

# Modernizarea serviciilor publice locale în Republica Moldova

- Domeniul de intervenție 2: Planificarea și programarea regională -



## Program Regional Sectorial în domeniul infrastructurii Drumurilor Regionale și Locale pentru Regiunea de Dezvoltare Sud

Versiune finală

Mai 2015



Ministerul Dezvoltării  
Regionale și Construcțiilor

Ministerul Dezvoltării Regionale și Construcțiilor  
 **ADR Sud**  
AGENȚIA DE DEZVOLTARE REGIONALĂ

  
cooperare  
germană  
DEUTSCHE ZUSAMMENARBEIT

 **giz** Deutsche Gesellschaft  
für Internationale  
Zusammenarbeit (GIZ) GmbH

  
SWEDEN



**Publicat de:**

Agenția de Cooperare Internațională a Germaniei (GIZ) GmbH

**Sediul social:**

Bonn și Eschborn, Germania

Friedrich-Ebert-Allee 40  
53113 Bonn, Germany  
T +49 228 44 60-0  
F +49 228 44 60-17 66

Dag-Hammarskjöld-Weg 1-5  
65760 Eschborn, Germany  
T +49 61 96 79-0  
F +49 61 96 79-11 15

E [info@giz.de](mailto:info@giz.de)  
I [www.giz.de](http://www.giz.de)

**Autor(i):**

Anton-Josef Angermeier, Marina Ababii, Svetlana Brînză, Steve Crudge, Ion Ciubotaru, Fiodor Grebencio, Thomas Herz, Martin Horseling, Jürgen Meyer, Grigori Mîrzenco

**Elaborat de:**

Consortium GOPA - Gesellschaft für Organisation, Planung und Ausbildung mbH – Eptisa Servicios de Ingeniera S.L.-  
Kommunkredit Public Consulting GmbH

**Elaborat în cadrul:**

Proiectului "Modernizarea serviciilor publice locale în Republica Moldova", implementat de Agenția de Cooperare Internațională a Germaniei (GIZ), în numele Ministerului Federal German pentru Cooperare Economică și Dezvoltare (BMZ) și cu suportul Guvernului României, Agenției Suedeză pentru Dezvoltare și Cooperare Internațională (Sida) și Uniunii Europene.

**Partenerii proiectului:**

Ministerul Dezvoltării Regionale și Construcțiilor al Republicii Moldova  
Agenția pentru Dezvoltare Regională Nord, Centru și Sud

Opiniile exprimate în prezentul text aparțin autorului/autorilor și nu reflectă neapărat punctul de vedere al agenției de implementare, finanțatorilor și partenerilor proiectului.

**Chișinău, Mai 2015**

## Cuprins

<b>1</b>	<b>Introducere .....</b>	<b>1</b>
1.1	Scopul elaborării Programului Regional Sectorial.....	1
1.2	Identificarea problemei .....	2
1.3	Metodologia de elaborare a Programului.....	2
<b>2</b>	<b>Analiza situației curente .....</b>	<b>4</b>
2.1	Cadrul legal.....	4
2.1.1	<i>Legea drumurilor.....</i>	<i>4</i>
2.1.2	<i>Legea fondului rutier .....</i>	<i>5</i>
2.1.3	<i>Legea privind siguranța traficului rutier.....</i>	<i>6</i>
2.1.4	<i>Legea privind descentralizarea administrativă.....</i>	<i>6</i>
2.1.5	<i>Legea privind administrația publică locală .....</i>	<i>6</i>
2.1.6	<i>Legislația de mediu .....</i>	<i>7</i>
2.1.7	<i>Standarde de proiectare și construcție .....</i>	<i>9</i>
2.2	Cadrul de politici la nivel național .....	10
2.2.1	<i>Acordul de Asociere dintre Republica Moldova și Uniunea Europeană .....</i>	<i>10</i>
2.2.2	<i>Strategia Națională de Dezvoltare „Moldova 2020” .....</i>	<i>10</i>
2.2.3	<i>Strategia de Transport și Logistică 2013-2022 .....</i>	<i>11</i>
2.2.4	<i>Strategia Națională pentru Siguranță Rutieră .....</i>	<i>12</i>
2.2.5	<i>Strategia Națională de Dezvoltare Regională 2013-2015.....</i>	<i>14</i>
2.2.6	<i>Planul de acțiuni al Guvernului pentru anul 2014.....</i>	<i>14</i>
2.3	Cadrul de politici la nivel regional .....	15
2.4	Cadrul instituțional.....	16
2.4.1	<i>Nivel național .....</i>	<i>16</i>
2.4.2	<i>Nivel regional și local .....</i>	<i>17</i>
2.4.3	<i>Carențele și potențialul instituțional .....</i>	<i>20</i>
2.5	Profilul socio-economic și geografic .....	21
2.5.1	<i>Aspecte socio-economice aferente dezvoltării infrastructurii rutiere .....</i>	<i>21</i>
2.5.2	<i>Organizarea teritorială a RDS .....</i>	<i>21</i>
2.5.3	<i>Populația pe plan național și în RDS .....</i>	<i>22</i>
2.5.4	<i>Activitatea economică .....</i>	<i>24</i>
2.5.5	<i>Mediul natural .....</i>	<i>26</i>
2.6	Descrierea rețelei rutiere .....	27
2.6.1	<i>Rețeaua rutieră la nivel național .....</i>	<i>27</i>
2.6.2	<i>Rețeaua rutieră din RDS .....</i>	<i>28</i>
2.6.3	<i>Conectivitatea .....</i>	<i>30</i>
2.6.4	<i>Date privind starea drumurilor .....</i>	<i>32</i>
2.6.5	<i>Utilizatorii de drumuri .....</i>	<i>35</i>
2.7	Aspecte sociale și de gen.....	36
2.8	Finanțarea sectorului rutier.....	38
2.8.1	<i>Fondul rutier.....</i>	<i>39</i>
2.8.2	<i>Nivelurile viitoare de finanțare a domeniului infrastructurii rutiere .....</i>	<i>40</i>

2.8.3	<i>Fondul Național pentru Dezvoltare Regională</i> .....	41
2.8.4	<i>Alte surse de finanțare</i> .....	41
2.8.5	<i>Finanțarea lucrărilor de întreținere a drumurilor</i> .....	42
2.8.6	<i>Implementarea proiectelor de drumuri</i> .....	42
2.9	Aspecte cheie și riscuri în dezvoltarea drumurilor regionale și locale .....	42
<b>3</b>	<b>Viziunea și obiectivele pentru dezvoltarea sectorului rutier</b> .....	<b>45</b>
3.1	Direcțiile viitoare ale politicilor .....	45
3.2	Viziunea .....	47
3.3	Obiectivele și țintele la nivel național .....	47
3.4	Obiectivele și țintele la nivel regional.....	48
<b>4</b>	<b>Direcțiile de dezvoltare a sectorului DRL în RDS</b> .....	<b>50</b>
4.1	Costul lucrărilor în sectorul DRL .....	50
4.1.1	<i>Costurile estimative pentru drumurile regionale și locale</i> .....	50
4.1.2	<i>Costurile operaționale și de întreținere</i> .....	52
4.2	Dezvoltarea capacităților instituționale în sectorul rutier .....	53
4.2.1	<i>Acțiunile propuse</i> .....	54
4.2.2	<i>Structura instituțională propusă pentru implementarea PRS</i> .....	55
<b>5</b>	<b>Planificarea pe termen scurt și mediu: Proiecte posibile</b> .....	<b>57</b>
5.1	Abordarea metodologică .....	57
5.1.1	<i>Contextul și considerațiuni asupra rețelei rutiere</i> .....	57
5.1.2	<i>Conectivitatea regională și locală</i> .....	59
5.1.3	<i>Baza metodologiei</i> .....	61
5.1.4	<i>Criterii pentru identificarea celulelor</i> .....	63
5.1.5	<i>Criterii pentru coridoarele prioritare de drumuri regionale și locale</i> .....	63
5.2	Cadrul și criteriile pentru identificarea Conceptelor de Proiecte Posibile .....	66
5.2.1	<i>Descrierea analizei multicriteriale</i> .....	68
5.2.2	<i>Modelul de decizie economică RED</i> .....	69
5.3	Concluzii și sinteză.....	69
<b>6</b>	<b>Planul de acțiuni</b> .....	<b>70</b>
6.1	Nivel național .....	70
6.2	Nivel regional și local .....	73
6.3	Monitorizarea și evaluarea PRS .....	76

## Anexe

Anexa 1	Instrucțiuni privind clasificarea și definirea lucrărilor de reconstrucție, reparație și întreținere a drumurilor publice din Republica Moldova
Anexa 2	Schema procesului de autorizare a executării lucrărilor de drumuri
Anexa 3	Fișa coridoarelor
Anexa 4	Formular de colectare a datelor pentru CPP
Anexa 5	Constatări ale vizitei pe teren
Anexa 6	Estimările costurilor unitare
Anexa 7	Evaluarea riscurilor identificate în sectorul DRL



## Tabele

Tabel 2-1:	Clasificarea funcțională a drumurilor în Republica Moldova.....	4
Tabel 2-2:	Categoriile tehnice ale drumurilor publice în Republica Moldova .....	9
Tabel 2-3:	Lungimea rețelei de drumuri în gestiunea ASD după tipul suprafeței, 2013 .....	28
Tabel 2-4:	Lungimea rețelei de drumuri în gestiunea ASD după tipul suprafeței în RDS, 2013 28	
Tabel 2-5:	Infrastructura transporturilor în RDS .....	29
Tabel 2-6:	Numărul de vehicule după tip și regiune, ianuarie 2014.....	35
Tabel 2-7:	Numărul de conducători auto de gen feminin și masculin după categoria permisului de conducere, ianuarie 2014.....	37
Tabel 2-8:	Dinamica finanțării din fondul rutier, perioada anilor 2008 – 2013, milioane MDL .	39
Tabel 3-1:	Obiectivele la nivel național .....	48
Tabel 4-1:	Scenariul 1 – Costuri estimative .....	51
Tabel 4-2:	Scenariul 2 – Costuri estimative .....	51
Tabel 4-3:	Scenariul 3 – Costuri estimative .....	52
Tabel 4-4:	Costuri estimative de întreținere curentă și periodică a drumurilor în RM.....	53
Tabel 5-1:	Numărul celulelor identificate în RDS .....	63
Tabel 5-2:	Date privind coridoarele prioritare de drumuri regionale și locale, RDS.....	65
Tabel 5-3:	Exemplu de posibile criterii de prioritizare .....	68
Tabel 5-4:	Exemplu de posibilă prioritizare a proiectelor .....	69
Tabel 6-1:	Planul de acțiuni la nivel național.....	71
Tabel 6-2:	Planul de acțiuni la nivel regional și local .....	74

## Figuri

Figura 2-1:	Frecvența accidentelor rutiere în perioada 2003-2013, număr de cazuri.....	13
Figura 2-2:	Amplasarea geografică și divizarea teritorială a RDS .....	22
Figura 2-3:	Populația rurală, diagramă comparativă, 2013 .....	23
Figura 2-4:	Numărul populației din RDS, pe raioane, ianuarie 2013 .....	23
Figura 2-5:	Valoarea producției per regiune, în anul 2012.....	26
Figura 2-6:	Rețeaua de drumuri în RDS .....	29
Figura 2-7:	Puncte de trecere a frontierei de stat, terestre și aeroportuare, în RDS .....	31
Figura 2-8:	Relația dintre funcția de acces și cea de mobilitate a drumurilor .....	32
Figura 2-9:	Starea drumurilor locale, 2012.....	33
Figura 2-10:	Degradări ale drumurilor locale.....	34
Figura 2-11:	Ponderele femeilor în consiliile locale și municipale .....	38
Figura 2-12:	Finanțarea lucrărilor de întreținere și reparații curente a drumurilor publice .....	40
Figura 2-13:	Alocarea de fonduri pentru întreținerea drumurilor prevăzută de STL, 2013-2022	41
Figura 2-14:	Sinteza evaluării riscurilor de dezvoltare a sectorului DRL .....	43
Figura 4-1:	Modelul serviciilor publice locale eficiente .....	56
Figura 5-1:	Rețeaua de drumuri naționale .....	58
Figura 5-2:	Conectarea drumurilor regionale și locale la drumurile naționale .....	58
Figura 5-3:	Programul de reabilitare a rețelei de drumuri naționale.....	59
Figura 5-4:	Drumurile naționale care formează o celulă .....	60
Figura 5-5:	Exemplu de celulă cu un coridor local principal identificat .....	61
Figura 5-6:	Harta celulelor și coridoarelor prioritare de drumuri regionale și locale în RDS.....	65
Figura 5-7:	Exemplu ce ilustrează divizarea unui coridor în sectoare individuale de proiect ...	67

**Acronime și abrevieri**

AA	Acord de Asociere
AD	Ampriza Drumului
ADR	Agenția de Dezvoltare Regională
ANSR	Agenția Națională de Siguranță Rutieră
APL	Administrația Publică Locală
ASD	Administrația de Stat a Drumurilor
BEI	Banca Europeană de Investiții
BERD	Banca Europeană pentru Reconstrucție și Dezvoltare
BNS	Biroul Național de Statistică
BM	Banca Mondială
BPN	Bugetul Public Național
CE	Comisia Europeană
CNCDR	Consiliul Național de Coordonare a Dezvoltării Regionale
CPM	Corporația Provocările Mileniului
CPP	Concept de Proiect Posibil
CPV	Concept de Proiect Viabil
CRD	Consiliul Regional pentru Dezvoltare
DR	Dezvoltare Regională
DRL	Drumuri Regionale și Locale
EES	Expertiza Ecologică de Stat
EIMÎ	Evaluarea Impactului asupra Mediului Înconjurător
EIMÎS	Evaluarea Impactului asupra Mediului Înconjurător și Social
FR	Fondul Rutier
GIZ	Agenția de Cooperare Internațională a Germaniei
GLRS	Grup de Lucru Regional Sectorial
IES	Inspectoratul Ecologic de Stat
IFI	Instituție Financiară Internațională
ÎMM	Întreprinderi Mici și Mijlocii
IRI	Indice Internațional de Planeitate
iRAP	Programul Internațional de Evaluare a Drumurilor
MAI	Ministerul Afacerilor Interne
MDL	Leu moldovenesc
MDRC	Ministerul Dezvoltării Regionale și Construcțiilor
ME	Ministerul Educației
MF	Ministerul Finanțelor
MM	Ministerul Mediului
MS	Ministerul Sănătății
MSPL	Proiectul „Modernizarea Serviciilor Publice Locale în Republica Moldova”
MTIC	Ministerul Tehnologiei Informației și Comunicațiilor
MTID	Ministerul Transportului și Infrastructurii Drumurilor
PIB	Produsul Intern Brut
PMM	Planul de Management al Mediului
PPP	Parteneriat Public Privat
PRS	Program Regional Sectorial
RED	Model de Decizie Economică pentru Drumuri
RD	Regiune de Dezvoltare
RDC	Regiunea de Dezvoltare Centru
RDN	Regiunea de Dezvoltare Nord

RDS	Regiunea de Dezvoltare Sud
RM	Republica Moldova
SDR	Strategia de Dezvoltare Regională
SGAR	Sistem de Gestionare a Activelor Rutiere
SITT	Strategia Infrastructurii Transportului Terestru
SND	Strategia Națională de Dezvoltare
SNDR	Strategia Națională de Dezvoltare Regională
SNiP	Norme și Reguli în Construcții
SNSR	Strategia Națională pentru Siguranță Rutieră
STL	Strategia de Transport și Logistică
UAT	Unitate administrativ-teritorială
UD	Urmează a fi Determinat
UTA Găgăuzia	Unitatea Teritorială Autonomă Găgăuzia
COV	Cost de Operare a Vehiculului
ZEL	Zonă Economică Liberă

## Definiții

Principalele noțiuni utilizate în document sunt definite după cum urmează:

**Acostament** – fâșie laterală situată între marginea părții carosabile și muchia platformei drumului.

**Beton asfaltic** – o suprafață stabilă constând din materiale granulare rezistente cum ar fi piatră spartă combinată cu bitum în calitate de liant.

**Bitum (rutier)** – material de construcție negru și vâscos, obținut prin oxidarea rezidului rămas după distilarea țițeiurilor.

**Bombament** – partea cea mai de sus a profilului transversal al suprafeței convexe a carosabilului, în formă de acoperiș cu două pante.

**Celulă** – o arie definită prin, și în cadrul rețelei existente de drumuri naționale și frontierei de stat. Această arie cuprinde comunități, infrastructură și este deservită de drumuri regionale și locale ce se încadrează în rețeaua drumurilor naționale ce le înconjoară.

**Cooperare inter-comunitară** – relația dintre două sau câteva autorități locale cu statut juridic și care beneficiază de autonomie politică, juridică și financiară (în conformitate cu Carta europeană a autonomiei locale).

**Coridor** – o conexiune sau conexiuni lineare și extinse de transport care deservește o serie de comunități și infrastructura de servicii. În acest Program coridoarele presupun drumurile regionale și locale ce asigură conectivitatea regională și interregională în vederea sprijinirii dezvoltării regionale.

**Cost de întreținere** – cost pentru activitățile de întreținere a drumurilor.

**Cost de operare a vehiculului (COV)** – o valoare ce include costurile totale directe de operare a vehiculului într-o anumită perioadă de timp (costurile resurselor de carburanți și costurile operaționale suplimentare, inclusiv anvelope, ulei, reparații, întreținere, precum și costurile de timp ai ocupanților vehiculului).

**Creșterea traficului** – schimbarea volumelor de trafic în timp, determinat în mod preponderant de creșterea economică națională și regională, precum și de contribuția unor factori mai specifici și locali.

**Defecțiune a drumului** – defect al îmbrăcămintei rutiere provocat de una sau mai multe din următoarele cauze: solicitările traficului rutier, condițiile climaterice, construcția sau întreținerea necorespunzătoare.

**Drenajul drumului** - sistem pentru captarea, colectarea și evacuarea apelor de infiltrație în scopul asanării corpului drumului.

**Drum** – un traseu sau o cale identificabilă special amenajată pentru circulația vehiculelor și pietonilor.

**Drumuri locale** – drumuri care asigură legătura între orașele-reședință și satele (comunele) din componența raionului, precum și legătura între sate (comune), inclusiv accesul spre ele dinspre drumurile naționale, și care sunt proprietate publică a unităților administrativ-teritoriale.

**Drumuri naționale** – drumuri care sunt proprietate publică a statului și care asigură principalele legături rutiere internaționale, legătura între capitala țării și orașele-reședință, municipiile și obiectivele de importanță republicană, precum și legătura între ele.

**Drumuri regionale** – drumuri de însemnătate regională care asigură legătura între localitățile din două sau mai multe raioane sau între cel puțin 4 localități dintr-o unitate administrativ-teritorială.

**Fisură** – o crăpătură a suprafeței îmbrăcăminte rutiere fără a se extinde neapărat pe întreaga grosime a îmbrăcăminte rutiere.

**Fond rutier** – resurse financiare colectate în numele autorităților guvernamentale naționale de la utilizatorii drumurilor, destinate în special sectorului rutier și cu precădere pentru întreținerea drumurilor. Taxele pentru carburanți, taxele pentru vehicule internaționale și amenzile pentru depășirea sarcinii pe osie sunt exemple de tipuri de venituri utilizate de fondul rutier.

**Indicele Internațional de Planeitate (IRI)** - este un indice bazat pe măsurarea planeității / denivelărilor drumului, reprezentând o sumă de undulații de suprafață măsurate pe o distanță anume. IRI se măsoară în metri per kilometri.

**Infrastructura drumului** – totalitatea structurilor, instalațiilor și utilităților care reprezintă platforma drumului.

**Îmbrăcămintă rutieră** – o suprafață durabilă a unui drum sau alte astfel de suprafețe alcătuite din materiale cum ar fi bitum, pietriș, beton, prundiș.

**Întreprindere de întreținere a drumurilor** – o întreprindere specializată în efectuarea lucrărilor de întreținere și reparație a drumurilor.

**Întreținerea drumului** – un set de activități realizate în scopul asigurării viabilității drumurilor pe parcursul întregului an.

**Întreținerea curentă** – activități de întreținere cu caracter regulat sau ciclic efectuate în fiecare an. Aceste activități includ elemente cum ar fi întreținerea de iarnă, întreținerea de vară, plombarea gropilor, reparații minore ale drumurilor din pietriș / prundiș, curățarea minoră a sistemelor de drenaj, curățarea sau măturarea drumurilor, repararea crăpăturilor, măsuri de control al vegetației, curățarea indicatoarelor rutiere, podurilor, drumurilor precum și evacuarea gunoierului.

**Întreținerea periodică** – lucrări care sunt efectuate în mod periodic și planificat pentru a compensa parțial sau integral uzura cauzată îmbrăcăminte rutiere, lucrărilor de artă, elementelor de siguranță rutieră și altor elemente aferente drumului.

**Gropi** – cavități în îmbrăcămintă rutieră provocate în special de umiditate.

**Lucrări de reabilitare** – lucrări de intervenții necesare pentru îmbunătățirea performanțelor de siguranță și exploatare a drumurilor existente, inclusiv lucrărilor de artă, în scopul prelungirii duratei de exploatare în conformitate cu metodele și parametrii stabiliți.

**Lucrări de reparație** – lucrări fizice de intervenție executate în scopul compensării parțiale sau totale a uzurii fizice și morale cauzată de utilizarea / exploatarea normală a drumului și / sau de factorii climaterici.

**Mixtură asfaltică** – material de construcție pe baza unui anumit amestec de agregate naturale sau artificiale și filer, precum și bitum.

**Parc auto** – numărul total de vehicule deținute și exploatate pe teritoriul unei țări, care poate include vehicule private și de stat, vehiculele exploatate de gospodăriile individuale, precum și cele utilizate de întreprinderile private și instituțiile de stat.

**Parte carosabilă** – acea parte a drumului utilizată de obicei de traficul rutier cu excepția acostamentelor.

**Planeitatea suprafeței de rulare** – denivelări ale suprafeței de rulare raportat la o suprafață efectiv plană cu dimensiuni caracteristice care afectează dinamica și calitatea de circulație a autovehiculului.

**Platforma drumului** – o parte a drumului care cuprinde partea carosabilă și acostamentele sau, după caz, zona mediană, trotuare, piste pentru cicliști.

**Plombare** – operație de reparare a gropilor dintr-o îmbrăcămintă rutieră.

**Pod** – o lucrare de artă ce asigură și permite trecerea unei căi peste un obstacol, cum ar fi un curs de apă.

**Podet** – orice lucrare de artă, neclasificată drept pod, care are o deschidere sub platforma drumului.

**Rata deținerii în proprietate a autoturismelor / gradul de motorizare** – numărul de autoturisme per 1.000 de locuitori, fiind un indicator general de comparare pe plan internațional a dezvoltării economice și a problemelor de mediu.

