazul în care există posibilitatea continuării lui, se va da o apreciere a impactului potențial al programului/proiectului după eventuala finalizare a lui. Analizând documentația disponibilă, conform răspunsului primit de la APL și în rezultatul interviurilor avute cu ieșire în teren, constatăm că reconstrucția podului peste râul Cogâlnic și renovarea drumului au impact în primul rând asupra locuitorilor din partea de sud și est al orașului Basarabeasca, care au obținut acces spre obiectivele social-economice a orașului și a facilitat conexiunea mai rapidă dintre aceste sectoare ale orașului (Sovhoz și Flămânda). Un alt impact pozitiv la nivel local putem menționa instituirea unei rute orașenești de transport pasageri care traversează acest tronson de drum. Astfel lărgind acoperirea serviciilor de transport la nivel local. Pentru transportul de tranzit s-a îmbunătățit accesul spre punctul vamal de la frontiera cu Ucraina. Reieșind din informația prezentată de primăria orașului, un alt impact pozitiv această investiție a avut-o asupra lansării unor activități economice sau menținerii celor existente. Acestea contribuind la dezvoltarea socio-economică a localității ca rezultat al creării locurilor de muncă și acumulărilor la buget
Au existat/există factori externi eventuali, care au pus/ar putea pune în pericol atingerea impactului programului/proiectului? Care sunt efectele directe și indirecte, potențiale și/sau deja manifestate, sub aspect pozitiv sau negativ?	În urma analizei factorilor externi (politici, de mediu, financiari, etc.) se dă o apreciere a efectelor negative care au influențat parcursul implementării programului/proiectului, precum și atingerea impactului scontat. Matricea riscurilor este unul din documentele principale de care se va ține cont la analiza acestui aspect. Luând în considerație că unul din scopurile proiectului a fost accesul transportului prin acest tronson spre punctul vamal "Basarabeasca-Serpnevoe", constatăm că atât condițiile tehnice prevăzute de proiect precum și la darea în exploatare a obiectului, pe calea carosabilă a fost așternut doar 4 cm de asfalt. Astfel, în scurt timp, transportul de tonaj greu a provocat deteriorarea, fapt constatat încă la evaluarea proiectului efectuată în anul 2016. Ne cătând la faptul că în anul 2017 au fost efectuate lucrări de reparație a acestui tronson, la momentul vizitei în teren a fost constatată deteriorarea avansată a suprafeței de asfalt al drumului. De menționat că acest tronson de drum se află la balanța APL al or. Basarabeasca, iar din cauza insuficienței mijloacelor financiare bugetare nu este efectuată mentenanța care ar asigura integritatea suprafeței asfaltice a părții carosabile
5. Durabilitatea	