**Reciclare la rece** – un proces în care materialele recuperate din îmbrăcămintă rutieră sunt combinate cu materiale noi precum bitumul și / sau agenți de reciclare în vederea producerii amestecurilor de bază la rece.

**Rețeaua rutieră** – un sistem de drumuri interconectate pe care se realizează circulația vehiculelor în cadrul unui anumit teritoriu.

**Siguranța traficului** – se referă la metodele și măsurile pentru reducerea riscului de deces sau rănire gravă a unei persoane ce utilizează rețeaua rutieră.

**Starea tehnică rutieră** – starea existentă a suprafeței îmbrăcămintei rutiere a unui drum ce determină calitatea de rulare a acestuia, care poate varia pe parcursul anului ca rezultat al condițiilor meteorologice. Starea tehnică a suprafeței rutiere poate fi măsurată și definită în termeni ai planeității drumului sau IRI în m/km. Conform IRI starea tehnică a drumurilor poate fi bună când  $IRI \leq 4$ , mediocră = 4-6 IRI, rea = 6-8 IRI, foarte rea  $\geq 8$  IRI.

**Strat de uzură** – stratul de la suprafața îmbrăcămintei rutiere, executat din materiale rezistente și impermeabile, care sunt în contact direct cu pneurile vehiculelor și cu condițiile climatice.

**Structura rutieră** – numărul, grosimea și compoziția straturilor care alcătuiesc o îmbrăcămintă rutieră.

**Traficul mediu zilnic** – numărul mediu de vehicule care utilizează un drum într-o oarecare zi.

**Traficul mediu zilnic anual (MZA)** – unitate folosită în principal în planificarea transportului și ingineria de trafic. Aceasta reprezintă volumul total al traficului de vehicule pe o autostradă sau drum pe durata unui an, raportat la 365 zile.

**Trotuar** – o cale amenajată de-a lungul unei străzi destinată circulației pietonilor.

**Viteză** – distanța parcursă într-o unitate de timp.

**Volumul (intensitatea) traficului** – numărul de vehicule sau pietoni care trec printr-un anumit punct al drumului într-o anumită perioadă de timp.

**Zona drumului** – suprafața de teren ocupată de elementele constructive ale unui drum cum ar fi partea carosabilă, îmbrăcămintă rutieră, piste de cicliști, trotuare, șanțuri, podețe, ziduri de sprijin și altele.

## 1 Introducere

### 1.1 Scopul elaborării Programului Regional Sectorial

Scopul elaborării Programului Regional Sectorial (în continuare PRS sau Program) este de a stabili direcțiile de dezvoltare a infrastructurii drumurilor regionale și locale (DRL) în Regiunea de Dezvoltare Sud (RDS), pentru orizontul de planificare de 6 ani (2015-2020).

Obiectivul general al acestui PRS prevede asigurarea în regiuni a unei conectivități rutiere durabile, în condiții de siguranță și cost eficiente pe tot parcursul anului, pentru a sprijini dezvoltarea regională și creșterea bunăstării populației.

PRS este un instrument operațional de planificare regională care urmărește:

- Elaborarea proiectelor în conformitate cu cadrul legal, de politici și instituțional relevant;
- Crearea condițiilor necesare pentru elaborarea unui portofoliu de proiecte în sectorul DRL care încorporează necesitățile de dezvoltare a sectorului, precum și se conformează politicilor existente sectoriale, practicilor și cadrului strategic relevant;
- Sporirea capacităților Administrațiilor Publice Locale (APL) în elaborarea proiectelor de drumuri durabile la nivel regional, în baza cărora acestea pot parcurge de la Concepte de Proiecte Posibile (CPP) la Concepte de Proiecte Viabile (CPV) și dezvoltate până la etapa în care vor fi gata pentru finanțare de către diferite instituții financiare și donatori;
- Inițierea unui proces comprehensiv, transparent și repetabil de planificare regională în sectorul drumurilor;
- Contribuie la facilitarea procesului de luare a deciziilor privind necesitatea de resurse financiare pentru dezvoltarea continuă a proiectelor;
- Servește drept bază pentru dialogul cu potențialii parteneri de dezvoltare, prezentând o viziune clară a necesităților investiționale și perspectivelor de dezvoltare a sectorului DRL.

În același timp, există limitări clare și de comun acceptate privind PRS, și anume că:

- PRS nu are drept scop crearea unui set suplimentar de documente de politici în RDS;
- PRS nu substituie politicile de dezvoltare sectorială la nivel central, dar facilitează implementarea acestora în regiune;
- PRS nu trebuie perceput ca un document atotcuprinzător care ar viza toate planurile sau programele sectoriale, menit să pună în aplicare, în mod comprehensiv, toate aspectele politicii naționale la nivel regional.

Acest Program va servi drept temelie pentru identificarea, planificarea, elaborarea și implementarea viitoarelor proiecte de DRL în RDS. Prioritate va fi acordată proiectelor care pot fi implementate într-un termen scurt și mediu. Eventual, punerea în aplicare a recomandărilor prezentate în PRS va rezulta în stabilirea unui proces de planificare și programare a activităților în sectorul dat în RDS, care se conformează obiectivelor na-

ționale de dezvoltare, politicilor Uniunii Europene (UE) și care va contribui semnificativ la dezvoltarea pe plan național, regional și local a sectorului.

Astfel, PRS se axează pe fortificarea procesului de planificare și programare în sectorul DRL la nivel regional și local, în vederea optimizării investițiilor și elaborării proiectelor durabile în sectorul de referință.

## **1.2 Identificarea problemei**

Într-o societate modernă drumurile sunt esențiale pentru transportarea bunurilor și persoanelor. În RDS, cu toate că infrastructura rutieră este suficient de dezvoltată, starea acesteia reprezintă provocarea cheie pentru dezvoltarea regiunii.

După cum este specificat în Strategia Națională de Dezvoltare (SND) „Moldova 2020”, starea rea a drumurilor este privită drept o constrângere majoră care împiedică dezvoltarea economică. O infrastructură rutieră adecvată este o condiție pentru dezvoltarea regională armonioasă și pentru accesul populației la servicii publice. De asemenea, Republica Moldova nu poate să-și valorifice pe deplin potențialul economic și cel investițional din cauza drumurilor rele, care limitează accesul la serviciile de educație și sănătate, obiectele de producție, piețele de desfacere, centrele culturale și turistice etc. Din cauza stării nesatisfăcătoare a rețelei de drumuri, utilizatorii suportă cheltuieli suplimentare pentru a avea acces la serviciile sociale și administrative.

Starea rea a drumurilor are un efect negativ asupra securității circulației rutiere, numărul de decese înregistrate fiind de 6-9 ori mai mare decât în țările UE. De asemenea, drumurile în stare nesatisfăcătoare au impact nefast asupra mediului, deoarece sunt o sursă suplimentară de zgomot și vibrație, iar consumul sporit de carburanți generează emisii adiționale de substanțe nocive în atmosferă.

Dată fiind lungimea rețelei rutiere existente în RDS și starea rea a drumurilor în general în Republica Moldova, există necesitatea elaborării unui mecanism pentru identificarea acelor proiecte care vor asigura o maximă eficiență de utilizare a fondurilor și resurselor disponibile, precum și să permită identificarea de noi surse de finanțare. După implementare, proiectele identificate se preconizează să producă un efect multiplicativ prin susținerea dezvoltării serviciilor sociale, economice și altor servicii de importanță regională și locală.

## **1.3 Metodologia de elaborare a Programului**

Acest PRS a fost elaborat printr-o abordare participativă, bazată pe activitatea Grupului de Lucru Regional Sectorial (GLRS) creat sub egida Agenției de Dezvoltare Regională (ADR) Sud, precum și cu asistența tehnică a experților naționali și internaționali din cadrul GIZ/MSPL. GLRS include în componența sa reprezentanți ai APL de nivelul I și II, Ministerului Dezvoltării Regionale și Construcțiilor (MDRC), Ministerului Transporturilor și Infrastructurii Drumurilor (MTID) și Administrației de Stat a Drumurilor (ASD). GLRS s-a întrunit în cadrul a patru ateliere de lucru în vederea elaborării Programului.

Documentul rezultat conține șase capitole. Primul capitol descrie obiectivele de elaborare a PRS, identifică problema și prezintă metodologia de elaborare a Programului.

Capitolul doi prezintă analiza situației curente prin evaluarea cadrului legal, de politici și instituțional. De asemenea, acest capitol cuprinde profilul socio-economic și geografic, descrierea rețelei rutiere, finanțarea sectorului rutier, aspectele sociale și de gen, precum și aspectele cheie și riscurile în dezvoltarea drumurilor regionale și locale.



Al treilea capitol prezintă “Viziunea și obiectivele pentru dezvoltarea sectorului rutier” în RDS, elaborate de către GLRS sub egida ADR Sud. Acest capitol definește obiectivele și țintele la nivel național și regional.

Capitolul patru descrie direcțiile de dezvoltare a sectorului DRL. Acest capitol analizează costurile lucrărilor în sectorul DRL și resursele de finanțare necesare pentru fiecare scenariu în parte. De asemenea, capitolul descrie modalități de înlăturare a deficiențelor instituționale și propune o structură instituțională pentru implementarea PRS.

Metodologia de identificare a unui sistem de celule și coridoare prioritare de DRL este inclusă în capitolul cinci: “Planificarea pe termen scurt și mediu: Proiecte Posibile”. În baza analizei efectuate de către GLRS, au fost definite procesul, metodologia și criteriile în conformitate cu care pot fi identificate și prioritizate proiectele posibile. În sprijinul obiectivelor generale de dezvoltare regională, au fost stabilite și aplicate de către participanți criteriile de accesibilitate la instituțiile sociale, medicale, educaționale, precum și la unitățile economice. Ca urmare a acestui proces, a fost identificată o listă de coridoare prioritare care abordează în modul cel mai eficace necesitățile identificate. Capitolul descrie în continuare procesul care trebuie parcurs până la identificarea Concepțelor de Proiecte Posibile pe termen scurt.

În capitolul șase este prezentat Planul de acțiuni, care conține activitățile necesare pentru atingerea obiectivelor PRS, precum și modul de evaluare și monitorizare a implementării Programului.

## 2 Analiza situației curente

Acest capitol descrie și analizează situația curentă prin evaluarea cadrului legal, de politici și instituțional în contextul căruia s-a desfășurat elaborarea acestui PRS. De asemenea, capitolul cuprinde profilul socio-economic și geografic, descrierea rețelei rutiere, finanțarea sectorului rutier, aspectele sociale și de gen, precum și aspectele cheie și riscurile în dezvoltarea drumurilor regionale și locale.

### 2.1 Cadrul legal

#### 2.1.1 Legea drumurilor<sup>1</sup>

Principalul act juridic care vizează administrarea, întreținerea și utilizarea drumurilor este Legea drumurilor, care printre altele prevede:

- Definirea noțiunii de drum;
- Clasificarea drumurilor în funcție de destinația, proprietatea și funcționalitatea lor;
- Responsabilitățile la diferite niveluri pentru proiectarea, construirea și întreținerea drumurilor;
- Transpunerea parțială a prevederilor Directivei 96/53/CE cu privire la masa maximă și dimensiunile vehiculelor;
- Stabilirea unui regim de utilizare a taxelor pentru finanțarea construcției și întreținerii drumurilor în baza contractelor de concesiune;
- Responsabilitățile proprietarului / administratorului drumului față de participanții la trafic.

Legea stabilește trei tipuri diferite de proprietate a drumurilor, și anume:

- Drumuri în proprietate publică a statului;
- Drumuri în proprietatea APL;
- Drumuri private.

Pe lângă aceasta, Legea prevede clasificarea drumurilor din punct de vedere funcțional. În tabelul ce urmează este prezentată această clasificare, relevantă pentru prezentul Program.

**Tabel 2-1: Clasificarea funcțională a drumurilor în Republica Moldova**

Categoria drumului	Definiții
Drumuri europene	Drumuri internaționale (pot coincide cu autostrăzile, drumurile expres și drumurile republicane) <sup>2</sup> .

<sup>1</sup> Legea drumurilor nr. 509-XIII din 22.06.1995, publicată în Monitorul Oficial nr. 62-63 din 09.11.1995, art. 690, modificată ultima dată prin Legea Parlamentului nr. 85 din 07.07.2011.

<sup>2</sup> Drumurile internaționale care trec prin Republica Moldova în conformitate cu Acordul European cu privire la principalele artere de trafic (AGR).

Categoria drumului	Definiții
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Drumuri naționale;</li> <li>• Autostrăzi;</li> <li>• Drumuri expres;</li> <li>• Drumuri republicane;</li> <li>• Drumuri regionale.</li> </ul>	<p>Drumuri naționale – drumuri care sunt proprietate publică a statului și care asigură principalele legături rutiere internaționale, legătura între capitala țării și orașele-reședință, municipiile și obiectivele de importanță republicană, precum și legătura între ele.</p> <p>Autostrăzi – drumuri de mare capacitate și viteză, rezervate exclusiv circulației autovehiculelor, prevăzute cu două căi unidireționale separate printr-o zonă mediană, având cel puțin două benzi de circulație pe sens și o bandă de staționare accidentală, intersecții denivelate și accese limitate, intrarea și ieșirea autovehiculelor fiind permisă numai prin locuri special amenajate, denumite noduri de circulație, dotate cu mijloace speciale pentru siguranța și confortul utilizatorilor.</p> <p>Drumuri expres – drumuri cu două sau mai multe benzi de circulație, la care accesul este posibil doar prin noduri rutiere denivelate sau intersecții dirijate, pe care oprirea și staționarea mijloacelor de transport pe partea carosabilă (părțile carosabile) sunt interzise.</p> <p>Drumuri republicane – drumuri care asigură legătura între capitala țării și orașele-reședință, municipiile și obiectivele de importanță republicană, de asemenea legătura între orașele-reședință, între municipii, între orașele-reședință și municipii, precum și legătura între orașele-reședință și stațiile feroviare, aeroporturile și porturile fluviale din imediata apropiere.</p> <p>Drumuri regionale – drumuri de însemnătate regională care asigură legătura între localitățile din două sau mai multe raioane sau între minim patru localități dintr-o unitate administrativ-teritorială.</p>
Drumuri locale	Drumuri publice care asigură legătura între orașele-reședință și satele (comunele), precum și legătura între sate (comune), inclusiv accesul spre ele dinspre drumurile naționale, și care sunt proprietate publică a UAT.
Străzi	Drumuri publice din interiorul localităților și care sunt proprietate publică a UAT.
Drumuri comunale	Drumuri care asigură legătura între satul-reședință de comună și satele componente sau obiectivele de interes comunal și care sunt proprietate publică a UAT.

Sursa: *Legea Drumurilor nr. 509-XIII din 22.06.1995*

### 2.1.2 Legea fondului rutier<sup>3</sup>

Legea fondului rutier reprezintă cadrul legal care stabilește finanțarea pentru infrastructura rutieră. Această Lege identifică următoarele surse obligatorii și posibile de finanțare pentru sectorul rutier, și anume:

- Nu mai puțin de 50% în anul 2010, 65% în anul 2011, 80% în anul 2012 și în anii următori din volumul total al accizelor la produsele petroliere, cu excepția gazului lichefiat, supuse accizelor;
- Taxele rutiere percepute conform legislației fiscale;
- Taxele pentru eliberarea autorizațiilor pentru transporturi auto internaționale de mărfuri și ocazionale de călători, în limita în care acestea nu formează bugetul autorității publice responsabile de eliberarea lor;
- Amenzile aplicate pentru nerespectarea regulilor transportului de călători, deteriorarea drumurilor, construcțiilor și utilajelor rutiere, a plantațiilor aferente drumurilor;
- Taxa pentru comercializarea gazelor naturale destinate utilizării în calitate de carburanți pentru unitățile de transport auto.

<sup>3</sup> Legea nr. 720-XIII din 02.02.1996 cu privire la fondul rutier, publicată în Monitorul Oficial nr. 247-251 din 17.12.2010, art. 753, modificată ultima dată prin Legea Parlamentului nr. 324 din 23.12.2013.

Conform Legii, utilizarea fondului este determinată anual de către Guvern. Cu toate acestea, cel puțin 50% din taxe trebuie să fie utilizate pentru întreținerea, repararea și reabilitarea drumurilor naționale (drumuri magistrale<sup>4</sup> și republicane, marcate prin „M” și „R”). Cota procentuală rămasă trebuie utilizată pentru drumurile locale, însă nu există o prevedere clară cu privire la modul în care și unde trebuie folosită această cotă. Dar, în practică, o bună parte pare a fi utilizată pentru întreținerea drumurilor aflate în gestiunea Administrației de Stat a Drumurilor (ASD).

Întreținerea drumurilor locale, de asemenea, poate fi efectuată la cererea administrațiilor publice locale, însă pentru aceasta APL trebuie să fie proactivă și să înainteze o cerere către MTID pentru finanțarea sau execuția lucrărilor.

În concluzie, deși Legea fondului rutier prevede resurse financiare considerabile pentru întreținerea și construcția drumurilor din Republica Moldova, finanțarea nu este repartizată în așa mod, încât administrațiile publice locale să dispună de acces previzibil la resurse financiare pentru propriile necesități locale.

### 2.1.3 Legea privind siguranța traficului rutier<sup>5</sup>

În conformitate cu Legea privind siguranța traficului rutier, Ministerul Transporturilor și Infrastructurii Drumurilor (MTID) este responsabil de gestionarea, întreținerea și repararea indicatoarelor de semnalizare rutieră pe drumurile naționale. Pe lângă aceasta, MTID este responsabil de siguranța circulației pe drumurile naționale prin amenajarea pistelor pentru bicicliști și a trotuarelor pentru pietoni.

Administrațiile publice locale sunt responsabile de proiectarea, construcția, administrarea, întreținerea, repararea drumurilor locale, inclusiv instalarea indicatoarelor rutiere. Cu toate acestea, legea nu prevede cu claritate pentru care drumuri locale sunt valabile aceste responsabilități - pentru drumurile locale aflate în gestiunea APL sau pentru toate drumurile locale.

### 2.1.4 Legea privind descentralizarea administrativă<sup>6</sup>

Legea privind descentralizarea administrativă stabilește cadrul general de reglementare a descentralizării administrative pe baza principiilor de repartizare a competențelor între autoritățile publice. Legea atribuie un anumit grad de autonomie (atât administrativă, cât și financiară) APL I, dar în limitele altor acte legislative, cum ar fi Legea finanțelor publice locale. Legea respectivă pune în sarcina APL II „construcția, administrarea și repararea drumurilor de interes raional, precum și a infrastructurii rutiere”. Mai mult, această lege atribuie APL I (care include orașe, sate și comune) responsabilitatea pentru „construcția, întreținerea și iluminarea străzilor și drumurilor publice locale”.

### 2.1.5 Legea privind administrația publică locală<sup>7</sup>

Legea privind administrația publică locală definește împuternicirile delegate consiliilor locale și primăriilor. Responsabilitățile consiliilor locale în domeniul infrastructurii rutiere

---

<sup>4</sup> Până în prezent, ASD folosește vechea clasificare funcțională a drumurilor în propriile date statistice, inclusiv sintagma „drumuri magistrale”.

<sup>5</sup> Legea nr. 131 din 07.06.2007 privind siguranța traficului rutier, publicată în Monitorul Oficial nr. 103-106 din 20.07.2007, art. 443, modificată ultima dată prin Legea Parlamentului nr. 109 din 19.06.2014.

<sup>6</sup> Legea nr. 435-XVI din 28.12.2006 privind descentralizarea administrativă, publicată în Monitorul Oficial nr. 29-31 din 02.03.2007, art. 91, modificată ultima dată prin Legea Parlamentului nr. 100 din 26.04.2013.

<sup>7</sup> Legea nr. 436-XVI din 28.12.2006 privind administrația publică locală, publicată în Monitorul Oficial nr. 32-35 din 09.03.2007, art. 116, modificată ultima dată prin Legea Parlamentului nr. 164 din 05.07.2013.

includ luarea deciziilor privind lucrările de proiectare, construire, întreținere și modernizare a drumurilor, podurilor și fondului locativ, conform Legii cu privire la locuințe, precum și a întregii infrastructuri economice, sociale și de agrement de interes local. De asemenea, legea prevede cerința de documentare cu privire la „expertiza ecologică de stat” în cazul lucrărilor de construire și reparare a drumurilor.

#### 2.1.6 Legislația de mediu

Baza legală pentru evaluarea impactului asupra mediului este prevăzută în trei legi principale. În procesul armonizării legislației Republicii Moldova la acquis-ul comunitar, aceste legi vor fi supuse modificărilor în viitorul apropiat.

Legea privind protecția mediului înconjurător<sup>8</sup> constituie cadrul juridic de bază pentru elaborarea actelor normative speciale și instrucțiunilor din domeniul protecției mediului în vederea asigurării unui mediu de viață sănătos, conservării mediului natural, restabilirii ecosistemelor etc.

Legea privind expertiza ecologică<sup>9</sup> descrie conceptul de Expertiză Ecologică de Stat (EES) care precede luarea deciziilor privind activitățile care ar putea avea un impact negativ asupra mediului. Această expertiză este obligatorie pentru toate activitățile economice cu potențial impact negativ asupra mediului, indiferent de destinația, proprietatea, investiții, locație, sursa de finanțare etc.

Noua Lege privind evaluarea impactului<sup>10</sup> asupra mediului descrie procedurile și cerințele pentru Evaluarea Impactului asupra Mediului (EIM) la nivel național.

Prin urmare, toate proiectele viitoare care vor fi elaborate în procesul planificării regionale din sectorul DRL, vor fi supuse EES, iar documentele corespunzătoare trebuie să fie pregătite și prezentate autorităților competente împreună cu documentația tehnică de proiect.

Autoritatea națională responsabilă de EES în Republica Moldova este Inspectoratul Ecologic de Stat (IES), care este o subdiviziune a Ministerului Mediului (MM). Sistemul expertizei ecologice de stat este descris în capitolul II al Legii privind expertiza ecologică, pe când organizarea EES este descrisă în capitolul V.

Cu privire la procedurile naționale de autorizare în domeniul protecției mediului pentru diverse tipuri de proiecte sau activități, există EES și EIM. Noua lege privind evaluarea impactului asupra mediului descrie în detaliu procedurile, cerințele și procesul EIM.

În concluzie, EES trebuie efectuată pentru toate proiectele care urmează a fi elaborate în cadrul PRS în sectorul DRL. Pentru proiecte mai mari care includ construcția variantelor de ocolire sau rectificări de traseu, ar putea exista cerințe adiționale pentru pregătirea EIM.

---

<sup>8</sup> Legea nr. 1515 din 16.06.1993 privind protecția mediului înconjurător, publicată în Monitorul Parlamentului nr. 10 din 01.10.1993, art. 283, modificată ultima dată prin Legea Parlamentului nr. 9 din 14.02.2014.

<sup>9</sup> Legea nr. 851 din 29.05.1996 privind expertiza ecologică și evaluarea impactului asupra mediului înconjurător, publicată în Monitorul Oficial nr. 52-53 din 08.08.1996, art. 494, modificată ultima dată prin Legea Parlamentului nr. 86 din 29.05.2014.

<sup>10</sup> Legea nr. 86 din 29.05.2014 privind evaluarea impactului asupra mediului, publicată în Monitorul Oficial nr. 174-177 din 04.07.2014, art. 393. Data intrării în vigoare: 04.01.2015.

Prin urmare, la nivel național pot fi distinse două categorii de proiecte:

- Proiecte care necesită doar efectuarea EES;
- Proiecte care necesită efectuarea EES și EIM.

Proiectele de drumuri care necesită evaluarea impactului asupra mediului la nivel național sunt prezentate în anexele noii Legi privind evaluarea impactului asupra mediului.

Se preconizează că majoritatea proiectelor de drumuri, care urmează a fi elaborate în cadrul acestui PRS, nu vor intra în categoriile care necesită o evaluare completă a impactului asupra mediului. Cu toate acestea, în prezent nu poate fi exclusă nici eventualele unor proiecte individuale (de exemplu opțiunile variantelor de ocolire) elaborate în cadrul acestui PRS, care ulterior vor trebui supuse unei EIM complete.

Pe lângă legislația națională cu privire la protecția mediului, există convenții internaționale cu privire la protecția mediului la care Republica Moldova este parte. Pentru organizarea procesului de evaluare de mediu în diferite proiecte de drumuri sunt luate în considerare convențiile, după cum urmează:

- Convenția de la Aarhus privind accesul la informație, participarea publicului la luarea deciziei și accesul la justiție în probleme de mediu<sup>11</sup>;
- Convenția de la Ramsar privind protecția zonelor umede de importanță internațională<sup>12</sup>;
- Convenția de la Bonn privind conservarea speciilor migratoare de animale sălbatice<sup>13</sup>;
- Convenția de la Bonn privind conservarea vieții sălbatice și a habitatelor naturale din Europa<sup>14</sup>;
- Convenția de la Espoo privind evaluarea impactului asupra mediului în context transfrontalier<sup>15</sup>.

Luând în considerare cele expuse mai sus, trebuie de concluzionat că există cerințe importante de protecție a mediului care trebuie respectate chiar și în cazul unor proiecte relativ mici, precum cele prevăzute în prezentul PRS. Mai mult, dat fiindcă majoritatea resurselor financiare se prevăd a fi alocate din partea IFI, aceste cerințe de mediu trebuie îndeplinite, astfel încât să satisfacă cerințele IFI.

---

<sup>11</sup> Hotărârea Parlamentului nr. 346-XIV din 07.04.1999 pentru ratificarea Convenției privind accesul la informație, justiție și participarea publicului la adoptarea deciziilor în domeniul mediului, publicată în Monitorul Oficial nr. 39 din 22.04.1999.

<sup>12</sup> Hotărârea Parlamentului nr. 504-XIV din 14.07.1999 privind ratificarea Convenției asupra zonelor umede de importanță internațională în special ca habitat al păsărilor acvatice, publicată în Monitorul Oficial nr. 080 din 29.07.1999.

<sup>13</sup> Legea Parlamentului nr. 1244-XIV din 28.09.2000 pentru aderarea Republicii Moldova la Convenția privind conservarea speciilor migratoare de animale sălbatice, la Acordul asupra conservării păsărilor de apă migratoare african-eurasiatice și la Acordul privind conservarea liliecilor în Europa, publicată în Monitorul Oficial nr. 133 din 26.10.2000.

<sup>14</sup> Hotărârea Parlamentului nr. 1546-XII din 23.06.1993 pentru aderarea Republicii Moldova la unele convenții în domeniul protecției mediului înconjurător și ratificarea Convenției privind diversitatea biologică, publicată în Monitorul Oficial nr. 006 din 30.06.1993.

<sup>15</sup> Vezi referința nr. 14.

### 2.1.7 Standarde de proiectare și construcție

În Anexa 1 la Legea drumurilor sunt prezentate categoriile tehnice asociate clasificării funcționale a drumurilor publice, după cum urmează:

**Tabel 2-2: Categoriile tehnice ale drumurilor publice în Republica Moldova**

Categoria tehnică a drumului	Destinația funcțională a drumului	Intensitatea traficului de perspectivă (media zilnică anuală), în vehicule fizice	Tipul drumului recomandat
I-a	Drumuri naționale cu trafic foarte intens, destinate exclusiv circulației autovehiculelor, inclusiv traficului internațional	peste 16.000	Autostrăzi
I-b	Drumuri naționale cu trafic intens, destinate traficului republican și internațional	8.001–16.000	Drumuri expres
II	Drumuri naționale cu trafic mediu, deschise traficului internațional	3.501–8.000	Drumuri cu două benzi de circulație
III	Drumuri naționale cu trafic redus	751–3.500	Drumuri cu două benzi de circulație
IV	Drumuri locale și drumuri comunale cu trafic foarte redus	200-750	Drumuri cu două benzi de circulație
V	Drumuri comunale secundare	sub 200	Drumuri cu două benzi de circulație

Sursa: Legea drumurilor Nr. 509-XIII din 22.06.1995

În funcție de tipul structurii rutiere, drumurile se clasifică în:

- Drumuri cu structură rutieră permanentă – cu îmbrăcăminte rutieră din beton asfaltic sau beton de ciment;
- Drumuri cu structură rutieră semipermanentă – cu îmbrăcăminte rutieră din materiale locale anrobate cu lianți bituminoși;
- Drumuri cu structură rutieră provizorie – drumurile pietruite.

Normele utilizate în proiectarea drumurilor au fost reglementate prin SNiP 2.05.02 – 85 care datează din perioada sovietică (1985). În februarie 2015 a intrat în vigoare un document normativ în construcții NCM D.02.01:2015 „Proiectarea drumurilor publice”. Astfel, standardele actuale folosite în Republica Moldova reprezintă o îmbinare a standardelor din fosta Uniune Sovietică, celor post-sovietice și standardelor moderne.

În rezumat, există un cadru juridic amplu care este aplicabil în sectorul rutier. Legea drumurilor stabilește dreptul de proprietate a drumurilor și responsabilitățile aferente întreținerii drumurilor. Cu toate acestea, dreptul de proprietate și administrarea drumurilor, în special la nivel local, de asemenea depinde de prevederile Legii privind descentralizarea administrativă și Legii privind administrația publică locală, ambele oferind orientări cu privire la rolurile APL. Legislația actuală nu prevede în mod clar rolul și responsabilitățile asupra tuturor drumurilor locale. MTID este în proces de elaborare a unei politici care prevede transmiterea unor drumuri în gestiunea APL. Finanțarea construcției și întreținerii drumurilor se efectuează conform Legii fondului rutier, care alocă anumite sume financiare exclusiv pentru întreținerea și reabilitarea limitată a drumurilor. Obiectivele specifice privind siguranța rutieră, care trebuie realizate până în anul 2020, sunt stabilite de Strategia națională pentru siguranța rutieră și sunt implementate prin intermediul Legii privind siguranța traficului rutier. În cele din urmă, drumurile, în

timpul construcției și utilizării, trebuie să corespundă prevederilor unui număr mare de legi și convenții cu privire la mediul înconjurător.

## **2.2 Cadrul de politici la nivel național**

### **2.2.1 Acordul de Asociere dintre Republica Moldova și Uniunea Europeană<sup>16</sup>**

Acordul de Asociere (AA) dintre Republica Moldova și Uniunea Europeană (UE), pe lângă aspectul său politic, este important pentru dezvoltarea socio-economică a țării. Acesta conține prevederi cu caracter obligatoriu, norme regulatorii și aranjamente de cooperare în toate sectoarele.

AA prevede crearea Zonei de Liber Schimb Aprofundat și Cuprinzător care vizează liberalizarea treptată a comerțului cu bunuri și servicii prin reducerea sau eliminarea taxelor vamale, altor taxe și impuneri.

AA subliniază importanța îmbunătățirii conexiunilor de transport asigurându-le o mai mare fluiditate, siguranță și fiabilitate. În acest context, AA se axează pe cooperarea privind conectarea rețelei strategice de transport a Republicii Moldova la rețeaua transeuropeană de transport (TEN-T) și identificarea proiectelor de interes reciproc din rețeaua respectivă.

De asemenea, AA prevede dezvoltarea pe viitor a conexiunilor de transport prin intermediul cooperării cu IFI, îmbunătățirii politicii în domeniul infrastructurii în vederea unei mai bune identificări și evaluări a proiectelor de infrastructură, schimbului de bune practici privind opțiunile de finanțare a acestora, inclusiv prin Parteneriate Publice-Private (PPP).

### **2.2.2 Strategia Națională de Dezvoltare „Moldova 2020”<sup>17</sup>**

În Republica Moldova, cadrul de politici pentru dezvoltare, relevant în contextul dezvoltării regionale, este asigurat de către Strategia Națională de Dezvoltare (SND) „Moldova 2020”.

Strategia identifică aspectele cheie din următoarele patru sectoare: educație, drumuri, acces la finanțare și mediul de afaceri. Conform Strategiei, abordarea acestor aspecte va contribui la asigurarea creșterii economice și reducerea sărăciei. Sub aspectul obiectivelor pe termen lung, SND „Moldova 2020” vizează opt priorități de dezvoltare. Una dintre prioritățile principale presupune sporirea investițiilor publice în infrastructura drumurilor naționale și locale în scopul reducerii cheltuielilor de transport și îmbunătățirii accesibilității. Cu referire la corelarea între dezvoltarea regională și domeniul infrastructurii rutiere, SND „Moldova 2020” evidențiază faptul că o infrastructură rutieră adecvată este o precondiție pentru accesul populației la servicii publice, precum edificii administrative, spitale și școli, în mod special în contextul optimizării serviciilor de sănătate și educație în curs de desfășurare.

---

<sup>16</sup> Legea nr. 112 din 02.07.2014 pentru ratificarea Acordului de Asociere între Republica Moldova, pe de o parte, și Uniunea Europeană și Comunitatea Europeană a Energiei Atomice și statele membre ale acestora, pe de altă parte, publicată în Monitorul Oficial nr. 185-199 din 18.07.2014, art. 442.

<sup>17</sup> Legea nr. 166 din 11.07.2012 pentru aprobarea Strategiei naționale de dezvoltare „Moldova 2020”, publicată în Monitorul Oficial nr. 245-247 din 30.11.2012, art. 791, modificată ultima dată prin Legea Parlamentului nr. 121 din 03.07.2014.



### 2.2.3 Strategia de Transport și Logistică 2013-2022

Strategia de Transport și Logistică (STL) pe anii 2013-2022 a fost aprobată prin Hotărârea Guvernului nr. 827 din 28.10.2013. STL substituie Strategia Infrastructurii Transportului Terestru (SITT) elaborată pentru anii 2008-2017.

Principala orientare a Strategiei, care cuprinde rețeaua infrastructurii de bază, presupune conturarea unei abordări ce prevede asigurarea unei infrastructuri de transport minime, în vederea sprijinirii dezvoltării economiei.

Strategia identifică o „rețea prioritară” de drumuri menită să asigure legătura între punctele strategice din țară și să faciliteze conexiunile internaționale. Această rețea prioritară, fiind limitată, este complementată cu o rețea formată din „alte drumuri naționale” care asigură, în mare parte, fie conexiunea directă între centrele regionale, fie prin intermediul rețelei prioritare, la principalele centre economice, considerat a fi coridorul între și în jurul orașelor Chișinău și Bălți. Mai mult, dat fiind faptul că rețeaua prioritară nu poate asigura o conexiune suficientă dacă nu este complementată cu o rețea adecvată de drumuri locale, Strategia conține o serie de prevederi și activități privind drumurile locale, după cum urmează:

- Identificarea și implementarea proiectelor pentru repararea drumurilor locale;
- Conservarea drumurilor locale reparate printr-o întreținere corespunzătoare a acestora;
- Reorganizarea prin fuziune a societăților pe acțiuni și întreprinderilor de stat responsabile de întreținerea drumurilor;
- Ajustarea cadrului legislativ, normativ și normelor tehnice la cerințele noului sistem de întreținere;
- Implementarea tehnologiilor moderne de întreținere a drumurilor și achiziționarea echipamentului necesar;
- Implementarea contractelor noi de întreținere a drumurilor ajustate la practicile internaționale;
- Implementarea unor contracte noi de întreținere a drumurilor în corespundere cu cele mai bune practici internaționale;
- Consolidarea capacităților tehnice și manageriale a personalului implicat în întreținerea drumurilor;
- Implementarea sistemului de management al întreținerii drumurilor;
- Descentralizarea administrației drumurilor locale prin:
  - Reclasificarea unor drumuri locale importante în drumuri regionale;
  - Transmiterea drumurilor locale rămase (după reclasificare) la balanța APL de nivelul II, cu asigurarea alocării de resurse din fondul rutier pentru repararea și întreținerea acestora;
  - Asigurarea transferului de capacități pentru gestionarea mai eficientă a drumurilor locale.

Strategia se axează pe perspectivele pe termen scurt - până în anul 2015, pe termen mediu – până în anul 2018 și pe termen lung - până în anul 2022. Ea se bazează pe politicile actuale promovate de Guvern și pe studiile efectuate în contextul elaborării Strategiei.

Programul de investiții până în anul 2022 prevede investiții prioritare nu doar în domeniul infrastructurii drumurilor, dar și în alte domenii ale infrastructurii de transport, care aduc beneficii maxime posibile pentru societate.

Rețeaua de drumuri trebuie să asigure atât conexiunea pe distanțe lungi, cât și cea locală prin crearea unei rețele de drumuri naționale de cea mai înaltă calitate, asigurând o conectivitate adecvată la nivel local. De asemenea, Strategia identifică resursele financiare pentru întreținere și gestionarea drept factori importanți în vederea asigurării durabilității investiției.

Astfel, prevederile STL asigură un cadru strategic ce permite dezvoltarea eficientă a conectivității la nivel local, care se consideră a fi una din principalele priorități ale Programului și este în continuare formulată ca obiectiv specific în Capitolul 3.

#### 2.2.4 Strategia Națională pentru Siguranță Rutieră

Strategia Națională pentru Siguranță Rutieră pentru perioada 2011-2020 (SNSR), aprobată de Guvern la 27 decembrie 2010<sup>18</sup>, descrie conceptul de „Viziune Zero progresivă”<sup>19</sup> care stabilește că pierderea de vieți omenești și răniile grave sunt inacceptabile și că sistemul de transport trebuie planificat, astfel încât să nu permită apariția unor astfel de evenimente.

Aplicarea acestui concept se axează pe reducerea gradului de severitate a accidentelor și consecințelor acestora, îmbunătățirea infrastructurii drumurilor, regulile de circulație și aplicarea lor, precum și dezvoltarea și educarea comportamentului participanților la trafic.

Potrivit autorilor Strategiei, implementarea acesteia ar putea fi dificilă în contextul unei situații economice nu tocmai adecvate. În vederea implementării Strategiei, autorii recomandă utilizarea mijloacelor financiare din următoarele surse:

- Bugetele ministerelor responsabile și agențiilor din subordinea acestora;
- Bugetele raionale și locale;
- Surse externe de finanțare (inclusiv investiții externe și „agenți economici”);
- Fondul rutier.

Sursele de finanțare respective ar putea fi incluse într-un Fond de Siguranță Rutieră care, conform Strategiei, urmează a fi constituit până în 2015, însă, în circumstanțele actuale, crearea acestuia ar putea să nu mai fie realizată.

Mai mult, a fost instituit Centrul Unic pentru Evidență și Monitorizare care este responsabil de monitorizarea tuturor programelor desfășurate în cadrul Strategiei pe durata implementării acesteia.

Pe lângă aceasta, potrivit Strategiei, Comisia Națională pentru Securitatea Circulației Rutiere va fi transformată în Agenția Națională pentru Securitate Rutieră (ANSR)<sup>20</sup>. Se estimează că Fondul pentru Siguranța Rutieră va utiliza resurse din bugetele ministerelor, din fondul rutier, bugetele locale etc.

---

<sup>18</sup> Hotărârea Guvernului nr. 1214 din 27.12.2010 cu privire la aprobarea Strategiei naționale pentru siguranță rutieră, publicată în Monitorul Oficial nr. 43-45 din 25.03.2011, art. 186.

<sup>19</sup> Termen introdus de parlamentul Suediei.

<sup>20</sup> Se va realiza către anul 2015.

Cu toate acestea, Legea fondului rutier nu conține prevederi care ar permite participarea acestuia la finanțarea siguranței rutiere. Întreaga SNSR cuprinde prevederi destul de vagi, formulate prin "poate", "ar putea", "se recomandă" etc. Mai mult, sunt stabilite doar 2 termene limită: până în 2015 și până în 2020.

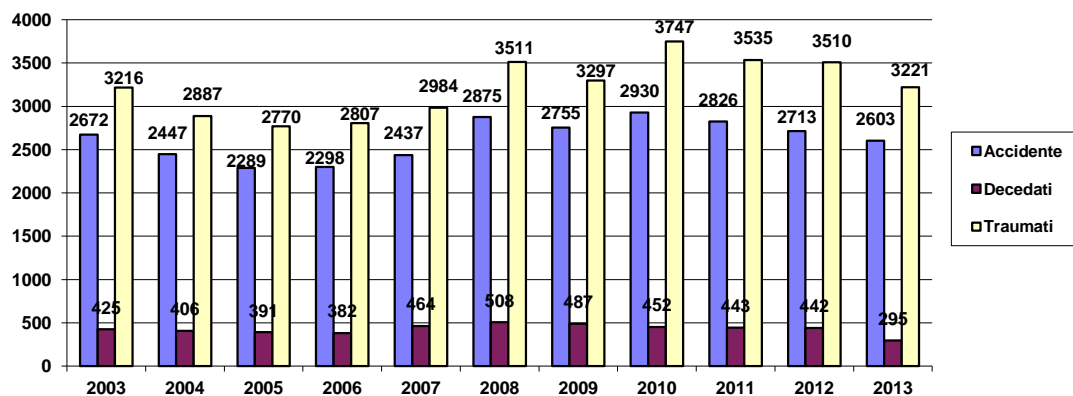
Contrar aspectelor imprevizibile ale SNSR, au fost inspectate și acordate punctaje la 3.000 km de drumuri, conform metodologiei EuroRap<sup>21</sup>.

Rezultatele publicate de EuroRap<sup>22</sup> arată că majoritatea rețelei (56%) a obținut cel mai mic punctaj (1 stea) pentru pasageri, 23% au fost evaluate cu 2 stele. Doar 6% din lungimea rețelei de drumuri inspectată a fost evaluată ca prezentând risc redus și nici o porțiune de drum nu a intrat în categoria celor mai sigure. Când privește evaluarea siguranței pietonilor, 95% din rețeaua de drumuri a obținut un punctaj de 3 stele, iar 1% a atins cel mai înalt nivel: 5 stele.

Siguranța rutieră în Republica Moldova rămâne un motiv de îngrijorare, chiar dacă Guvernul a început să implementeze planul de acțiuni pentru siguranța rutieră. Există mai mulți factori care au un impact semnificativ asupra siguranței rutiere cum ar fi starea proastă a drumurilor, proiectarea acestora, comportamentul conducătorilor auto și aplicarea insuficientă a prevederilor regulamentului de circulație rutieră.

De exemplu, potrivit celor mai recente date disponibile furnizate de Centrul Unic pentru Evidență și Monitorizare din cadrul Inspectoratului Național de Patrulare, 295 de persoane au decedat și 3.221 au fost rănite ca urmare a 2.603 accidente care s-au produs în anul 2013. Numărul de persoane decedate în accidente rutiere a scăzut în 2013, pe când numărul persoanelor rănite rămâne destul de înalt comparativ cu situația din ultimii 10 ani.

**Figura 2-1: Frecvența accidentelor rutiere în perioada 2003-2013, număr de cazuri**



Sursa: Centrul Unic pentru Evidență și Coordonare din cadrul Inspectoratului Național de Patrulare

O altă prioritate majoră a acestui PRS constă în includerea prevederilor ce țin de siguranța rutieră în planificarea și programarea DRL. Aceasta este descrisă în continuare mai detaliat ca obiectiv specific în Capitolul 3.

<sup>21</sup> Către sfârșitul anului 2011.

<sup>22</sup> <http://www.eurorap.org/partner-countries/moldova/>

### 2.2.5 Strategia Națională de Dezvoltare Regională 2013-2015<sup>23</sup>

La nivel de administrație centrală, coordonarea, implementarea, monitorizarea și evaluarea funcțiilor politicii de dezvoltare regională sunt atribuite Ministerului Dezvoltării Regionale și Construcțiilor (MDRC). După adoptarea celei dintâi Strategii Naționale de Dezvoltare Regională (SNDR) 2010-2012 în luna martie 2010, au fost întreprinse o serie de măsuri pentru implementarea Legii cu privire la dezvoltarea regională în Republica Moldova, în special:

- Crearea cadrului instituțional pentru dezvoltarea regională;
- Planificarea și coordonarea măsurilor pentru dezvoltarea regională;
- Elaborarea și implementarea mecanismelor de finanțare a dezvoltării regionale;
- Elaborarea metodologiei de monitorizare și evaluare a măsurilor care sprijină dezvoltarea regională.

Strategia Națională de Dezvoltare Regională (SNDR) pentru anii 2013-2015 contribuie la atingerea obiectivelor SND "Moldova 2020". Obiectivul general al SNDR este de a obține:

- O dezvoltare echilibrată și durabilă în toate regiunile de dezvoltare ale Republicii Moldova.

Mai mult, potrivit obiectivelor specifice, Strategia are drept scop:

- Perfecționarea cadrului legal și normativ în domeniul dezvoltării regionale;
- Susținerea dezvoltării durabile a regiunilor și asigurarea unui sistem urban poli-centric;
- Consolidarea capacităților instituțiilor de dezvoltare regională în regiunile țării;
- Diminuarea disparităților locale, inter - și intra-regionale;
- Elaborarea și promovarea planificării integrate și participatorii în procesul de dezvoltare regională.

Cu referire la infrastructura rutieră, SNDR prevede următoarele:

- Renovarea a 166,5 km de drum și 27 de poduri;
- Construirea a 10 poduri și 2 km de drum;
- 727,8 mii de locuitori din 89 de localități vor beneficia de această infrastructură.

### 2.2.6 Planul de acțiuni al Guvernului pentru anul 2014<sup>24</sup>

În Planul de acțiuni pentru anul 2014, Guvernul își trasează acțiunile prioritare de bază pentru anul 2014. Documentul include tratarea aspectelor care împiedică accesul pe piața UE a producătorilor agricoli, precum și tratarea aspectelor privitoare la starea rea

---

<sup>23</sup> Hotărârea Guvernului nr. 685 din 04.09.2013 cu privire la aprobarea Strategiei naționale de dezvoltare regională 2013-2015, publicată în Monitorul Oficial nr. 198-204 din 13.09.2013, art. 792.