Există posibilitatea menținerii sau dezvoltării ulterioare ale beneficiilor proiectului după finalizarea lui sau a asistenței externe? Există un plan de durabilitate ca parte integrală a designului proiectului? Sunt alocate resursele necesare pentru implementarea lor? Sunt responsabilitățile părților stipulate clar? 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?	În urma analizei impactului scontat, rezultatelor atinse, precum și a măsurilor din planul de durabilitate, se dă o apreciere a gradului de continuitate/menținere a beneficiilor obținute pe viitor fără suportul proiectului. În procesul de evaluare se ține cont de durabilitatea prin prisma financiară, instituțională și simțul proprietății asupra beneficiilor obținute în urma implementării proiectului. După finalizarea proiectului, valoarea lucrărilor și serviciilor a fost transmisă primăriei or. Basarabeasca, beneficiar al proiectului. Conform informației parvenite de la APL și discuțiile purtate în cadrul interviului în cadrul vizitei în teritoriu, bunurile reabilite se află în prezent la evidența primăriei, dar a fost transmis în gestiune Întreprinderii Municipale. Dar pe motiv că întreprinderea Municipală este cu grad redus de independență financiară, și din cauza lipsei utilajului specializate aceasta nu are posibilitatea efectivă a întreținerii drumului și podului transmise în gestiune. Din relatările viceprimarului, în general bugetul orașului este auster și nu permite întreținerea corespunzătoare a drumurilor locale. Doar prin contract cu întreprinderile specializate, de efectuează doar întreținerea la nivel de dezapezire pe timp de iarnă. Totodată de menționat că pentru asigurarea durabilității porțiunii de drum renovate, în anul 2017 au fost alocați 36,28 lei pentru reabilitarea prin plombare a suprafeței din asfalt, iar în anul 2019, în scopul prevenirii inundării și redirecționării apelor pluviale survenite de la revărsarea râului sau a precipitațiilor abundente, au fost efectuate lucrări de reabilitare a sistemului de evacuare a apelor pluviale cu o lungime de 0,75 km de-a lungul drumului. Prin decizia nr. 2/11 din 14.02.220 a fost aprobat planul de asigurarea a durabilității investiției pe perioada 2013-2015. Din informația parvenită, și din cadrul interviului am constatat că Primăria are încheiate contracte de deservire a drumurilor cu operatori de servicii specializate dar nu și pentru reabilitarea acestora. La momentul efectuării vizitei de evaluare a proiectului am constatat o stare avansată de degradare a părții carosabile a drumului, inclusiv a celei reabilite prin intermediul proiectului. Deci, reieșind din cele menționate supra, constatăm că capacitatea menținerii beneficiilor obținute de proiect este destul de scăzută. Necâtând la conștientizarea de către APL a importanței acestei artere de drum pentru localitate și regiune, reprezentanții acesteia afirmă că deocamdată nu există posibilitatea de a reabilita întreaga porțiune de drum din str. Matrosov.
Există un cadru de politici adecvat pentru menținerea corespunzătoare a beneficiilor/rezultatelor programului/proiectului?	În conformitate cu constatările de mai sus, se evaluează impactul obținut și durabilitatea programului/proiectului în contextul mai larg al cadrului strategic național, regional, legislativ-normativ. Se analizează pe cât acest cadru permite menținerea sau dezvoltarea în continuare a beneficiilor obținute, inclusiv în baza documentelor de programare strategică de nivel local, regional, național pentru o nouă perioadă de planificare. În general cadrul de politici în vigoare din regiune și la nivel local, precum Programul Regional Sectorial în domeniul infrastructurii drumurilor regionale și locale pentru regiunea Sud și Planul de acțiuni privind implementarea Strategiei integrate de dezvoltare durabilă pentru anii 2018-2020 din raionul Basarabeasca permit menținerea corespunzătoare a beneficiilor și rezultatelor proiectului. Cea mai mare problemă în asigurarea menținerii beneficiilor și rezultatelor o constituie insuficiența acoperirii financiare a capacităților primăriei în exercitarea atribuțiilor asumate.

6. Aspecte transversale	
<u>Respectarea Drepturilor Omului:</u> - În ce măsură proiectul a contribuit la promovarea drepturilor omului? - În ce măsură proiectul a ținut cont de grupurile vulnerabile în procesul de planificare? Care a fost grupul vulnerabil identificat și inclus social? A avut acesta de câștigat sau de pierdut în urma implementării proiectului?	La analiza prin prisma acestui aspect transversal, se vor determina principalele drepturi ale omului la promovarea cărora a contribuit proiectul. O atenție deosebită se va acorda grupurilor vulnerabile (de exemplu, persoane în etate, persoane cu venit mic, persoane cu dizabilități și persoane marginalizate din diferite motive) care au fost excluse social. Prin implementarea acestui proiect, observăm contribuția la promovarea următoarelor drepturi ale cetățenilor: • în primul rând a fost facilitat dreptul cetățeanului la liberă circulație, deoarece astfel beneficiarii au acces sporit la o altă parte a orașului, scurtând distanța de parcurs pe un drum renovat. • Egalității, deoarece astfel se egalează între toți cetățenii în posibilitatea de a accede la drumuri de calitate, inclusiv a grupurilor vulnerabile. În textul cererii de finanțare nu se regăsesc prevederi care ar reflecta că careva grupuri de cetățeni vulnerabili ar fi în stare să-și rezolve problemele existente prin rezultatele obținute. Beneficiarii fiind toți locuitorii inclusiv și cei cu grad sporit de vulnerabilitate.
<u>Respectarea egalității de gen</u> În ce măsură 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?	Echitatea Cu toate că probleme de egalitate de gen nu sunt abordate în cererea de finanțare, dar în general de rezultatele și beneficiile acestuia pot beneficia în egală măsură atât bărbații, atât și femeile
<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?	La analiza prin prisma acestui aspect transversal, se vor evalua aspectele de impact asupra mediului la nivel general. În cazul în care proiectul are în documentația sa Raportul cu privire la impactul asupra mediului sau o secțiune/un capitol descris în cererea de finanțare sau studiu de fezabilitate, informația din aceste documente se va analiza versus rezultatele obținute din perspectiva mediului. La etapa de elaborare a proiectului au fost analizate și aspectele de protecție a mediului, fiind obținute toate avizele riguroase de la instituțiile responsabile din domeniu. De asemenea, la recepțiile lucrărilor în cadrul comisiilor respective au participat și reprezentanții serviciului ecologic. Aceștia s-au expus pozitiv referitor la influența proiectului asupra stării mediului, semnând procesele-verbale corespunzătoare.
<u>Bună guvernare:</u> Pe parcursul planificării și implementării proiectului a fost asigurat modul participativ și transparența procesului decizional?	La analiza prin prisma acestui aspect transversal, se va evalua modul în care principiul participativ și al transparenței procesului decizional este respectat pe parcursul implementării proiectului sau programului. Toate etapele procesului de implementare și monitorizare a proiectului cu regularitate a fost publicat pe pagina web a ADR Sud. În conținutul cererii de finanțare nu se regăsesc prevăzute acțiuni de implicare a cetățenilor în procesele de planificare, implementare, monitorizare și evaluare.