<sup>24</sup> Hotărârea Guvernului nr. 164 din 05.03.2014 cu privire la aprobarea Planului de acțiuni al Guvernului pentru anul 2014, publicată în Monitorul Oficial nr. 60-65 din 14.03.2014, art. 182.

a drumurilor, ceea ce generează costuri suplimentare pentru întreprinderile din mediul rural. Cu referire la drumurile regionale și locale, Planul de acțiuni prevede:

- Creșterea ponderii fondului rutier în PIB până la 1,15%;
- Repararea a 700 km de drumuri publice locale;
- Elaborarea contractelor multianuale de întreținere a drumurilor;
- Reclasificarea drumurilor;
- Achiziționarea pe bază de concurs a 80% din volumul lucrărilor finanțate din fondul rutier;
- Reabilitarea căilor de acces spre școlile și spitalele din zonele rurale adiacente.

Cu privire la dezvoltarea regională, Planul de acțiuni stipulează:

- Măsuri de stimulare și realizare a acțiunilor de organizare și dezvoltare a comunităților prin implementarea principiilor de policentrism și prin focusarea eforturilor de dezvoltare în localitățile urbane cu potențial de creștere economică;
- Utilizarea potențialului economic al orașelor pentru elaborarea și implementarea programelor și proiectelor investiționale, care vor contribui la dezvoltarea ariilor adiacente ale acestora;
- Diminuarea disparităților semnificative locale, inter- și intraregionale prin implementarea unor mecanisme și instrumente noi, cum sunt: grupuri de servicii interconectate, desfășurate în diferite zone; implementarea observatorului teritorial; cooperarea inter-comunitară; regionalizarea serviciilor de utilitate publică; implementarea instrumentului de parteneriat public-privat în realizarea proiectelor de dezvoltare regională.

Fiecare dintre prioritățile de dezvoltare susmenționate evidențiază importanța îmbunătățirii conexiunilor rutiere între orașele mari și mici, precum și către zonele rurale adiacente acestora. Acest fapt consolidează ideea de investiții în domeniul drumurilor regionale și locale, astfel încât să fie asigurată o conexiune mai bună a zonelor rurale către centrele urbane regionale în vederea asigurării accesului la servicii.

În rezumat, la nivel de politici, necesitatea îmbunătățirilor orientate spre infrastructura drumurilor regionale și locale este general recunoscută. Prin urmare, apare necesitatea elaborării unui program specific pentru tratarea curenților existenți în rețeaua rutieră regională și locală. Strategia de Transport și Logistică (STL) 2013-2022 descrie prioritățile în relație cu rețeaua drumurilor naționale, totodată luând în considerare necesitatea îmbunătățirii și altor drumuri. Strategia Națională de Dezvoltare (SND) „Moldova 2020” specifică necesitatea îmbunătățirii accesului la infrastructura de importanță socială (școli, spitale), situate în mare parte în centrele regionale și zonele înconjurătoare. Planul de acțiuni al SND „Moldova 2020” prevede reclasificarea drumurilor în scopul clarificării drepturilor de proprietate și responsabilităților, precum și stabilește obiective pentru lucrările de reabilitare.

### **2.3 Cadrul de politici la nivel regional**

#### **Strategia de Dezvoltare Regională Sud**

Strategia de Dezvoltare Regională (SDR) Sud pentru perioada 2010-2016 (revizuită în 2012) constituie un document de politici publice care prezintă o viziune de dezvoltare pe termen mediu a regiunii și este aliniată strategiilor de nivel național SND „Moldova 2020” și SNDR.

SDR Sud prezintă o analiză amplă a problemelor legate de infrastructura drumurilor. Unele probleme sunt similare celor identificate la nivel național, cum ar fi starea generală proastă a rețelei de drumuri. Cu toate acestea, strategia respectivă prezintă o analiză mai aprofundată a aspectelor legate de conectivitate, care conduce la concluzia că la nivel regional, conexiunea dintre nord și sud este suficient de bună conform standardelor, însă conexiunile est-vest este deficiente. Acest fapt conduce la fragmentarea regiunii și nu permite dezvoltarea acesteia.

Mai mult, Strategia identifică faptul că un număr de localități nu dispun de drumuri asfaltate sau nu sunt conectate deloc la rețeaua de drumuri publice. În continuare, Strategia pune accentul pe necesitatea unei planificări eficiente și de alocare optimă a fondurilor disponibile în scopul reducerii deficiențelor ce țin de infrastructura fizică și serviciile din regiune. Aceasta stabilește mai multe priorități generale și propune anumite măsuri pe sectoare. La nivel strategic, în special pentru sectorul rutier, SDR Sud prevede următoarea prioritate și măsuri:

- “Prioritatea 1. Reabilitarea infrastructurii fizice
  - Măsura 1.2 – Construcția, reabilitarea și modernizarea drumurilor regionale și locale.
  - Măsura 1.3 – Reabilitarea căilor de acces la punctele de trecere a frontierei.”

În baza celor constatate mai sus, SDR Sud vizează îmbunătățirea unor drumuri republicane (R47, R26, R30), deși sunt parte a rețelei de drumuri naționale. Mai mult, prioritățile specifice sunt:

- Conectivitatea comunelor cu potențial de creștere;
- Conectivitatea comunelor situate în apropierea comunelor cu potențial de creștere;
- Accesibilitatea la obiectele de importanță strategică, cum ar fi aeroportul din Cahul, portul din Giurgiulești, sanatoriul Nufărul Alb de la Cahul etc.

Prioritățile de mai sus sunt suficient de relevante pentru identificarea proiectelor prioritare. Totuși, comunele cu potențial de creștere nu au fost identificate în cadrul strategiei, deși acestea ar fi preponderent orașele mici cu un număr mare de locuitori.

Implementarea Strategiei este sprijinită de Planul Operațional Regional (POR), elaborat pentru o perioadă de trei ani, care include programele și proiectele prioritare pentru dezvoltarea regională.

## **2.4 Cadrul instituțional**

### **2.4.1 Nivel național**

În acest subcapitol sunt prezentate instituțiile relevante pentru realizarea politicilor naționale privitoare la sectorul DRL.

#### **Ministerul Dezvoltării Regionale și Construcțiilor**

Ministerul Dezvoltării Regionale și Construcțiilor (MDRC) este autoritatea responsabilă de elaborarea, implementarea și promovarea politicii de dezvoltare regională. Totodată, MDRC are atribuția de a coordona și monitoriza procesul de elaborare a strategiilor și programelor regionale de dezvoltare cât și de a planifica, dezvolta și reabilita infras-

structura fizică, inclusiv în sectorul drumurilor regionale și locale pentru realizarea unei dezvoltări socio-economice teritoriale echilibrate.

### **Ministerul Transporturilor și Infrastructurii Drumurilor**

Ministerul Transporturilor și Infrastructurii Drumurilor (MTID) este principalul organ de specialitate responsabil de reglementarea sectorului transporturilor din Republica Moldova. Ministerul a fost reorganizat în noiembrie 2009, după o perioadă de un an în care nu a existat decât o Agenție a Transporturilor. În prezent, MTID este responsabil de transportul feroviar, aviația civilă, transportul rutier, transportul naval și infrastructura drumurilor și are o gamă largă de sarcini conform statutului.

În domeniul drumurilor, MTID este responsabil în mod special de:

- Elaborarea și promovarea politicii de stat în domeniul transporturilor și infrastructurii drumurilor;
- Elaborarea și implementarea proiectelor de lege și planurilor privind infrastructura drumurilor, inclusiv în cadrul cooperării transfrontaliere.

### **Administrația de Stat a Drumurilor**

Aflată în subordinea directă a MTID, Administrația de Stat a Drumurilor (ASD) este o întreprindere de stat responsabilă de gestionarea și întreținerea zilnică a rețelei de drumuri din Republica Moldova, în limitele drumurilor pe care le are în gestiune<sup>25</sup>. Aceasta deține titlul de proprietate asupra drumurilor și zonei drumurilor. ASD este responsabilă de toate tipurile de construcții, întreținere și reabilitare a drumurilor în conformitate cu legislația în vigoare.

Planul anual de lucru privind întreținerea drumurilor și investițiile în sectorul rutier este elaborat de ASD, revizuit de MTID și Consiliul Fondului Rutier și aprobat de Guvern.

Administrația de Stat a Drumurilor este responsabilă de implementarea deciziilor privind utilizarea fondurilor în sectorul rutier, alocate atât din bugetul de stat, cât și din fondul rutier, precum și de implementarea proiectelor finanțate de Instituțiile de Finanțare Internaționale (IFI). ASD acordă contracte întreprinderilor regionale de întreținere a drumurilor pentru întreținerea „zilnică” a drumurilor, și în baza licitațiilor competitive, companiilor câștigătoare pentru reabilitarea și întreținerea drumurilor.

Astfel, la nivel național, responsabilitățile pentru întreținerea drumurilor sunt clare și procesele sunt bine stabilite. ASD gestionează circa 6.000 km de drumuri clasificate în propriul inventar ca „locale”. Cu toate acestea, există o rețea extinsă de drumuri și străzi de relevanță locală care este în responsabilitatea APL de nivelul I și II.

#### **2.4.2 Nivel regional și local**

În Republica Moldova, administrațiile publice locale (APL) sunt de două niveluri: APL II – 32 raioane, municipiile Chișinău și Bălți, precum și unități teritoriale autonome cu statut juridic special și 977 APL I – orașe și comune, cele din urmă reprezentând grupuri de sate. Structura instituțională, responsabilitățile și dreptul de proprietate ale APL II și APL I în domeniul drumurilor sunt descrise în continuare în subcapitolele ce urmează.

<sup>25</sup> ASD este responsabilă doar de acele drumuri și străzi care nu se află în subordinea administrațiilor publice locale. Aceste administrații locale nu se bucură de susținere financiară din partea administrației centrale pentru drumurile locale aflate în gestiunea lor, dar trebuie să găsească resurse în bugetul local.

## **Agențiile de Dezvoltare Regională și Consiliile Regionale pentru Dezvoltare**

Legea privind dezvoltarea regională<sup>26</sup> în Republica Moldova reprezintă cel mai important document juridic care definește conceptul de Regiuni de Dezvoltare (RD), cadrul instituțional, precum și stabilește noțiunile principale, obiectivele și principiile generale, responsabilitățile administrațiilor publice locale în dezvoltarea regională, inclusiv alte aspecte instituționale și de planificare din sectorul respectiv.

În februarie 2008, Guvernul Republicii Moldova a adoptat o Hotărâre<sup>27</sup> cu privire la măsurile de realizare a Legii privind dezvoltarea regională. Această Hotărâre a prevăzut crearea Agențiilor de Dezvoltare Regională (ADR) și Consiliilor Regionale pentru Dezvoltare (CRD), precum și regulamentul acestora. În plus, aceasta a facilitat crearea Fondului Național pentru Dezvoltare Regională și procedurilor de utilizare a fondurilor.

Consiliul Național de Coordonare a Dezvoltării Regionale (CNCDR) este o structură constituită pentru aprobarea, coordonarea și promovarea obiectivelor politicii de dezvoltare regională la nivel național.

Consiliul Regional pentru Dezvoltare (CRD) este o structură funcțională, reprezentativă, fără personalitate juridică, creată în cadrul fiecărei regiuni de dezvoltare pentru elaborarea, promovarea și coordonarea implementării programelor de dezvoltare la nivel regional. Consiliul este alcătuit din patru reprezentanți din fiecare raion: președintele raionului, un primar desemnat ca reprezentant al asociației primarilor, un reprezentant al sectorului privat și un reprezentant al societății civile, care sunt selectați prin intermediul unei proceduri stabilite de către MDRC.

ADR Sud este o instituție publică, necomercială, subordonată MDRC, responsabilă de implementarea politicii de dezvoltare regională, creată pentru implementarea Strategiei de Dezvoltare Regională Sud și Planului Operațional Regional, și care acordă suport organizațional, metodologic și de secretariat CRD.

Actualmente, structura organizatorică a ADR Sud constă din 4 secții: Secția planificare strategică și programare, Secția managementul proiectelor, Secția financiară și achiziții și Secția administrativă.

## **Administrațiile Publice Locale de nivelul II**

Autoritățile administrației publice locale (APL II) sunt constituite din 32 de raioane și 5 municipii, precum și unitatea teritorială autonomă cu statut juridic special. Acestea sunt alcătuite din consilii locale în calitate de autorități deliberative și un președinte / primar în calitate de autoritate executivă, prin care se realizează autonomia locală. Consiliul raional / municipal este autoritatea reprezentativă a populației raionului / municipiului și constă din consilieri, care coordonează activitățile consiliilor locale cu scopul de a furniza servicii publice la nivel de raion sau municipiu.

APL II au o paletă largă de competențe, inclusiv de a „decide cu privire la proiectarea, construirea, întreținerea și îmbunătățirea drumurilor și a podurilor, a locuințelor, conform Legii cu privire la locuințe, precum și decide asupra întregii infrastructuri economice, sociale și de recreare de interes local”. Multitudinea de responsabilități ale preșe-

---

<sup>26</sup> Legea nr. 438 din 28.12.2006, publicată în Monitorul Oficial nr. 21-24 din 16.02.2007, art. 68.

<sup>27</sup> Hotărârea Guvernului nr. 127 din 08.02.2008 cu privire la măsurile de realizare a Legii nr. 438-VI din 28.12.2006 privind dezvoltarea regională în Republica Moldova, publicată în Monitorul Oficial nr. 34-36 din 19.02.2008, art. 200.



dintelui consiliului în diverse domenii reflectă existența unor priorități concurente în condițiile unor constrângeri bugetare permanente.

### **Întreprinderile de întreținere a drumurilor**

Deși, în calitatea sa de administrator al anumitor drumuri, ASD are responsabilitatea oficială de construire, reparare și întreținere a acestora, ASD nu îndeplinește lucrări propriu-zise, ci se bazează pe companii private în ce privește lucrările de construcție și reabilitare și pe societățile pe acțiuni în ce privește întreținerea curentă și periodică a drumurilor.

Inițial au existat 38 de întreprinderi de întreținere a drumurilor, însă în perioada 2012-2013, acestea au fost reorganizate prin fuziune, în conformitate cu Hotărârea Guvernului nr. 244<sup>28</sup>. Drept urmare, către mijlocul anului 2013 au fost instituite 12 societăți pe acțiuni specializate în întreținerea drumurilor, dintre care 3 activează în Regiunea de Dezvoltare Sud.

În prezent, companiile de întreținere instituite sunt contractate de ASD prin două modalități:

- Prin intermediul contractelor de lucrări de întreținere curentă încheiate direct, fără achiziții publice;
- Prin intermediul contractelor de întreținere curentă și de reparație periodică semnate în urma licitațiilor desfășurate de ASD.

Potrivit informației oferite de ASD, în anul 2012, peste 75% din lucrările de întreținere curentă și reparații periodice, finanțate din fondul rutier, au fost contractate prin intermediul licitațiilor competitive. Lucrările cuprind diverse activități de întreținere cum ar fi aplicarea marcajelor rutiere, tratamente bituminoase și plombarea gropilor.

Contractele de întreținere curentă (perioada de primăvară, vară și toamnă) și în perioada de iarnă acordate de către ASD, deocamdată, nu fac obiectul licitațiilor competitive, chiar dacă depășesc, ca valoare estimativă, pragul stabilit pentru a fi supuse licitațiilor publice.

Companiile de întreținere a drumurilor sunt de asemenea contractate de APL prin intermediul licitațiilor publice pentru repararea drumurilor locale și comunale și a străzilor pe care le au în gestiune.

Conform Planului de acțiuni privind reforma sistemului de întreținere a drumurilor, în viitorul apropiat, companiile nou create / reorganizate vor încheia contracte multianuale de întreținere a drumurilor în baza unor criterii de performanță. Printre alte măsuri importante, Planul de asemenea prevede privatizarea întreprinderilor de întreținere către anul 2017.

Provocarea va consta în evitarea creării monopolurilor private în sectorul construcțiilor, prin susținerea formării de noi contractanți în acest sector.

---

<sup>28</sup> Hotărârea Guvernului nr. 244 din 19.04.2012 cu privire la reforma sistemului de întreținere a drumurilor publice, publicată în Monitorul Oficial nr. 82-84 din 27.04.2012, art. 280.

## Administrațiile Publice Locale de nivelul I

În Republica Moldova, administrațiile publice locale de nivelul I (APL I) sunt cele mai apropiate de populație. Conform datelor BNS din 2014, există 977 APL de nivelul I, inclusiv 61 de orașe. Două sau mai multe sate se pot uni formând o singură autoritate administrativ-teritorială numită „comună”. Cea mai mică APL cuprinde mai puțin de 1.500 de locuitori, pe când cea mai mare poate ajunge aproximativ până la 41.000 de locuitori.

Conform Legii nr. 436 din 28.12.2006 privind administrația publică locală, consiliile locale (sătești, comunale, orășenești) au o varietate largă de competențe. Cât privește drumurile, APL au autoritatea de a „decide cu privire la proiectarea, construirea, întreținerea și îmbunătățirea drumurilor și a podurilor, a locuințelor, conform Legii cu privire la locuințe, precum și decide asupra întregii infrastructuri economice, sociale și de recreare de interes local”. Din nou, varietatea de sarcini denotă existența unor priorități paralele, în care întreținerea și repararea drumurilor reprezintă doar una dintre multiplele sarcini care concurează pentru finanțare.

### 2.4.3 Carențele și potențialul instituțional

La nivel național, cadrul instituțional al sectorului infrastructurii drumurilor este unul transparent și funcțional la momentul actual, deși Administrația de Stat a Drumurilor (ASD) ar putea fi pusă în dificultate accentuată de a gestiona mai multe proiecte de reabilitare cu actualul efectiv de personal.

În viitor reforma planificată pentru întreprinderile de întreținere a drumurilor și implementarea contractelor bazate pe criterii de performanță va elucida, în continuare, relațiile dintre ASD și întreprinderile de întreținere a drumurilor. Privită ca o necesitate stringentă, reforma respectivă are menirea să îmbunătățească performanțele sistemului de întreținere curentă și periodică a drumurilor.

Capacitățile la nivel local reprezintă o chestiune aparte, în pofida faptului că APL dispun de un consiliu local ales prin scrutin, format din 9 - 27 de persoane, care constituie structura democratică reprezentativă la acest nivel. Până la data de 20 februarie 2013, structura și statele de personal pentru fiecare din administrațiile publice locale erau determinate în conformitate cu Hotărârile Guvernului nr. 688 și 689 din 10.06.2003. În prezent, după abrogarea respectivelor acte normative, APL I și APL II dispun de o libertate deplină în ceea ce privește stabilirea propriei structuri administrative, însă aceasta nu s-a schimbat esențial. Nivelul resurselor bugetare destinate statelor de personal este insuficient și lasă puțin spațiu sporirii statelor de personal sau chiar menținerii acestora.

Majoritatea APL nu au capacitatea necesară pentru a presta servicii sau a asigura un management corespunzător. Conform actelor susmenționate, cele mai mici APL, și anume cele ale căror populație este mai mică de 1.500 de locuitori, aveau doar 4 angajați, pe când în localitățile cu o populație mai mare de 10.500 de locuitori, erau în mediu angajate 13,5 persoane. La nivelul satelor și comunelor, indiferent de mărimea acestora, nu există specialiști tehnici.

În ceea ce privește orașele, care constituie o categorie separată din punct de vedere a statelor de personal, legislația prevedea 8 persoane pentru cele mai mici orașe (cu o populație mai mică de 5.000 de locuitori), iar pentru cele cu peste 30.000 de locuitori, în statele de personal figurau 26,5 persoane. Pentru orașele a căror populație depășește 10.000 de locuitori, se permitea angajarea cu jumătate de normă a unui specialist în arhitectură și a unuia în construcții (era posibil ca o persoană să dețină ambele funcții sau să cumuleze funcțiile respective cu altele).

La nivel raional, situația pare a fi mai bună, însă departe de a fi perfectă. Pentru raioanele cu o populație sub 50.000 de locuitori, erau prevăzute 2,5 persoane responsabile de domeniul construcțiilor, gospodărie comunală și drumuri. Pentru raioanele mai mari, cu o populație de peste 50.000 de locuitori, erau prevăzuți 4 specialiști de acest gen.

După cum s-a menționat, la momentul actual, componența APL nu s-a modificat considerabil, statele de personal fiind limitate ca număr, concomitent constantându-se deficiențe din punct de vedere al calificării de profil a specialiștilor angajați în respectivele funcții. Aceste limitări cu privire la capacitățile instituționale au un impact asupra diferitor activități ale APL, inclusiv în elaborarea unor strategii consistente de dezvoltare socio-economică la nivel local.

Carențele instituționale descrise mai sus au impact direct asupra capacității de realizare a unui program de drumuri regionale și locale. Abordarea acestui aspect este considerată a fi una din prioritățile de bază a PRS, care este reflectată ca obiectiv specific în Capitolul 3.

## **2.5 Profilul socio-economic și geografic**

### **2.5.1 Aspecte socio-economice aferente dezvoltării infrastructurii rutiere**

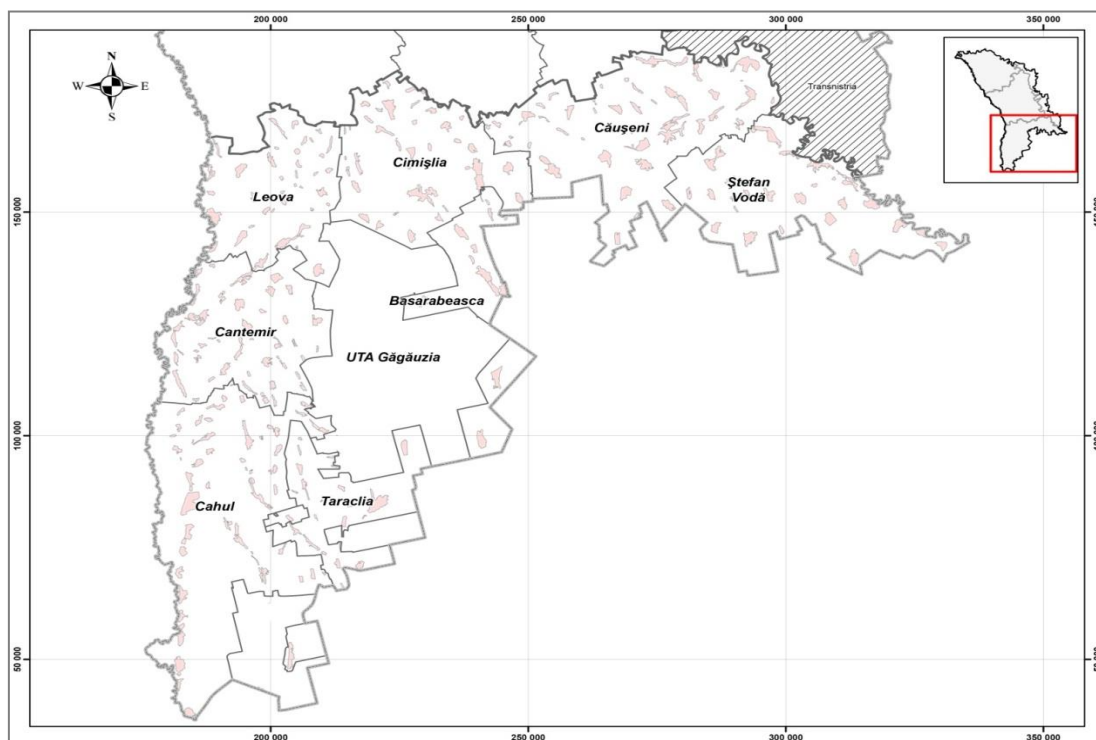
Drumurile regionale și locale au funcția de a asigura conectivitatea și accesibilitatea populației din regiune. Prin urmare, factorul principal în identificarea necesităților în sectorul rutier este înțelegerea contextului în care aceste drumuri își pot îndeplini funcția. Aceste aspecte cheie țin nemijlocit de distribuția populației în regiune - unde locuiesc oamenii și la ce obiective aceștia trebuie să se conecteze. Alte aspecte importante țin de bunurile care trebuie transportate pe un anumit drum. De exemplu, ce tipuri de produse trebuie transportate. Aspectele geografice, topografia și aspectele de mediu sunt alte considerațiuni importante în dezvoltarea unei rețele rutiere. Subcapitolul ce urmează descrie contextul în care rețeaua rutieră trebuie dezvoltată și îmbunătățită în RDS.

### **2.5.2 Organizarea teritorială a RDS**

RDS este situată în partea de sud și de sud-est a Republicii Moldova. Din punct de vedere geografic, această regiune se învecinează la sud-vest cu România, iar la sud-est cu Ucraina. Cel mai sudic este raionul Cahul, cu centrul administrativ în orașul Cahul.

Regiunea are o suprafață totală de 7.379 km<sup>2</sup> sau 24,4% din suprafața totală a țării. Organizarea administrativ-teritorială a RDS este alcătuită din 284 de localități și 11 orașe (fără statut de municipiu, dintre care 8 sunt raioane: Basarabeasca, Cahul, Cantemir, Căușeni, Cimișlia, Leova, Ștefan Vodă și Taraclia) organizate în 187 APL I și 8 APL II.

**Figura 2-2: Amplasarea geografică și divizarea teritorială a RDS**



Sursa: Proiectul „Modernizarea Serviciilor Publice Locale din Republica Moldova”

### 2.5.3 Populația pe plan național și în RDS

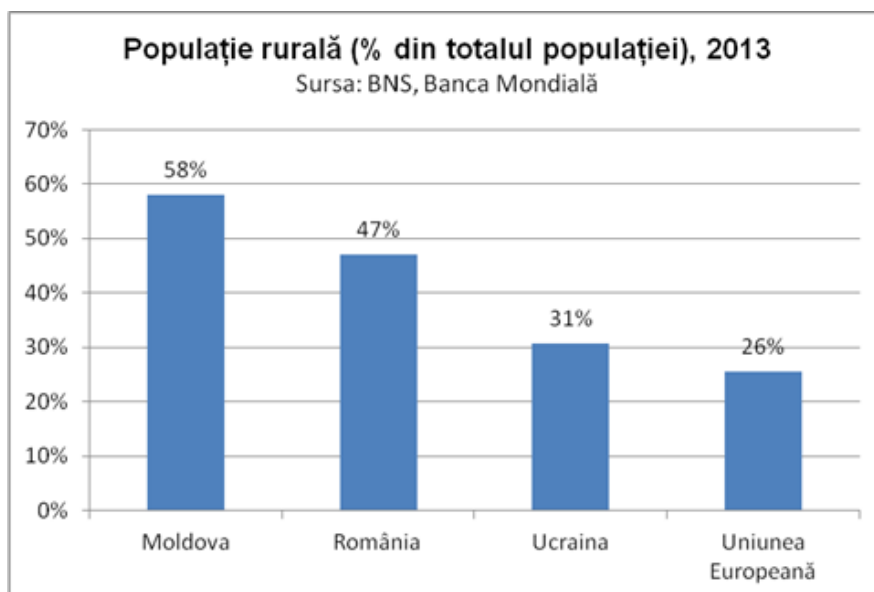
#### Populația pe plan național

În anul 2013, populația Republicii Moldova a fost de 3.559.497 locuitori (cu excepția regiunii Transnistrene). În capitala Chișinău locuiesc în jur de 800.600<sup>29</sup> de persoane. În rândul republicilor ex-sovietice, Republica Moldova are cea mai mare densitate a populației. În prezent aceasta constituie în medie 105 locuitori / km<sup>2</sup> și 5.427 locuitori / km<sup>2</sup> în Chișinău. Conform recensământului din anul 2004, publicat de Biroul Național de Statistică, a fost înregistrată o creștere anuală negativă de aproximativ 0,09% pe an în perioada de la recensământul anterior.

Având în vedere că 58% din populație la nivel național locuiește în mediul rural, Republica Moldova înregistrează cea mai mare pondere a populației rurale dintre țările europene, în care media constituie doar 26%. Această pondere este înaltă chiar și în comparație cu țările vecine. În România aproximativ 53% din populație locuiește în mediul urban și 47% în mediul rural, pe când în Ucraina aproximativ 69% din populație locuiește în mediul urban și 31% în mediul rural. Vârsta medie a populației în Republica Moldova este de 35 de ani, aproximativ 30% având vârsta sub 20 de ani.

<sup>29</sup> Biroul Național de Statistică, ianuarie 2013.

**Figura 2-3: Populația rurală, diagramă comparativă, 2013**



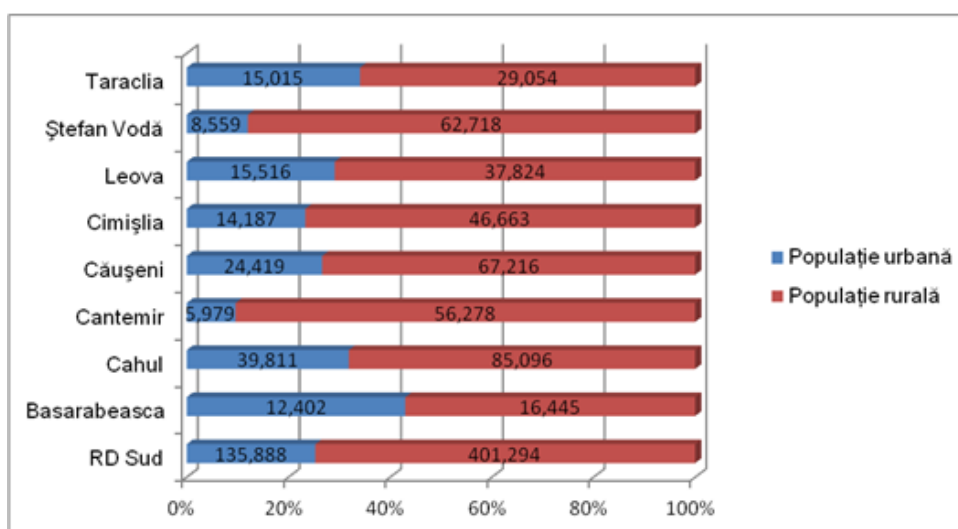
Sursa: Biroul Național de Statistică

### Populația în RDS

Conform datelor Biroului Național de Statistică (BNS) din ianuarie 2013, din totalul de 537.182 de locuitori ai RDS, 74,7% locuiesc în mediul rural, iar 25,3% în cel urban. Pe parcursul ultimilor ani, populația RDS a înregistrat o descreștere continuă cauzată de un spor natural negativ și de migrație.

Cea mai mare zonă urbană din regiune este orașul Cahul, cu o populație oficială de 39,8 mii de locuitori, urmată de orașul Căușeni cu 24,4 mii de locuitori și orașul Leova cu 15,5 mii de locuitori. După cum se poate observa în diagrama de mai jos, majoritatea populației din RDS locuiește în mediul rural.

**Figura 2-4: Numărul populației din RDS, pe raioane, ianuarie 2013**



Sursa: Biroul Național de Statistică

Principalele evoluții demografice din Republica Moldova, precum și din RDS, sunt caracterizate de următoarele:

- Populația este în declin;
- A scăzut atât numărul populației de gen masculin, cât și feminin, cu mici diferențe între zonele urbane și cele rurale;
- Numărul copiilor de vârstă școlară scade constant. Pe parcursul ultimilor douăzeci de ani, numărul acestora a scăzut cu aproximativ 41%;
- Nivelul ridicat al migrației populației din Republica Moldova către alte state – conform unor studii acesta se estimează la 5,9 migranți la 1.000 locuitori pe an.

Situația demografică actuală, precum și evoluția acesteia reprezintă o provocare adițională pentru sectorul rutier. Deși Republica Moldova are o densitate a populației relativ mare conform standardelor unei republici post-sovietice, din cauza procentului înalt al locuitorilor rurali și ratei populației în declin, asigurarea cu drumuri locale devine costisitoare, iar planificarea lucrărilor pentru acestea este dificilă. Cu toate acestea, majoritatea populației se bazează în mod semnificativ pe drumurile regionale și locale pentru necesitățile zilnice de transport.

#### 2.5.4 Activitatea economică

##### **Activitatea economică pe plan național**

Mai mult ca în orice alt sector, economia are un impact semnificativ asupra sectorului transporturilor, determinând posibilitățile de dezvoltare. Cu toate acestea, sectorul transporturilor de asemenea influențează economia, dat fiind că costul de transport și accesul la piețe reprezintă principalii factori determinanți ai potențialului economic al unei țări sau regiuni. În general, țările sărace nu își pot permite o infrastructură bună a drumurilor, deși au cea mai mare nevoie de aceasta pentru a se dezvolta. În continuare, necesitatea pentru o anumită infrastructură este determinată de structura economiei, pe când prioritățile de investiții ar putea depinde de contribuția economică a unui anumit sector la economia națională.

Conform celor mai recente date ale Biroului Național de Statistică (BNS) din anul 2013, Republica Moldova a înregistrat un PIB de circa 6.000 milioane EUR. Performanța recentă a Republicii Moldova, sub aspect al creșterii economice, a fost una puternică, dar instabilă. Aceasta a condus la reducerea ratei sărăciei pe plan național și a ratei sărăciei extreme de la 30,2% și 4,5% în 2006 până la 16,6% și respectiv 0,6% în anul 2012. Astfel, la nivel mondial, Republica Moldova este una dintre țările cu cele mai bune realizări în ceea ce privește reducerea sărăciei. Prognozele actuale pentru perioada de până în anul 2016 arată o creștere a PIB-ului real de 4-5% anual. Acestea sunt bazate pe supoziția conform căreia situația economică și politică va fi stabilă, fiind sprijinită de un proces continuu de integrare europeană<sup>30</sup>.

În Republica Moldova ponderea ocupării forței de muncă în agricultură continuă să fie foarte mare comparativ cu alte state. În Uniunea Europeană, chiar și după aderarea noilor state membre, ponderea populației angajate în agricultură este de doar 5% din totalul forței de muncă. În Republica Moldova, această pondere este mult prea mare, constituind circa 29% din totalul forței de muncă.

---

<sup>30</sup>Banca Mondială: <http://databank.worldbank.org/data/views/reports/tableview.aspx>.

Contextul menționat mai sus este important pentru drumurile regionale și locale, întrucât aceste drumuri asigură căi de acces locale de la terenurile agricole, livezi spre piețele de desfacere.

### **Activitatea economică în RDS**

După cum se observă în Figura 2-5, aproximativ 4% din producția Republicii Moldova provine din RDS. Principalele contribuții la performanțele economice includ rezultatele activităților sectoarelor, cum ar fi exploatarea minieră și carierelor, industria prelucrătoare și de producție, furnizarea de energie electrică, termică, aburi, apă caldă și climatizare, aprovizionarea cu apă, salubritatea, gestionarea deșeurilor și activitățile de decontaminare. Activitățile specifice cuprind:

**Agricultura:** RDS este specializată în viticultură, creșterea cerealelor și a culturilor de floarea-soarelui, creșterea ovinelor și a bovinelor. Această regiune este cunoscută ca fiind o zonă tradițională vinicolă și de creștere a ovinelor. Binecunoscutele vinării (53 de vinării) și brânza de oi de calitate înaltă, produse în RDS, se bucură de cerere atât pe piața internă, cât și pe piețele externe.

**Zăcămintele minerale:** în RDS există zăcămintele minerale utile precum nisip, argilă, lut, bentonită. De asemenea, în comuna Ciobalaccia din raionul Cantemir sunt descoperite și extrase cantități limitate de gaze naturale, iar în satul Văleni din raionul Cahul - rezerve de petrol.

**Industria:** RDS dispune de trei Zone Economice Libere, și anume Zona Economică Liberă „Tvardița”, „Parcul Industrial Taraclia” și portul internațional Giurgiulești. Alte locații de producție industrială sunt amplasate în întreaga regiune. De asemenea, există două incubatoare de afaceri în Ștefan Vodă și Leova. Totodată se întreprind eforturi pentru crearea unui parc industrial în Cimișlia. Pe lângă principala specializare în producerea vinului, RDS a înregistrat în 2012 o producție înaltă de pâine și produse de panificație de aproximativ 12,2% și 11,4% de făină la nivel național.

**Turismul:** RDS are un potențial turistic în proces de valorificare fiind reprezentat de: vânăriile „Purcari” și „Ciurai” incluse în „Drumul Vinului”, stațiunea balneo-sanatorială „Nufărul Alb” cu izvoare minerale și termale, rezervația științifică „Prutul de Jos” în raionul Cahul, „muzeu verde” unic în Moldova din raionul Ștefan Vodă, monumentul arhitectural istoric datând din secolele XVI-XVIII, biserica „Adormirea Maicii Domnului” în raionul Căușeni.

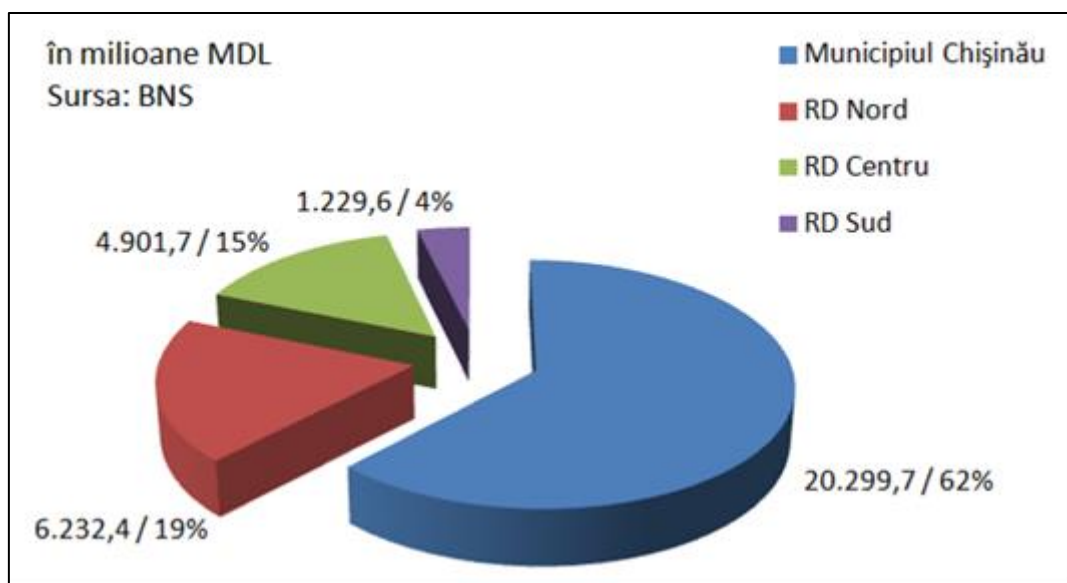
Un interes sporit pentru turiști prezintă Pădurea Turcească (satul Talmază); Nistrul Chior din raionul Ștefan Vodă; peste 15 muzee arheologice și de istorie a ținutului natal; „Valul lui Traian”, monument istoric înălțat de romani prin sec. III pe o lungime de circa 126 km de la Prut din localitatea Valul lui Isac, Cahul – până la Căușeni și în continuare până la lacul Sasac (Tatarbunar, Ucraina); 6 mănăstiri, printre care cele mai renumite, mănăstirea din Codrii Tigheciului, mănăstirea din Capaclia (Cantemir), mănăstirea din Zloți (Cimișlia) și mănăstirea de maici din Căușeni.

În scopul susținerii dezvoltării regionale, locațiile cheie ce țin de activitățile susmenționate trebuie conectate prin drumuri bune.

Cu toate că șomajul a fost scăzut conform statisticilor la nivel național, salariul mediu brut în RDS a crescut cu 10%, de la 2.328 MDL pe lună în 2011 la 2.576 MDL pe lună în 2012, ceea ce este mai puțin decât în RDN și RDC. De remarcat că în pofida recentelor succese economice, RDS contribuie cu o cotă relativ mică la PIB, iar veniturile regiunii sunt mici comparativ cu, de exemplu, municipiul Chișinău. Aceasta indică faptul că identificarea proiectelor prioritare de drumuri nu poate fi realizată doar în baza unei

posibile rentabilități economice, dar trebuie să ia în considerare și aspecte ce țin de nivelul de dezvoltare dintre regiuni.

**Figura 2-5: Valoarea producției per regiune, în anul 2012**



Sursa: Biroul Național de Statistică

### 2.5.5 Mediul natural

Mediul înconjurător în care este situat un drum, joacă un rol semnificativ în ce privește gestionarea, întreținerea și reconstrucția acestuia. În continuare se descriu succint condițiile respective din RDS.

Clima în RDS este moderat continentală. Temperatura medie a aerului este de 11°C, temperatura minimă absolută în luna ianuarie este de -25°C, iar maximumul lunii iulie este de 39-40°C. Precipitațiile variază între 500-550 mm, iar în ultimii ani se înregistrează sporirea variabilității generale a climei, însoțită de majorarea evidentă a frecvenței fenomenelor climatice de risc.

Această regiune este cea mai caldă și aridă din țară, temperatura zilnică înregistrată fiind cu 2 până la 3 grade mai înaltă decât în alte regiuni. Clima este caracterizată de multe zile însorite: aproximativ 190 de zile pe an sau 2,354 ore de lumină solară anual. Volumul de precipitații nu este uniform, înregistrându-se uneori perioade de secetă. Din cauza schimbărilor climatice din ultimul timp, au loc degradarea solului și fenomene climatice extreme de frecvență și intensitate mai mare. Acest fapt se datorează poluării aerului, consumului irațional de energie, a dezvoltării insuficiente de resurse energetice locale.

RDS este situată în partea sudică a Platoului Moldovei și pe podișul Tigheciului, în timp ce nord-estul regiunii (raioanele Căușeni și Ștefan Vodă) traversează gradual Platoul Nistrului de Jos. Platoul Prutului de Jos este o vale întinsă fragmentată în văi și versanți mai mici și este caracterizat de eroziuni frecvente și alunecări de teren. Topografia RDS cuprinde câmpii situate la altitudinea de până la 250 m; această altitudine crește de la nord spre sud și sud-vest. Cea mai mare altitudine înregistrată este de 301 m (dealul Lărguța) care este cea mai înaltă și deluroasă zonă a regiunii.

Vegetația din zona de stepă este caracterizată de plante tipic mediteraneene cum ar fi Stipa sp., Bothriochloa sp. și Festuca sp. (colilia, iarba roșie/bărboasa și păiușul) deși,



inițial, în timpuri istorice în stepă creșteau multe specii de Artemisia (pelinul) . În stepă se mai întâlnesc și elemente forestiere cum ar fi stejarul Quercus pubescens (stejarul pufos) și Quercus robur (stejarul pedunculat).

Regiunea de Dezvoltare Sud este o zonă preponderent agricolă, însă există spații cu o biodiversitate bogată. Aceasta se referă în special la valea Prutului în partea de sud a țării. Aici se află „Rezervația Științifică Prutul de Jos” care a fost creată în 1996. Aceasta are o suprafață de 1.691 ha și se numără printre ultimele văi inundabile rămase în regiunea Dunării de Jos de pe teritoriul Republicii Moldova.

Din cauza posibilului impact asupra zonelor cu biodiversitate bogată, ar putea apărea coridoare de migrație a animalelor (mamifere, păsări, reptile și amfibieni), fapt care trebuie luat în calcul în cadrul Planului de Management al Mediului.

De asemenea, regiunea de sud prezintă cel mai înalt nivel de poluare a apei și acces limitat la resursele de irigare și apă potabilă.

Drumurile, ca orice construcție umană, au un impact asupra mediului natural. Construcția și exploatarea drumurilor poate produce fragmentarea habitatului florei și faunei, inclusiv modificări ale condițiilor naturale locale. La o etapă ulterioară a studiului de fezabilitate și de elaborare a proiectului tehnic, cunoașterea mai detaliată a mediului natural va permite evaluarea și prevenirea sau diminuarea impactului drumurilor asupra mediului înconjurător. În plus, în timpul lucrărilor de construcție trebuie luate măsuri de atenuare a impactului negativ asupra mediului.

## 2.6 Descrierea rețelei rutiere

### 2.6.1 Rețeaua rutieră la nivel național

În prezent, Republica Moldova este asigurată de o infrastructură de transport rutier suficientă: 9.352 km de drumuri gestionate de Administrația de Stat a Drumurilor (ASD) și adițional, aproximativ 32.000 km de străzi, căi de acces și drumuri care sunt administrate de APL. Cu toate că dimensiunea infrastructurii este adecvată, starea acesteia reprezintă provocarea cheie. Ca rezultat al moștenirii acesteia din timpurile Uniunii Sovietice, există coridoare de transport care se dublează și care sunt supradimensionate. În general, actualmente rețeaua infrastructurii de transport rutier:

- Este bine dezvoltată acoperind întreg teritoriul țării, însă raportat la numărul populației și capacitățile de întreținere, aceasta ar putea fi supradimensionată pentru necesitățile economice actuale ale Republicii Moldova<sup>31</sup>;
- Unele porțiuni ale infrastructurii de transport ar putea să nu fie amplasate acolo unde se desfășoară activitatea economică curentă și de perspectivă.

Conform datelor din anul 2013 furnizate de ASD, 88% din drumurile naționale și 41% din drumurile locale sunt asfaltate. Prin urmare, 57,5% din rețeaua totală de 9.352 km de drumuri sunt asfaltate. Densitatea rețelei rutiere de 314 km la 1.000 km<sup>2</sup> și 2,6 km la 1.000 de persoane, este considerată suficientă pentru o țară cu un nivel de dezvoltare ca al Republicii Moldova. Primii ani post-sovietici de asemenea au fost marcați de un colaps economic și în continuare de o reducere accentuată a traficului rutier, care ulterior a evidențiat dimensiunea mai mult decât adecvată a rețelei de drumuri.