Concluzii pe fiecare criteriu de evaluare:	
1. Obiectivele proiectului se încadrează în scopurile politicii de dezvoltare regionale și cele ale raionului Basarabeasca. Constatăm că beneficiarul intenționând să soluționeze o problemă de ordin local a realizat o intervenție logică mult mai largă cu implicarea mai multor actori, fapt ce îngreunează măsurarea rezultatelor obținute; 2. Eficiența activităților proiectului este bună în privința organizării lucrărilor de reparație a podului peste râul Cogîlnic și a drumului care îl traversează. Concomitent constatăm că reieșind din capacitățile financiare scăzute ale APL, beneficiarul a elaborat documentația tehnică care nu a luat în calcul reparația a tot segmentul de drum (doar 0,32 din 0,98 km) ne luând în considerație toate aspectele legate de așteptările de la un drum cu un trafic înalt de transport de diferit tonaj, care asigură inclusiv și funcția de fluidizare a traficului național și cel internațional; 3. Eficacitatea proiectului este vizibilă, având în vedere că rezultatele scontate au fost obținute, dar de menționat că aceasta ar fi atins un nivel mai înalt, dacă ar fi fost reabilitată toată porțiunea de drum dintre străzile K. Marx și Gării, cu lungimea de 0,98 km (nu doar cea de 0,32 km din preajma podului reconstruit) cu așternerea unui strat rezistent sarcinilor de încărcături de la transport de mare tonaj; 4. Ca concluzie, reconstrucția podului peste râul Cogîlnic și renovarea drumului au impact în primul rând asupra locuitorilor din partea de sud și est al orașului Basarabeasca, care au obținut acces spre obiectivele social-economice a orașului și a facilitat conexiunea mai rapidă dintre aceste sectoare ale orașului (Sovhoz și Flămânda). De asemenea putem menționa instituirea unei rute orașenești de transport pasageri care traversează acest tronson de drum. Astfel lărgind acoperirea serviciilor de transport la nivel local. Pentru transportul de tranzit s-a îmbunătățit accesul spre punctul vamal de la frontiera cu Ucraina. 5. În procesul evaluării s-a constatat că durabilitatea proiectului este afectată considerabil de capacitatea redusă a capacităților financiare și instituționale ale APL pentru mentenanța pe toată porțiunea de drum evaluat. Aceasta a dus în consecință la o stare avansată de degradare a părții carosabile a drumului, inclusiv a celei reabilite prin intermediul proiectului.	
Recomandări cheie (în ordinea gradului de importantă și adresate principalelor părți interesate):	
1. Se recomandă primăriei orașului Basarabeasca: ● Să identifice soluții pentru întreținerea în stare adecvată a drumului renovat pentru a-i asigura durabilitatea proiectului ● Să identifice surse financiare suficiente renovării întregii porțiuni de drum aflate între străzile K.Marx și Gării cu lungimea de 0,98 km ● Având în vedere austeritatea bugetului orașului Basarabeasca, să întreprindă acțiunile de rigoare pentru a-i schimba statutul drumului reabilitat în drum public național sau drum public local de interes raional și a transmite tronsonul de drum aflat între străzile K.Marx și Gării la evidența și întreținerea Autorității Naționale a Drumurilor sau Consiliului raional Basarabeasca (după caz), astfel asigurându-i o întreținere adecvată importanței obținute. 2. Se recomandă ADR Sud; ● Să plaseze Raportul de evaluare a impactului proiectului "Reparația podului peste r. Cogîlnic de pe str. Matrosov și secțiunea de drum adiacentă autostrăzii internaționale Chișinău Tarutino-Odessa din or. Basarabeasca" pe pagina web a Agenției ● De transmis spre informare și luare act, raportul către beneficiarul proiectului	