---

<sup>31</sup> Strategia de Transport și Logistică.

Tabelul de mai jos prezintă pe scurt rețeaua de drumuri după tipul suprafeței, conform datelor de la începutul anului 2013. Datele prezentate se referă la drumurile aflate în responsabilitatea ASD și nu acoperă regiunea Transnistria.

**Tabel 2-3: Lungimea rețelei de drumuri în gestiunea ASD după tipul suprafeței, 2013**

Statut	Beton de ciment	Beton asfaltic	Tratament bituminos	Pietriș	Pământ	Total
Magistrale, km	249	551	18	3	0	821
%	30,3%	67,1%	2,2%	0,4%	0%	
Republicane, km	38	2.107	121	249	0	2.515
%	1,5%	83,8%	4,8%	9,9%	0%	
Locale, km	42	2.393	343	2.721	517	6.016
%	0,7%	39,8%	5,7%	45,2%	8,6%	
<b>Total, km</b>	<b>329</b>	<b>5.051</b>	<b>482</b>	<b>2.973</b>	<b>517</b>	<b>9.352</b>
%	3,5%	54%	5,2%	31,8%	5,5%	

Sursa: Administrația de Stat a Drumurilor

Subcapitolul de mai sus prezintă o imagine clară a dilemei cu care se confruntă factorii de decizie. Rețeaua actuală de drumuri este adecvată în raport cu teritoriul și densitatea populației din Republica Moldova, însă dimensiunea acesteia este mai mult decât statul își poate permite la momentul actual pentru a-i asigura o întreținere corespunzătoare. Aceasta este parțial atribuit faptului că multe dintre materialele și utilajele necesare sectorului rutier trebuie procurate la prețurile pieței internaționale.

## 2.6.2 Rețeaua rutieră din RDS

RD Sud este deservită de mai multe drumuri magistrale și republicane, care formează baza rețelei de drumuri a regiunii. Funcția acestor drumuri este să asigure circulația internațională și intra-regională.

Conectivitatea regională și locală este asigurată de drumurile „locale” gestionate de Administrația de Stat a Drumurilor, precum și de drumurile ce se află în responsabilitatea administrațiilor publice locale.

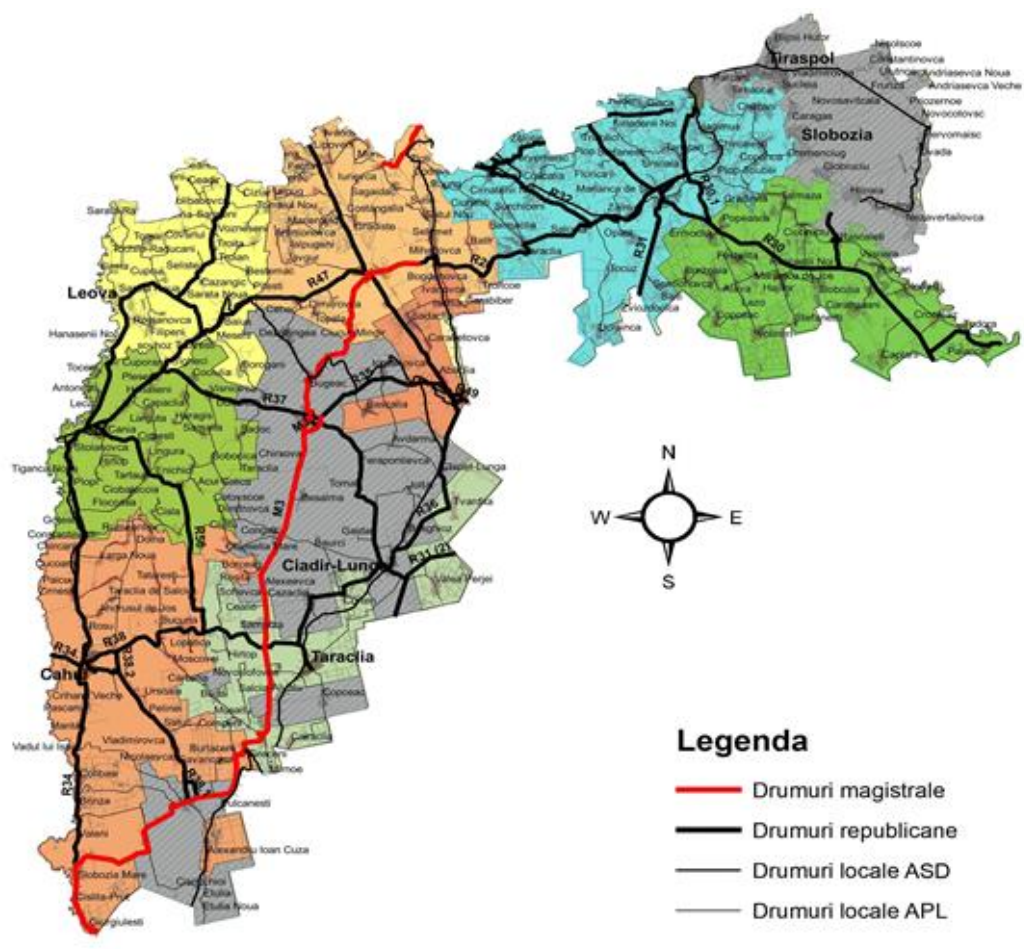
În RDS există aproximativ 2.091 km de drumuri gestionate de ASD și aproximativ 10.812 km de drumuri, căi de acces și străzi aflate în responsabilitatea APL. În total, conectivitatea și accesibilitatea în regiune este asigurată de aproximativ 12.903 km de drumuri și străzi, precum și de 424 km de căi ferate. Tabelul de mai jos prezintă detalii suplimentare privind infrastructura transporturilor din regiune. Figura 2-6 de mai jos ilustrează rețeaua de drumuri în Regiunea de Dezvoltare Sud.

**Tabel 2-4: Lungimea rețelei de drumuri în gestiunea ASD după tipul suprafeței în RDS, 2013**

Statut	Beton de ciment	Beton asfaltic	Tratament bituminos	Pietriș	Pământ	Total
Magistrale, km	0,00	71,03	13,33	2,32	21,50	108,18
%		65,7%	12,3%	2,1%	19,9%	
Republicane, km	0,00	575,46	39,07	66,99	0,00	681,52
%		84,4%	5,7%	9,8%	0%	
Locale, km	2,58	381,02	104,4	646,5	166,9	1301,4
%	0,2%	29,3%	8,0%	49,7%	12,8%	
<b>Total, km</b>	<b>2,58</b>	<b>1027,51</b>	<b>156,8</b>	<b>715,81</b>	<b>188,4</b>	<b>2091,1</b>
%	<b>0,1%</b>	<b>49,2%</b>	<b>7,5%</b>	<b>34,2%</b>	<b>9%</b>	

Sursa: Administrația de Stat a Drumurilor

Figura 2-6: Rețeaua de drumuri în RDS



Sursa: Proiectul „Modernizarea Serviciilor Publice Locale din Republica Moldova”

Tabel 2-5: Infrastructura transporturilor în RDS<sup>32</sup>

Tipul drumului	Lungimea (km)	Alți indicatori	Nr.
Drumuri magistrale	108,18	Rute de autobuze	32
Drumuri republicane	681,52	Stații de autobuze	181
Drumuri locale - ASD	1.301,4	Stații de cale ferată	35
Drumuri locale - APL	10.812,4	Poduri	221
<b>Total</b>	<b>12.903,5</b>	Podete	708
		Benzinării	93
		Puncte de trecere a frontierei	24 <sup>33</sup>
		Spitale, centre medicale	37

Sursa: Proiectul „Modernizarea Serviciilor Publice Locale în Republica Moldova”

<sup>32</sup> În baza datelor/informațiilor geospațiale de localizare din Sistemul Informațional Geografic (GIS), obținute de la Administrația de Stat a Drumurilor și surse deschise ca [www.geofabrik.de](http://www.geofabrik.de).

Notă: Lungimea curentă a drumurilor constituie estimări brute ale căror exactitate va fi revizuită la o etapă ulterioară. Alte informații, cum ar fi rutele și stațiile de maxi-taxi, sunt absente din cauza lipsei de surse.

<sup>33</sup> În afară de 4 puncte de trecere a frontierei: drumul Giurgiulești-Reni, Portul Giurgiulești, portul și calea ferată Giurgiulești-Galați.

### 2.6.3 Conectivitatea

RDS se învecinează direct cu Uniunea Europeană și, implicit, România prin următoarele puncte de trecere a frontierei: Cahul-Oancea și Giurgiulești–Galați, la care se adaugă punctul feroviar de trecere a frontierei Cantemir–Falcu. La est, RDS se învecinează cu Ucraina, prin următoarele puncte de trecere a frontierei: Palanca–Maiaki Udobne, Tudora–Starokazacie și Unguri–Bronnita (feroviar).

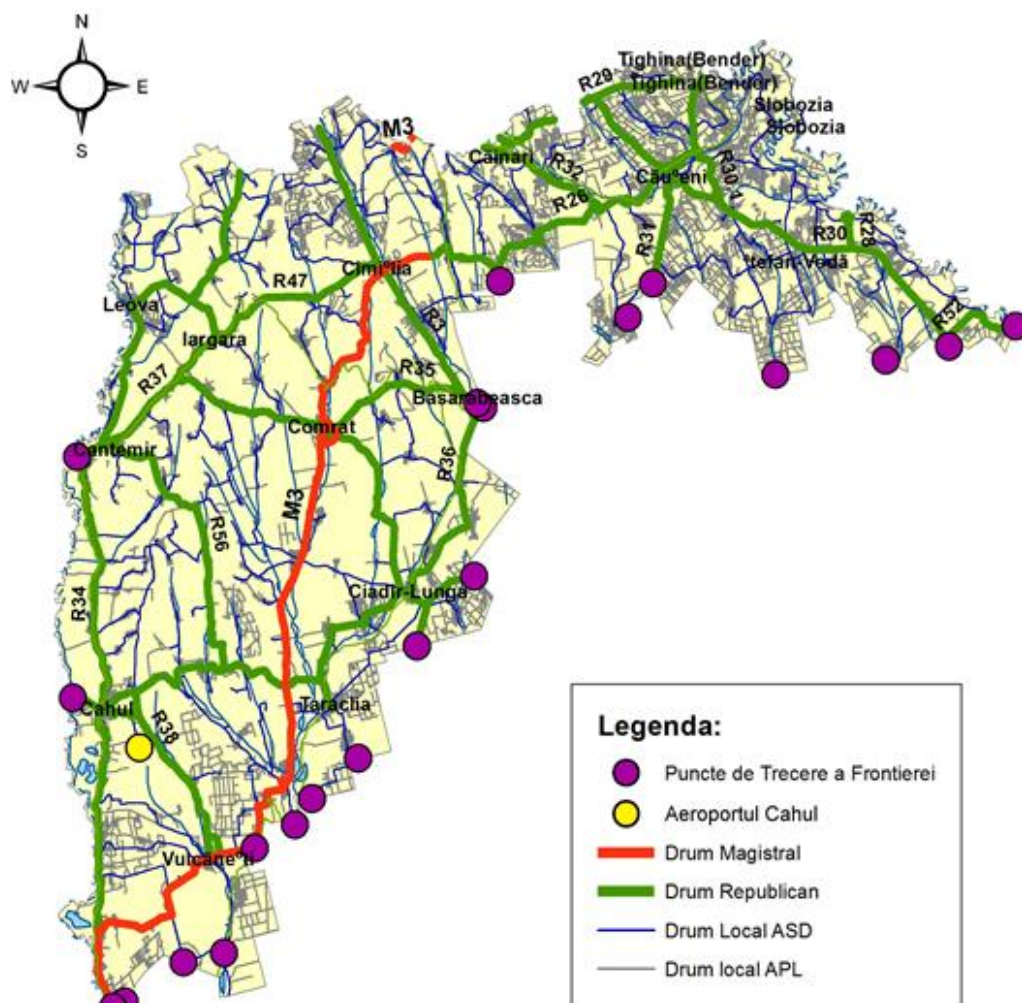
La nord-est, RDS se învecinează cu Regiunea de Dezvoltare Transnistria prin orașul Bender și prin podurile Răscăieți și Chițcani peste râul Nistru. La Nord, RDS face legătura cu RDC prin drumul internațional (M3 Chișinău-Giurgiulești), precum și prin numeroase drumuri naționale și locale, printre care: R30 Chișinău – Ștefan Vodă; R3 Chișinău-Basarabeasca și R34 Chișinău-Cahul.

RDS are acces la Marea Neagră prin portul internațional Giurgiulești, având totodată acces la rute maritime internaționale. Distanțele minime dintre regiune și principalele orașe sunt după cum urmează: Chișinău – 30 km; Iași, România – 70 km; Galați, România – 20 km, Constanța, România – 160 km, Odessa, Ucraina – 50 km și Istanbul, Turcia – 600 km.

Raioanele din componența RDS fac parte din variate Euroregiuni. Raioanele Cimișlia, Leova și Basarabeasca sunt membre ale Euroregiunii Siret-Prut-Nistru; raioanele Cahul și Cantemir fac parte din Euroregiunea „Dunărea Inferioară”; Cahul este unicul raion din RDS care face parte din Euroregiunea „Marea Neagră”. Calitatea de membru a euroregiunilor sporește oportunitățile de dezvoltare socio-economică a RDS, aducând, în general, Republica Moldova mai aproape de UE.

Mai mult, drumurile regionale și locale asigură conexiunea prin intermediul unui număr mare de puncte de trecere a frontierei, dintre care unele sunt folosite doar de populația locală și, prin urmare, pot avea o mare importanță pentru viața locală. Punctele de trecere a frontierei sunt prezentate pe harta de mai jos și după cum poate fi remarcat, nu toate sunt amplasate pe drumurile republicane sau magistrale, unele fiind pe drumurile de însemnătate locală și regională.

Figura 2-7: Puncte de trecere a frontierei de stat, terestre și aeroportuare, în RDS

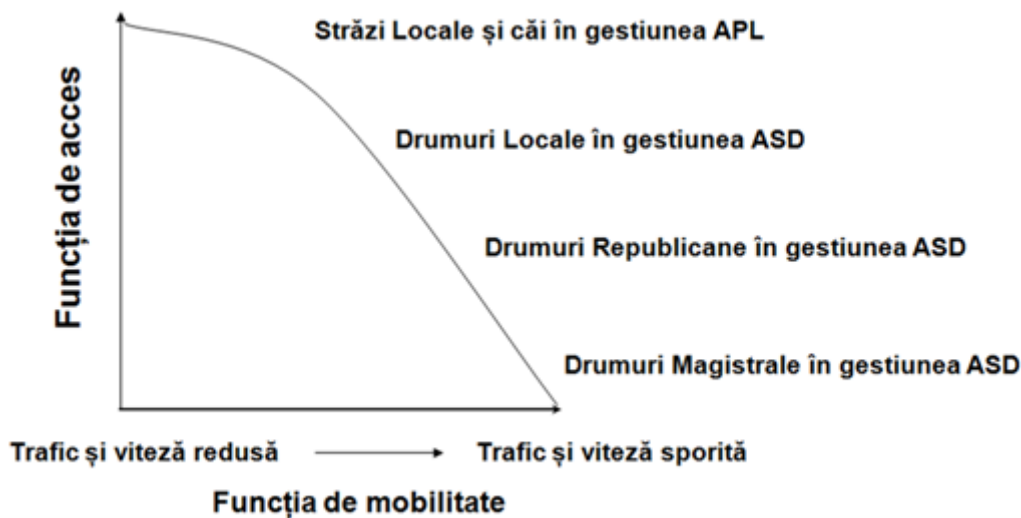


Sursa: Poliția de Frontieră a RM

### Definiția Drumurilor Regionale și Locale

După cum este subliniat mai sus, drumurile magistrale și republicane asigură conectivitatea internațională și interregională. Figura de mai jos descrie relația dintre două cele mai importante funcții pe care le îndeplinesc drumurile. Pe de o parte, drumurile asigură accesul spre anumite destinații, cum ar fi la locurile de trai sau unități economice și la nivel local se caracterizează prin viteze și trafic redus. Pe de altă parte, drumurile internaționale și cele inter-regionale asigură mobilitate pe distanțe mai lungi, precum și viteze de circulație mai mari. În vederea adaptării circulației pe ambele tipuri de drumuri, acestea sunt construite în conformitate cu diferite standarde.

Figura 2-8: Relația dintre funcția de acces și cea de mobilitate a drumurilor



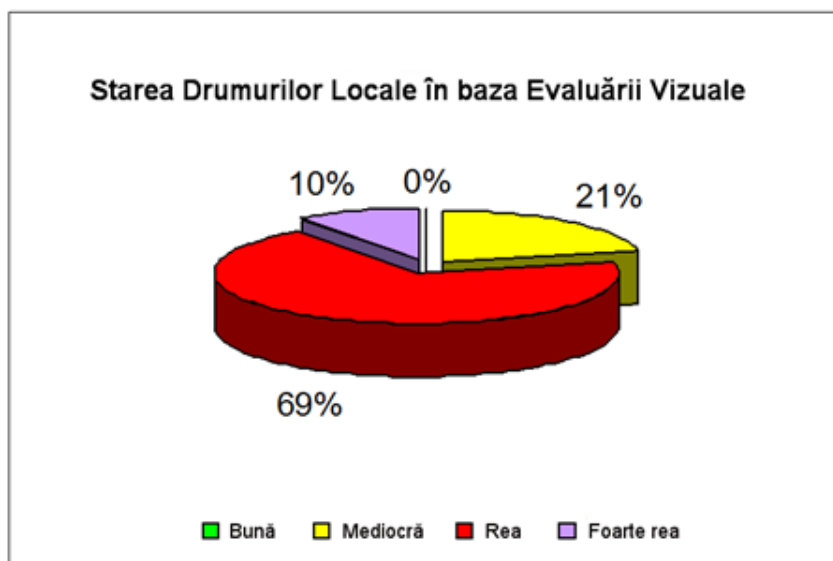
Sursa: Proiectul “Modernizarea Serviciilor Publice Locale în Republica Moldova”

Prezentul PRS se axează pe drumurile regionale și locale care asigură accesibilitatea și conectivitatea la nivel regional și local. Prin urmare, în cadrul acestui PRS, drumurile regionale și cele locale sunt considerate acele drumuri care au cel mai mare impact asupra dezvoltării regionale și care satisfac în mod simultan necesitățile și interesele unui număr cât mai mare de populație, prin conectare la rețeaua de drumuri naționale și altă infrastructură relevantă (pe plan regional). DRL pot fi formate din orice combinație de drumuri (locale, naționale, străzi, căi de acces), gestionate de către orice administrator (APL, ASD, autoritățile raionale) și care pot fi amplasate în limitele unui raion, pot fi inter-raionale sau chiar inter-regionale, atât timp cât acestea satisfac în modul cel mai eficient principiile de dezvoltare regională definite în strategiile de dezvoltare națională și regională.

#### 2.6.4 Date privind starea drumurilor

În anul 2012 s-a realizat un studiu asupra unor drumuri „locale” din Republica Moldova, în rezultatul evaluării constatându-se că doar 21% din drumurile locale sunt în stare mediocră.

Figura 2-9: Starea drumurilor locale, 2012



Sursa: Administrația de Stat a Drumurilor

Publicul larg percepe un drum bun prin asigurarea de către acesta a unei deplasări plane / confortabile. În mod evident percepția de „deplasare plană” reprezintă ceva foarte subiectiv. Sistemul de evaluare denumit Indicele Internațional de Planeitate (IRI – International Roughness Index) este utilizat pentru a analiza calitatea de deplasare pe un drum dintr-o perspectivă mai cantitativă. IRI se bazează pe măsurarea planeității drumurilor. În urma aplicării diverselor tehnici de măsurare, starea unui drum poate varia de la o valoare <4, echivalentă calificativului “stare bună”, de la 4 la 6 “stare mediocră”, de la 6 la 8 “stare rea”, și >8 “stare foarte rea”. Aceste cifre reflectă măsurarea stării tehnice, pe când calificativul folosit reprezintă starea sub aspect al calității.

Cu toate acestea, în decursul unui ciclu de întreținere a drumului, aceste măsurări de asemenea indică când și ce tip de activitate de întreținere ar trebui aplicată. Spre exemplu, un drum al cărui IRI este de 3 sau 4, necesită o intervenție limitată, pe când un drum cu un IRI de 5 sau 6 necesită reabilitare sau suprafațare. Trebuie de menționat că orice drum trece printr-un „ciclu” de stări de planeitate, ceea ce presupune că chiar și pe o rețea de drumuri bine întreținute există un anumit procent de drumuri în „stare rea”.

La întrebarea care au fost impresiile în urma utilizării drumurilor locale din regiunile lor, participanții primului Atelierul de lucru le-au descris prin următoarele: „nesatisfăcătoare”, „disconfort”, „lipsa siguranței rutiere”, „viteză redusă”, „costuri ridicate de întreținere a autovehiculelor”, „gestionare / întreținere nesatisfăcătoare”.

Urmărind ce a condus la această stare, participanții au enunțat următoarele motive:

- Lipsa resurselor financiare;
- Întreținere neregulată;
- Lipsa echipamentului / utilajului modern adecvat;
- Proiectare de slabă calitate;
- Calitatea slabă a lucrărilor de construcție și a materialelor;
- Planificarea proastă sau absentă a lucrărilor de întreținere;



- Standarde tehnologice învechite;
- Condițiile meteorologice sezoniere extreme;
- Utilizarea terenurilor / impactul agriculturii;
- Creșterea sarcinii pe osie.

### Degradări specifice drumurilor locale

Dat fiind cauzele specificate mai sus, pe drumurile locale pot fi întâlnite degradări specifice, după cum urmează:

- Gropi;
- Alte deformări ale suprafeței, cum ar fi fisuri, făgașe, suprafețe poroase;
- Drenaj necorespunzător;
- Dislocări ale betonului asfaltic până la pietriș;
- Poduri și podețe necurățate și inundate temporar în urma precipitațiilor abundente;
- Deformări ale patului drumului de către vehiculele de mare tonaj.

Deteriorarea drumurilor locale a condus la situații în care drumurile anterior practicabile în orice sezon s-au deteriorat într-o asemenea măsură, încât nu pot fi utilizate anul împrejur. Chiar și în urma precipitațiilor moderate unele drumuri „locale” devin impracticabile, blocând accesul către localități. Consecințele implică împiedicarea frecventării școlilor de către copii sau lipsa accesului în cazurile de urgență.

Degradări tipice drumurilor locale sunt exemplificate în figura următoare.

**Figura 2-10: Degradări ale drumurilor locale**



Sursa: Proiectul “Modernizarea Serviciilor Publice Locale în Republica Moldova”



### 2.6.5 Utilizatorii de drumuri

Drumurile din Republica Moldova sunt importante pentru utilizatorii săi, dat fiind absența unor opțiuni viabile. Prin urmare, acestea îndeplinesc o sarcină esențială. Conform datelor Biroului Național de Statistică (BNS), cel puțin 96% din călători utilizează transportul public rutier în Republica Moldova. În materie de pasageri pe km, această cifră se reduce datorită călătoriilor efectuate prin intermediul transportului aerian. Oricum, chiar și în lipsa datelor privind călătoriile cu transportul personal, circa 73% din călătorii pe km sunt realizate prin intermediul rețelei de drumuri.

Participanții la atelierele de lucru din RD Sud au identificat destinația drumurilor locale și regionale din comunitățile lor ca fiind asigurarea transportului de mărfuri și călători, pentru turism, conexiune a instituțiilor publice, asigurarea conectivității multi-modale, legăturii între localități și regiuni, precum și conexiunea cu obiective economice, de sănătate, de sport și agricultură.

### Parcul auto

Tabelul ce urmează prezintă date referitoare la parcul auto din Republica Moldova, fiind divizat pe regiuni de dezvoltare și tipuri de vehicule. De remarcat că suma vehiculelor pe regiuni nu este egală cu suma totală pe țară, întrucât în tabel nu sunt incluse date referitoare la municipiul Chișinău și UTA Găgăuzia.

**Tabel 2-6: Numărul de vehicule după tip și regiune, ianuarie 2014**

Tipul	În total pe țară	RDN	RDC	RDS
Motociclete	32.731	9.173	10.126	7.225
Autoturisme	478.418	118.967	105.607	56.693
Camioane	165.292	42.916	46.702	19.570
Autobuze	21.344	4.800	4.522	2.392
Remorci	46.229	11.806	13.128	9.288
Semi-remorci	14.568	3.434	3.122	1.474
Tractoare	33.727	8.670	9.641	9.938
Altele	2.215	331	533	377
<b>Total</b>	<b>794.524</b>	<b>200.097</b>	<b>193.381</b>	<b>106.957</b>
Populația, persoane	3.557.634	994.844	1.060.409	536.008

Sursa: Centrul Resurselor Informaționale de Stat „Registru”

### Rata deținerii în proprietate a autoturismelor

Rata deținerii în proprietate a autoturismelor / gradul de motorizare în RDS este de circa 10,5 autoturisme per 100 de locuitori, ceea ce reprezintă mai puțin de jumătate față de mun. Chișinău, unde se înregistrează o valoare de circa 23 autoturisme per 100 de locuitori. Media națională (cu excepția Transnistriei, pentru care datele referitoare la deținerea de autoturisme sunt incomplete) este de aproximativ 14 autoturisme per 100 de locuitori. Acest indicator este mic comparativ cu standardele internaționale. De exemplu, în România acest raport este de 20 autoturisme per 100 de locuitori, în timp ce în unele state membre ale UE, acest indicator ajunge la 60 autoturisme per 100 de locuitori.

Din cele trei regiuni de dezvoltare, RDS are o rată de deținere a autoturismelor per cap de locuitor mai înaltă în raport cu RDC, însă mai mică în raport cu RDN. Conform datelor, în două raioane din RDS se înregistrează o rată de deținere a autoturismelor de cel puțin 10 unități per 100 de locuitori. Cel mai mic indice din regiune este înregistrat în raionul Cantemir, cu 8,3 autoturisme per 100 de locuitori. Cea mai înaltă rată se înregistrează în Taraclia și constituie 11,9 unități per 100 de locuitori.

Deși gradul de motorizare este scăzut comparativ cu standardele internaționale, autoturismele personale pot juca un rol disproporțional de mare în raport cu numărul de vehicule disponibile în zonele îndepărtate în care nu există o conexiune regulată prin intermediul autobuzelor. Unele localități sunt amplasate la distanțe considerabile față de drumul principal și stațiile de autobuz, astfel încât locuitorii care nu dețin mijloace de transport trebuie să parcurgă aceste distanțe fie pe jos, fie cu un vehicul de ocazie.

### **Serviciile de transport cu autobuzul, maxi-taxi, taxi**

Dat fiind numărul scăzut de deținere în proprietate a autoturismelor (vezi mai sus), pentru mulți moldoveni, deplasarea presupune călătoria cu autobuzul, maxi-taxi și taxi – formal și neformal, precum și mersul pe jos.

Transportul interurban cu autobuzul este asigurat zilnic de către șase stații mari interurbane din mun. Chișinău și 37 stații auto raionale de pe întreg teritoriul țării. În prezent, sunt înregistrate circa 3.000 de rute naționale și 200 de rute internaționale. De asemenea, sunt înregistrate peste 21.000 de autobuze și maxi-taxi, dintre care 2.392 sunt înregistrate în RD Sud. Totodată, în regiune există 181 stații de autobuze și maxi-taxi, 32 rute de autobuze și maxi-taxi și 35 stații de cale ferată.

Peste 95% din maxi-taxi implicate în transportul de pasageri sunt mai vechi de 10 ani, majoritatea cărora au fost importate și înmatriculate ca vehicule de marfă. Ulterior, aceste vehicule au fost reutilitate și utilizate în transportul de pasageri, fapt ce implică un mare risc pentru siguranța pasagerilor.

Autoritatea de luare a deciziilor este reprezentată de Departamentul transport rutier al MTID, care propune spre aprobare Guvernului ratele tarifelor. Activitatea departamentului se axează, de asemenea, pe politicile privind transportul de pasageri, precum și monitorizarea generală continuă a transportului public rutier.

### **Alți utilizatori de drumuri**

Pe lângă utilizatorii de drumuri, deținători ai vehiculelor motorizate, menționați mai sus, există câteva alte categorii de utilizatori care depind de rețeaua de drumuri. Spre exemplu: utilizatorii din domeniul agriculturii (tractoare și atelaje cu tracțiune animală), cicliștii și pietonii. Acești utilizatori, cu precădere în zonele în care rata deținătorilor de autoturisme personale este mică, reprezintă utilizatorii principali care au un impact minor propriu-zis asupra drumurilor.

Cu toate acestea, cea mai mare parte dintre acești utilizatori, în special pietonii și cicliștii, sunt considerați a fi „participanții la trafic cei mai vulnerabili”, care sunt cei mai afectați de problemele aferente siguranței rutiere.

## **2.7 Aspecte sociale și de gen**

În acest subcapitol sunt prezentate la modul general aspectele de gen în domeniul transporturilor, precum și în cadrul proiectelor aferente acestui domeniu. Abordarea aspectelor de gen în domeniul transporturilor este una foarte recentă în toate țările lu-

mii. Este cunoscut faptul că, promovarea continuă și sistematică a principiului egalității de șanse și aspectelor de gen constituie o preocupare relativ recentă pentru Republica Moldova. Cadrul legal național asigură egalitatea între femei și bărbați și nu conține prevederi discriminatorii. Cu toate acestea, în ce privește participarea la viața economică și socială, în practică există adeseori inegalități.

După cum este descris în documentul Băncii Mondiale “Un set de instrumente menit să asigure corespunderea Proiectelor de Infrastructură Rutieră Aspectelor de Gen”, de exemplu, călătoriile bărbaților în mod frecvent sunt centrate pe chestiuni de serviciu, astfel ei au tendința de a pune preț pe viteză, fiabilitate și siguranța rutieră. Pe de altă parte, femeile au tendința de a se implica mai pregnant în activități extra-serviciu, în afara orelor de vârf, deplasându-se către diferite locații prin utilizarea mai multor mijloace de transport. Acest aspect denotă faptul că, într-o singură călătorie, ele au tendința de a se angaja în activități cu scopuri și destinații multiple, cum ar fi magazinele, piețele, școlile, centrele de sănătate și de îngrijire a copiilor. Prin urmare, spre deosebire de bărbați, în opțiunile lor de călătorie ele pun mai mult preț pe flexibilitate decât pe economisirea timpului. Astfel, femeile au nevoie de servicii cu costuri reduse, siguranță, simple, flexibile, cu mai multe opțiuni ale rutelor în vederea satisfacerii necesităților lor.

Oportunitățile inegale în sectorul transporturilor sunt determinate de diferiți factori ce se referă la prejudecăți și stereotipuri negative, rolul în familie și societate, lipsa opțiunilor în ceea ce privește activitățile din mediu urban și rural, etc., după cum urmează:

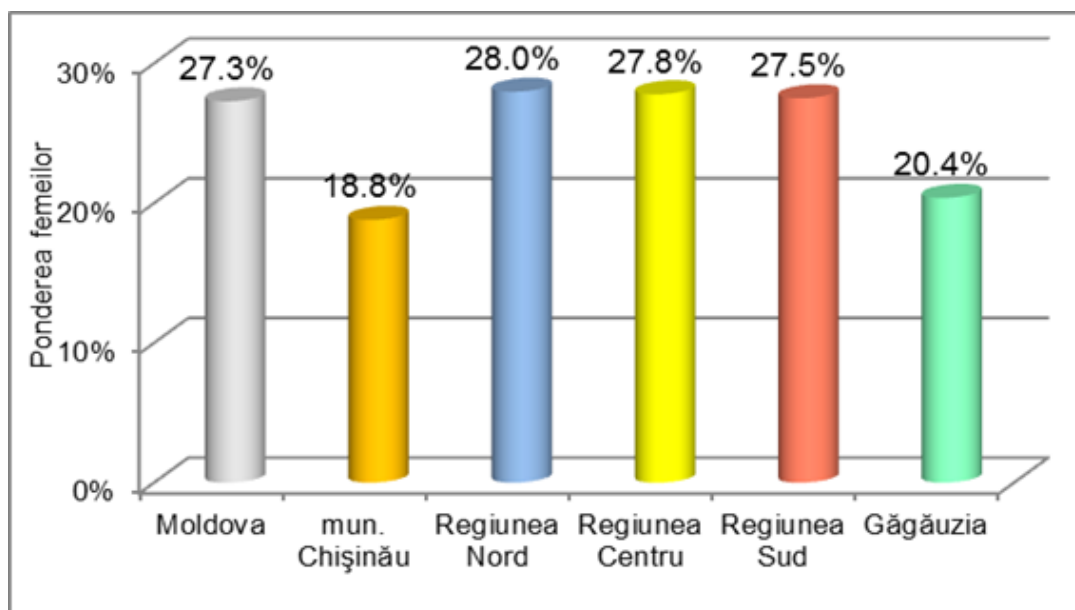
- Rolul femeilor în activitățile gospodărești este mai pregnant: femeile se ocupă nu doar de treburile casnice, copii, rude în vârstă și bolnave, dar mai sunt implicate și în alte activități;
- Unele din constrângerile cu care se confruntă în economie femeile din Republica Moldova sunt determinate de tradițiile culturale și prejudecăți;
- Deținerea sau utilizarea automobilelor / deținerea unui permis de conducere: fără a aborda faptul dacă femeile care au permis de conducere cu adevărat dețin și conduc un automobil, numărul femeilor aflate la volan este mai mic comparativ cu cel al bărbaților (vezi Tabelul 2-7 de mai jos). Prin urmare, se poate presupune că pentru femei transportul public este mai important decât pentru bărbați;
- Participarea inegală în luarea deciziilor (vezi Figura 2-11).

**Tabel 2-7: Numărul de conducători auto de gen feminin și masculin după categoria permisului de conducere, ianuarie 2014**

Cele mai importante categorii ale conducătorilor de vehicule	Tipul vehiculului	Gen		Nr. total de conducători
		Masculin	Feminin	
B	Autoturisme	286.111	190.882	476.993
B,C	Autoturisme și camioane	123.914	1.933	125.847
A,B,C	Motociclete, autoturisme și camioane	79.889	688	80.577
A,B	Motociclete și autoturisme	69.066	10.509	79.575
	<b>Total</b>	<b>558.980</b>	<b>204.012</b>	<b>762.992</b>

Sursa: Centrul Resurselor Informaționale de Stat „Registru”

Figura 2-11: Ponderea femeilor în consiliile locale și municipale<sup>34</sup>



Sursa: Proiectul "Modernizarea Serviciilor Publice Locale în Republica Moldova"

Dat fiind faptul că sectorul transporturilor reprezintă unul dintre factorii determinanți ai creșterii economice și de tranziție, în continuare sunt evidențiate câteva motive de bază întru susținerea unei infrastructuri a drumurilor ce ține cont de aspectele de gen:

- Îmbunătățirea stării drumurilor în vederea creșterii mobilității, accesibilității la serviciile de bază (clinici și spitale, piețe, școli, locuri de muncă, etc.) și a siguranței (cum ar fi prevenirea accidentelor și inundațiilor), etc.;
- Oportunități egale de participare în cadrul structurilor de luare a deciziilor, inclusiv în cele din sectorul infrastructurii drumurilor;
- Disponibilitatea zonelor pietonale și pistelor pentru alte moduri de transport adiacente celor pentru vehiculele motorizate, vor permite femeilor efectuarea activităților multiple pentru a face față necesităților bazate pe aspecte de gen;
- Eliminarea stereotipurilor și metodelor de descurajare împotriva femeilor;
- Promovarea participării egale a femeilor și bărbaților pe piața muncii și la serviciile de bază;
- Promovarea și creșterea participării femeilor la elaborarea de politici, în procesele de luare a deciziilor, planificare, implementare, în activități de management și întreținere în sectorul infrastructurii drumurilor.

## 2.8 Finanțarea sectorului rutier

Subcapitolul prezentat în continuare rezumă aspectele privitoare la sursele de finanțare disponibile în sectorul rutier, atât pentru lucrările de reabilitare, cât și pentru întreține-

<sup>34</sup> După alegerile locale din 2011.

rea drumurilor. Totodată, acest capitol furnizează estimări ale costurilor pentru lucrările care ar putea fi necesare în sectorul DRL.

### 2.8.1 Fondul rutier

Începând cu anul 1996, Republica Moldova dispune de un fond rutier care este constituit din taxele de la vânzările de carburanți, precum și din taxele de înregistrare a vehiculelor și altele. Din 2009, fondul rutier a crescut considerabil de la 249 mil. MDL la 1,22 mld. MDL în anul 2013. Circa 85% din resurse au fost alocate pentru execuția lucrărilor de întreținere, iar 15% pentru reabilitarea diferitor categorii de drumuri.

În tabelul de mai jos sunt prezentate rezumativ date privind alocările din fondul rutier pe parcursul ultimilor 6 ani. De menționat că datele privind reabilitarea drumurilor locale pentru 2013 sunt lipsă din cauza absenței informațiilor disponibile.

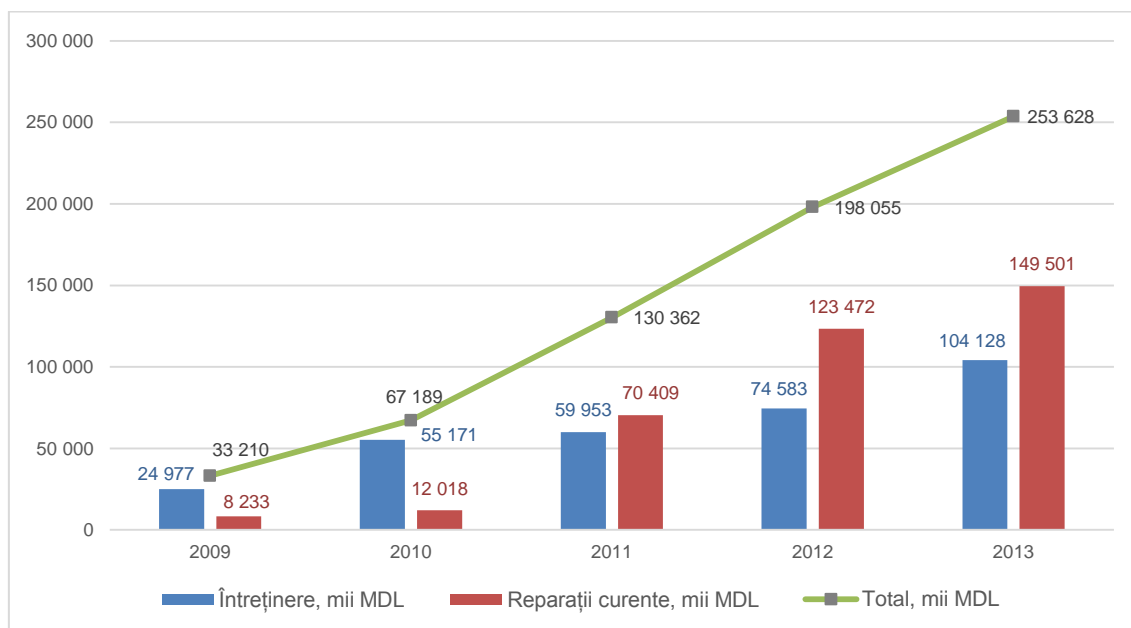
**Tabel 2-8: Dinamica finanțării din fondul rutier, perioada anilor 2008 – 2013, milioane MDL**

Fondul Rutier Anul	Total	Întreținere		Reabilitare	
		Național	Local	Național	Local
2008	195.000	81.800	28.800	44.200	35.200
2009	248.910	121.570	62.180	5.960	25.120
2010	582.980	252.780	124.870	61.570	31.370
2011	787.984	403.600	191.990	89.890	28.050
2012	1.033.300	579.129	287.733	54,65	28,92
2013	1.164.500	640.169	389.143	103.547	0

Sursa: *Strategia de Transport și Logistică*

Guvernul nu raportează alocările destinate drumurilor pentru fiecare localitate în parte. De asemenea, nu există o planificare privind execuția lucrărilor în baza alocărilor fixe per regiune de dezvoltare. Alocările sunt bazate pe necesitățile stabilite.

Dinamica repartizării anuale a fondului rutier pentru lucrările de întreținere și reparații curente a drumurilor publice din RD Sud pentru perioada 2009 – 2013, înregistrând o tendință pronunțată în creșterea finanțării, este prezentată în figura de mai jos:

**Figura 2-12: Finanțarea lucrărilor de întreținere și reparații curente a drumurilor publice<sup>35</sup>**

Sursa: Administrația de Stat a Drumurilor

După ani de subfinanțare, sectorul drumurilor are în prezent acces la fonduri interne substanțiale și previzibile, care continuă să fie ajustate în funcție de inflație. Prin urmare, în cazul în care cheltuielile vor fi direcționate în mod corect, utilizatorii drumurilor principale vor observa diferența în calitatea acestora, iar reducerea costurilor de întreținere a drumurilor existente printr-o economisire judicioasă, ar trebui să asigure fonduri suplimentare pentru drumurile locale.

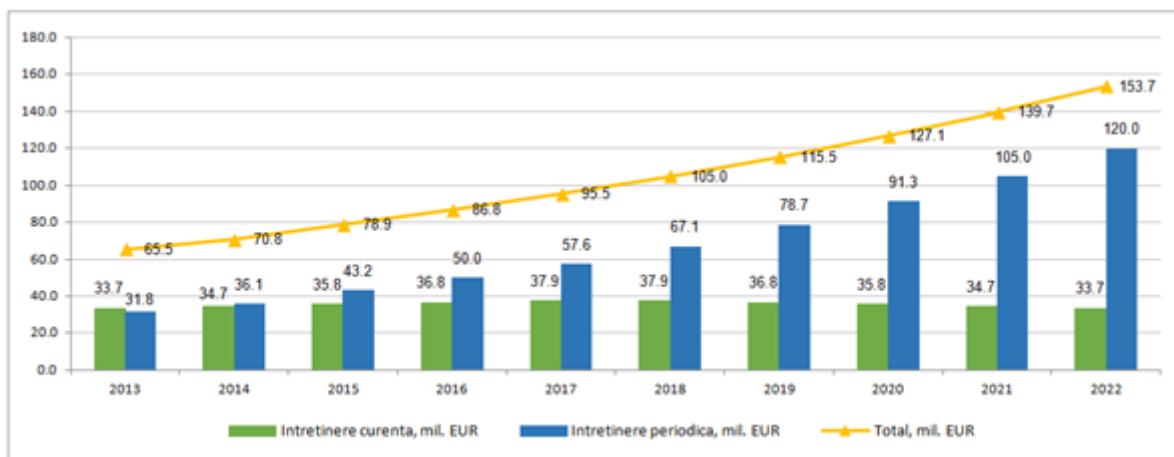
### 2.8.2 Nivelurile viitoare de finanțare a domeniului infrastructurii rutiere

În ultimii ani au fost înregistrate progrese la capitolul reabilitării rețelei de drumuri naționale prioritate, finanțarea fiind asigurată de către Instituțiile Financiare Internaționale (IFI) precum BERD, BEI, CPM și CE. Totodată, fondurile curente și estimate pentru întreținerea drumurilor au fost majorate considerabil, de la un nivel necorespunzător timp de 15 ani (până în 2009), la un nivel mai realist în anul 2014. În conformitate cu Strategia de Transport și Logistică, finanțarea întreținerii drumurilor va trebui să crească în continuare pentru a se menține pe traiectoria prevăzută a sustenabilității pe termen lung a întreținerii drumurilor în Republica Moldova, prezentată în Figura 2-13.

Conform diagramei prezentate în continuare, se estimează că finanțarea întreținerii drumurilor – atât naționale, cât și celor locale (9.353 km) – va spori de la 71 milioane EUR în 2014, la echivalentul a 127 milioane EUR în 2020.

<sup>35</sup> În RDS, pentru perioada 2009-2013.

**Figura 2-13: Alocarea de fonduri pentru întreținerea drumurilor prevăzută de STL, 2013-2022<sup>36</sup>**



Sursa: Strategia de Transport și Logistică

### 2.8.3 Fondul Național pentru Dezvoltare Regională

Fondul Național pentru Dezvoltare Regională este un compartiment separat al bugetului de stat, gestionat de MDRC, și a fost creat în vederea finanțării și implementării proiectelor și programelor de dezvoltare regională incluse în Documentul Unic de Program (DUP). DUP reprezintă un document de program guvernamental pe termen scurt (3 ani) elaborat în baza strategiilor de dezvoltare regională și planurilor operaționale regionale și include programele și proiectele prioritare de dezvoltare regională. Pentru anii 2013-2015, DUP prevede un total de 62 de proiecte de infrastructură pentru trei RD, dintre care 16 proiecte sunt preconizate pentru RDS, inclusiv 7 proiecte destinate infrastructurii drumurilor.

Planurile operaționale regionale (pe termen scurt - 3 ani) și strategiile de dezvoltare regională (pe termen mediu - 7 ani) sunt implementate de Agențiile de Dezvoltare Regională subordonate direct MDRC.

Aprobarea, promovarea și coordonarea la nivel național a obiectivului de dezvoltare regională este realizată de către Consiliul Național de Coordonare a Dezvoltării Regionale. Acesta de asemenea stabilește și monitorizează implementarea criteriilor, priorităților și procedurilor privind mijloacele financiare alocate din FNDR.

### 2.8.4 Alte surse de finanțare

#### Administrațiile Publice Locale

Fiecare raion recepționează 50% din taxele de înregistrare a vehiculelor în limitele hotarelor sale administrative, astfel că APL I și APL II pot utiliza resursele financiare alocate pentru întreținerea și repararea drumurilor locale.