Raportori:

Tomescu Andrei



Şef Secţie Monitorizare şi Evaluare, ADR Sud

Rusu Anastasia



specialist Secţie Monitorizare şi Evaluare, ADR Sud

Slănină Ina



specialist Secţie Monitorizare şi Evaluare, ADR Sud

Coordonat:

Culeşov Maria



Director Agenţia de Dezvoltare Regională Sud

Lista documentelor analizate

1. Nota conceptuală.
2. Cererea de finanţare.
3. Matricea cadrului logic.
4. Acordul de parteneriat privind implementarea proiectului.
5. Strategia de dezvoltare regională Sud.
6. planul strategic de dezvoltare social-economica a oraşului Basarabeasca pentru anii 2010-2015.
7. Decizia Consiliului naţional de coordonare a dezvoltării regionale nr. 18/10 din 20.09.2010.
8. Raportul final al proiectului.
9. Planul de asigurare a durabilităţii proiectului
10. Contractele de antrepriză.
11. Contracte de servicii.
12. Procese verbale de recepţie finală.
13. Actele de primire-predare a obiectului.
14. Hotărârea de Guvern nr. 1468 din 30.12.2016 privind aprobarea listelor drumurilor publice naţionale şi locale din Republica Moldova.
15. Constituţia Republicii Moldova.

Lista anexelor

1. Cererea de finanţare.
2. Acordul de parteneriat privind implementarea proiectului.
3. Decizia Consiliului naţional de coordonare a dezvoltării regionale nr. 18/10 din 20.09.2010.
4. Raportul final al proiectului.
5. Planul de asigurare a durabilităţii proiectului
6. Actele de primire-predare a obiectului.

III. Realizarea indicatorilor de produs și rezultat în cadrul proiectului

N /o	Indicatori planificați:	Rezultatele principale atinse la finele proiectului	Notă
Indicatori de produs			
1.	Localități beneficiare de drum		
	1 localitate beneficiară	1 localitate beneficiară	Reieșind din caracterul local al drumului, beneficiar direct este or. Basarabeasca
2.	Lungimea drumurilor		
	0,32 km de drum renovat	0,32 km de drum renovat	Indicator atins pe deplin
3.	Număr de poduri		
	1 pod renovat	1 pod renovat	Indicator atins pe deplin
Indicatori de rezultat			
1.	Persoane cu acces îmbunătățit la drum (inițial - 0)		
	4000 persoane cu acces îmbunătățit la drum	4000 persoane cu acces îmbunătățit la drum	Beneficiari direcți sun circa 4000 locuitori din regiunea de sud ("Sovhoz") al or. Basarabeasca
2.	Distanță redusă		
	Acces cu 1,6 km mai scurt	Acces cu 1,6 km mai scurt	După finalizarea proiectului, locuitorii regiunii de sud, parcurg o distanță cu 1.6 km mai scurtă spre Gară și piața orașului

IV. Lista persoanelor intervievate:

Data	Instituția / Localitatea	Numele, Prenumele	Funcția
11.08.2020	ADR Sud	Popușoi Andrei	Șef secție Monitorizare Proiecte
		Nicolai Cotruță	specialist secție Monitorizare Proiecte
12.08.2020	Primăria or. Basarabeasca	Chifariuc Valeriu	viceprimar
		Elena Șevcenco	Arhitect-șef