<sup>36</sup> Sumele destinate întreținerii periodice sunt de asemenea prevăzute să compenseze deficitul de finanțare a întreținerii acumulat și care conduce la deteriorarea semnificativă a rețelei de drumuri. Prin urmare, aceste sume vor include și lucrări de reparații/reabilitare a drumurilor, acolo unde întreținerea periodică programată a fost amânată și condițiile de drum s-au deteriorat continuu – astfel urmând a se elimina decalajul de întreținere periodică în vederea asigurării unei întrețineri sustenabile a drumurilor.

## **Finanțarea externă**

În ultimii ani, mai multe Instituții Financiare Internaționale (IFI) au aprobat fonduri nerambursabile și împrumuturi pentru proiecte de reabilitare a drumurilor în Republica Moldova. Cele mai recente exemple sunt împrumuturile acordate de către BERD și BEI pentru reabilitarea arterelor principale ale rețelei de drumuri magistrale și republicane.

### **2.8.5 Finanțarea lucrărilor de întreținere a drumurilor**

După cum a fost menționat, lucrările de drumuri în Republica Moldova sunt finanțate în conformitate cu Legea fondului rutier nr.720-XIII din 02.02.1996 și Regulamentul cu privire la constituirea și utilizarea fondului rutier nr. 893-XIII din 26.06.1996. Volumul anual de fonduri destinate reparației și întreținerii drumurilor publice este aprobat de către Parlamentul Republicii Moldova. Distribuția mijloacelor fondului se determină conform unui program de lucru elaborat de Ministerul Transporturilor și Infrastructurii Drumurilor și aprobat de către Guvern. Conform ASD, drept bază pentru planificarea pe termen mediu și lung servește Strategia de Transport și Logistică (STL), aprobată prin Hotărârea Guvernului nr. 827 din 28.10.2013. Planificarea bugetului se efectuează în funcție de starea generală a rețelei de drumuri, precum și de intervalele dintre două lucrări consecutive (capitale și periodice). Fondurile sunt alocate per raion pentru lucrări de reparație și întreținere a rețelei de drumuri și în funcție de lungimea drumurilor raionului.

Lucrările sunt definite conform „Instrucțiunii departamentale privind clasificarea și definirea lucrărilor de reconstrucție, reparație și întreținere a drumurilor publice din Republica Moldova, finanțate din Fondul Rutier” și aprobate prin ordinul MTID nr. 01/226 din 18.08.1999. Pentru mai multe detalii, vezi Anexa 1.

### **2.8.6 Implementarea proiectelor de drumuri**

Elaborarea unui simplu proiect de drum de la faza sa inițială până la implementare, reprezintă un proces amplu care necesită până la 13 etape de aprobare, autentificate prin ștampile și semnături ale unităților respective. În plus, nu există cerințe clare și exacte privind conținutul studiilor de fezabilitate, deși, în general, capitolele cuprind: “Planul drumurilor, Profilul longitudinal; Asfaltarea; Sistemul de drenaj; Podurile; Costuri estimative (lista de referință a cantităților); Calculul eficienței economice; Mediul înconjurător”. Acest proces este prezentat schematic în Anexa 2 la prezentul Program.

După cum a fost descris în subcapitolul ce ține de cadrul legal, și anume „legislația de mediu”, există cerințe importante de protecție a mediului care trebuie respectate în conformitate cu legislația națională chiar și în cazul unor proiecte relativ mici.

## **2.9 Aspecte cheie și riscuri în dezvoltarea drumurilor regionale și locale**

Ca urmare a procesului actual de elaborare a Programului Regional Sectorial, va rezulta o metodologie clară și transparentă de selectare a proiectelor de drumuri regionale și locale. Mai mult, procesul urmează a fi materializat prin elaborarea unui număr de proiecte, care vor fi propuse spre finanțare către IFI și altor surse financiare ca urmare a licitațiilor competitive.

În vederea evaluării potențialelor riscuri în domeniul infrastructurii DRL, a fost efectuată o evaluare a riscurilor în comun cu GLRS. În total au fost acceptate și evaluate 23 de riscuri specifice sectorului, grupate în patru categorii principale:

- De politici și legale;
- Instituționale;



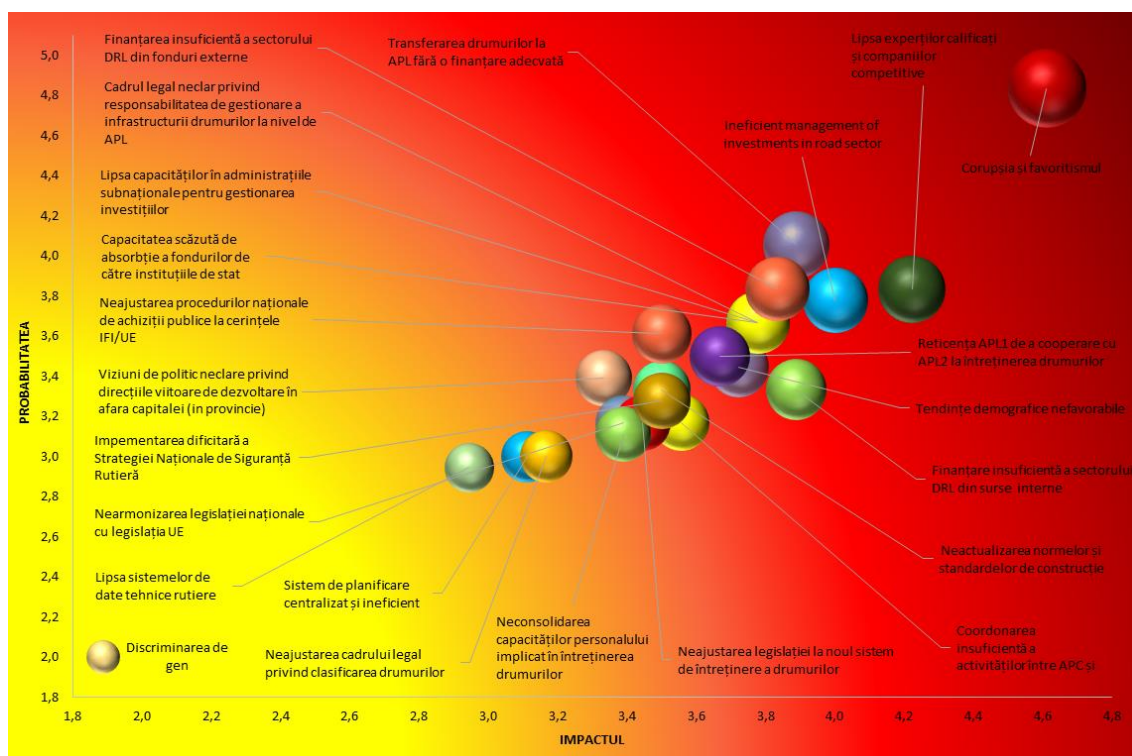
- Financiare;
- Economice și sociale.

Riscurile interne au fost considerate riscurile ce ar putea să se manifeste la nivel de ADR, APL, populație etc., pe când riscurile externe vizează riscurile ce ar putea apărea la nivel național (ministere sectoriale și aparate administrative de nivel superior) și la nivel internațional. Mai multe detalii cu privire la evaluarea riscurilor sunt prezentate în Anexa 7.

O evaluarea cantitativă a riscurilor a fost realizată pe baza calculării valorii celor două componente de risc: dimensiunea potențialei pierderi (impact: 1 – scăzut, 5 – ridicat) și probabilitatea de producere a pierderii (1 – scăzută, 5 – ridicată).

Sinteza evaluării riscurilor sectoriale este prezentată în diagrama ce urmează.

**Figura 2-14: Sinteza evaluării riscurilor de dezvoltare a sectorului DRL**



Sursa: „Proiectul Modernizarea Serviciilor Publice Locale în Republica Moldova”

După cum este ilustrat în diagrama de mai sus, cele mai mari riscuri din sectorul DRL sunt asociate cu lipsa experților calificați pe piața internă și a companiilor competitive centrate pe realizarea proiectelor de reabilitare a drumurilor, finanțate de IFI. Un alt impediment major îl reprezintă corupția și favoritismul, ambele comportând un impact negativ asupra prețurilor contractelor, dar și asupra duratei și calității lucrărilor.

Sectorul DRL se confruntă, de asemenea, cu o problemă constantă ce ține de managementul investițiilor din sectorul rutier de către instituțiile de stat, care provoacă întârzieri în planificare / proceduri financiare, suprapunerea activităților sau concurență nedorită între ministere și administrații publice locale.

Principala constrângere și risc de bază privind atingerea obiectivelor naționale, sectoriale și regionale a sectorului DRL, ține de volumul limitat al investițiilor interne și externe în respectivul sector.

În contextul descentralizării, anumite drumuri locale de primă importanță vor fi reclasificate ca drumuri regionale, celelalte urmând a fi transferate APL II. Riscul potențial cu probabilitate mare de apariție este asociat cu reticența transferării drumurilor respective împreună cu volumul corespunzător de resurse financiare, fapt ce ar putea genera investiții rutiere viitoare care nu sunt durabile la nivel de APL, atât sub aspect instituțional, cât și financiar.

Lipsa unui cadru legal clar cu privire la responsabilitatea față de infrastructura rutieră la nivel de APL este o altă problemă care, dacă va rămâne nerezolvată, ar putea duce la neglijarea anumitor drumuri din cauza ambiguității legate de părțile realmente responsabile de întreținerea acestora.

În plus, un risc cheie ce influențează posibilele finanțări din partea IFI va consta în lipsa capacității APL de a demonstra administrarea eficientă a fondurilor pentru operarea, întreținerea și reabilitarea drumurilor. Consolidarea capacităților APL este importantă pentru asigurarea durabilității investițiilor.

Un alt risc constă în faptul că volumul lucrărilor de reparație a drumurilor locale prioritare este de o magnitudine considerabilă. Chiar dacă finanțările nu ar fi limitate, actualmente, în sectorul construcțiilor nu există suficientă capacitate de a desfășura un astfel de program amplu de reconstrucție.

### **3 Viziunea și obiectivele pentru dezvoltarea sectorului rutier**

Acest capitol descrie viziunea și obiectivele identificate pe baza orientărilor legislative, strategice și de politici în vigoare, precum și contribuțiilor GLRS.

#### **3.1 Direcțiile viitoare ale politicilor**

##### **Prezentarea politicii strategice a Guvernului Republicii Moldova**

Republica Moldova a ratificat Acordul de Asociere (AA) la Uniunea Europeană (UE) pe 2 iulie 2014. Semnarea AA reprezintă un pas important spre integrarea în UE și are implicații semnificative asupra economiei țării. De asemenea, AA include Acordul de Liber Schimb Aprofundat și Cuprinzător, care prevede acces nerestricționat scutit de taxe vamale pe piața UE, cu condiția respectării standardelor în vigoare.

AA are potențialul de a transforma economia Republicii Moldova, dacă întreprinderile vor putea să acceseze piețele potențiale, astfel încât să fie capabile de a concura cu întreprinderile importatoare și să fie suficient de competitive pe piețele principale de export. Guvernul a subliniat importanța conectivității rutiere în Strategia de Transport și Logistică, prin următoarele:

- Cota parte a forței de muncă în sectorul agricol din economie va continua să fie semnificativă și ar putea avea loc doar o industrializare treptată pe coridorul central de dezvoltare, în special bazată pe producție de asamblare în străinătate;
- Sectorul serviciilor de transport va deveni treptat un factor economic important.

Pe lângă aspectul economic privind infrastructura rutieră, există o amplă componentă socială cu privire la asigurarea conectivității rutiere. Pentru o mare parte a populației este importantă asigurarea conectivității pe parcursul întregului an în orice condiții meteorologice, astfel încât să se evite sau reducă izolarea socială, chiar și pentru acea populație care nu este activă din punct de vedere economic.

Odată cu aprobarea Strategiei de Transport și Logistică, Guvernul Republicii Moldova și-a reafirmat angajamentul pentru asigurarea accesului populației la o infrastructură adecvată, afirmând că:

- Populația Republicii Moldova are dreptul la o infrastructura corespunzătoare pe întreg teritoriul țării;
- Sistemul de transport în totalitatea sa trebuie să aducă beneficii tuturor segmentelor societății, indiferent de modurile de transport.

Guvernul și-a reiterat acest angajament în Planul de acțiuni al Guvernului pe anul 2014, prin asumarea reabilitării a 700 km de drumuri locale și prin îmbunătățirea căilor de acces din localitățile adiacente la școlile și spitalele din orașele mari și mici, pentru a reduce impactul posibil al procesului de optimizare a școlilor și spitalelor, aflat în curs de desfășurare, precum și pentru asigurarea unui acces sporit către piețe pentru sectorul agricol.

Pe lângă aceasta, deoarece s-a constatat că siguranța rutieră în Republica Moldova necesită îmbunătățire, Guvernul și-a asumat angajamentul pentru un obiectiv specific, indicând că:

- La toate tipurile de transport siguranța transportului trebuie îmbunătățită, astfel încât să corespundă cel puțin nivelului UE al noilor state-membre până în 2022.

Mai mult, după cum s-a menționat în Capitolul 2, atât în Strategia Națională pentru Dezvoltare Regională, cât și în strategiile regionale se menționează importanța drumurilor în contextul dezvoltării regionale. Fără a stabili obiective specifice, fiecare dintre aceste documente prevede necesitatea îmbunătățirii drumurilor regionale și locale pentru stimularea dezvoltării.

Astfel, Guvernul Republicii Moldova se angajează să asigure o infrastructură rutieră în condiții de siguranță, la toate nivelurile, pentru a sprijini atât dezvoltarea economică, cât și incluziunea socială.

### **Principiile care stau la baza Programului**

În documentele strategice sunt prezentate o serie de limitări și condiționări care descriu acțiunile ce pot fi întreprinse sub aspect al investițiilor în infrastructura rutieră și condițiile în care aceste investiții pot fi realizate. Aceste aspecte sunt expuse în STL prin următoarele principii de bază:

- Reforma legislativă, instituțională precum și a cadrului de reglementare trebuie să precedă cheltuielile de capital pentru a asigura eficientizarea investițiilor în folosul societății;
- Proiectele de infrastructură trebuie să corespundă prevederilor legale în vigoare din domeniul mediului;
- În cazul investițiilor capitale în infrastructură, trebuie de luat în considerare fezabilitatea acestora;
- Investițiile în întreținerea infrastructurii existente sunt prioritare față de investițiile în construcția infrastructurii noi.

Guvernul oferă clarificări suplimentare privind obiectivele sale în documentul „Integrarea Europeană: Libertate, Democrație, Bunăstare”, program ce stabilește cadrul de politici de guvernare a Republicii Moldova pentru perioada 2011-2014. În domeniul drumurilor, documentul respectiv subliniază în mod special importanța axării pe:

- Asigurarea durabilității investițiilor capitale pe termen mediu și contribuirea la consolidarea capacităților financiare ale autorităților locale, în mod preponderent pentru întreținerea corespunzătoare a rețelei de drumuri locale.

Astfel, în general nicio infrastructură nouă nu ar trebui să fie construită, iar înainte de realizarea oricăror investiții sunt necesare măsuri de remediere a deficiențelor legislative, instituționale și financiare în vederea asigurării durabilității investițiilor pe termen lung.

Principiile descrise mai sus sunt luate în considerare în procesul de planificare și programare al sectorului, precum și la etapele de identificare și implementare a proiectelor, asigurând un cadru favorabil pentru realizarea activităților Programului.

### 3.2 Viziunea

Unul dintre aspectele importante ale acestui Program vizează reflectarea punctelor de vedere și necesităților părților interesate la nivel de APL. Din raționamente practice, părțile interesate sunt reprezentate de Grupul de Lucru Regional Sectorial (GLRS). Prin urmare, este important ca viziunea acestora să fie luată în considerare în procesul de elaborare a PRS pentru sectorul DRL.

O astfel de viziune pentru sectorul DRL a fost formulată într-un proces participativ de către GLRS din RD Sud, în cadrul unui atelier de lucru desfășurat în luna iulie 2014. În cadrul exercițiului de formulare a viziunii, au fost luate în considerare direcțiile și obiectivele strategice ale sectorului la nivel național și regional, ținând cont de cele trei dimensiuni ale durabilității (economică, socială și de mediu).

În cele din urmă, membrii GLRS din RD Sud au convenit asupra următoarei declarații de viziune:

*„Rețeaua drumurilor locale și regionale va deveni o infrastructură rutieră modernă și durabilă, care va asigura un sistem de transport eficient, în condiții de siguranță și confort, contribuind la dezvoltarea economică a regiunii cu un impact negativ minim asupra mediului”.*

Această declarație subliniază importanța deosebită a unei infrastructuri rutiere moderne la nivel regional și local, care ar genera economii ale costurilor de exploatare a vehiculelor, economii în întreținerea drumurilor, economii de timp pentru deplasarea călătorilor și transportului de mărfuri, reducerea numărului de accidente rutiere, conectivitatea inter- și intraregională mai bună, facilitarea accesului la școli, centre de sănătate și instituții administrative, piețe etc., contribuind astfel la dezvoltarea socio-economică a regiunii.

### 3.3 Obiectivele și țintele la nivel național

Într-o societate modernă, drumurile sunt esențiale pentru circulația bunurilor și persoanelor. După cum s-a descris anterior, Republica Moldova este deservită de o infrastructură rutieră suficientă. Cu toate acestea, starea drumurilor reprezintă o problemă majoră pentru RM. Drumurile în stare bună au menirea de a asigura accesul la piețe, la instituții medicale și de educație cât și la alte servicii, astfel contribuind, în perspectivă, la creșterea dezvoltării regionale. Pe când, drumurile în stare rea impun cheltuieli suplimentare utilizatorilor prin sporirea timpului de călătorie și uzura (fizică și morală) vehiculelor, după cum este specificat în analiza prezentată în Strategia Națională de Dezvoltare și opiniile părților interesate menționate mai sus.

Prin urmare, obiectivul general al acestui Program este următorul:

- Asigurarea în regiuni a unei conectivități rutiere durabile, în condiții de siguranță și cost-eficiente pe tot parcursul anului, pentru a sprijini dezvoltarea regională și creșterea bunăstării populației.

Pe lângă obiectivul de asigurare a accesului pe tot parcursul anului și de îmbunătățire a siguranței rutiere, prin semnarea Rezoluției Adunării Generale a ONU nr. 64/255 privind „Deceniul de Acțiune pentru Siguranța Rutieră 2011-2020”, Guvernul și-a asumat angajamentul de a reduce numărul de decese cauzate de accidente rutiere la 1.000.000 de locuitori cu 50%, de la 120 în 2010 la 60 în 2020.

Revizuirea cadrului legal, strategic și de politici prezentată în Capitolul 2, realizată cu contribuția părților interesate, a condus la identificarea problemelor și formularea obiectivelor care trebuie abordate la nivel național. Tabelul următor prezintă obiectivele sta-

bilite în documentele strategice de sector, relevante pentru implementarea Programului de dezvoltare a sectorului DRL la nivel regional.

**Tabel 3-1: Obiectivele la nivel național**

Probleme	Obiective specifice	Termene de implementare	Sursa
Finanțare insuficientă pentru reparația și întreținerea drumurilor locale	Reparația și întreținerea corespunzătoare a drumurilor locale	2022	STL
Necesitatea de dezvoltare continuă a capacității de management al sistemului de întreținere a drumurilor publice	Continuarea implementării Planului de acțiuni privind implementarea reformei sistemului de întreținere a drumurilor publice	2017	STL
Numărul de accidente este foarte mare în Republica Moldova	Reducerea numărului de accidente rutiere	2020	SNSR
Sistemul de planificare a lucrărilor de reparații pe drumurile locale este centralizat și ineficient	Eficientizarea planificării lucrărilor de reparație a drumurilor locale	2018	STL

### 3.4 Obiectivele și țintele la nivel regional

Pe baza obiectivului general și viziunii susmenționate, pot fi trasate obiectivele specifice pentru Programul Regional Sectorial în sectorul DRL. Elementul principal în acest sens îl reprezintă necesitatea asigurării durabilității investiției, care presupune asigurarea unei întrețineri adecvate a drumurilor după construirea sau reabilitarea acestora.

Conform calculului aproximativ prezentat în Anexa 6 și nivelurilor curente de finanțare, Republica Moldova își poate permite întreținerea a circa 1.250 km de drumuri locale, pe parcursul întregului ciclu de viață a lor, pe termen scurt și mediu (până în 2020). Costurile de reabilitare a 1.250 km de DRL sunt estimate la 175 milioane EUR sau 29 milioane EUR pe an, într-un orizont de timp de 6 ani. Această lungime poate varia în funcție de costurile de întreținere. O întreținere mai eficientă în termeni de cost va permite creșterea lungimii respective, eventual cu până la 25%. Prin comparație, STL și SND "Moldova 2020" stabilesc ca obiectiv reabilitarea întregii rețele de 6.000 km de drumuri locale, ceea ce ar costa aproximativ 1 miliard EUR. Alte obiective și acțiuni din STL și SND „Moldova 2020” ar necesita de a fi realizate în paralel, în vederea atingerii acestui obiectiv. Totodată, pentru a gestiona un program de o asemenea amploare, va fi necesară îmbunătățirea substanțială a capacității instituționale la nivel local și în mod special la cel regional.

*Cel dintâi obiectiv al PRS vizează reabilitarea și asigurarea ciclului complet de întreținere a circa 250 km de drumuri în RD Sud până în 2020.*

Prin reabilitarea a 250 km de DRL în RDS, va fi atins, în proporție de 20%, obiectivul pe țară pe termen scurt și mediu, comparativ cu 550 km în RDC și 450 km în RDN. Costul total în RDS este estimat la 35 milioane EUR pe o perioadă de 6 ani, sau aproximativ 6 milioane EUR pe an.

Obiectivul cantitativ de mai sus este rezultatul unei constrângeri financiare, cu toate acestea, utilizarea eficientă a resurselor financiare disponibile depinde și de existența unor instituții capabile de a planifica în mod eficace, contracta și supraveghea atât întreținerea curentă, cât și cea periodică a drumurilor. În prezent, asemenea instituții la nivel de APL nu sunt suficient de dezvoltate.

*Prin urmare, cel de-al doilea obiectiv al Programului vizează crearea capacităților instituționale (personal, sisteme) la nivel de APL pentru întreținerea drumurilor aflate în gestiunea acestora.*

În cele din urmă, Guvernul s-a angajat să îmbunătățească siguranța rutieră în Republica Moldova, fiind stabilit un obiectiv specific de reducere a numărului de decese provocate de accidentele rutiere cu 50% până în 2020. Pentru atingerea acestui obiectiv, va fi necesar nu doar de o îmbunătățire a stării tehnice a drumurilor, dar și de o siguranță rutieră sporită pe drumurile locale și regionale, întrucât pe aceste drumuri au loc numeroase coliziuni între conducătorii auto și pietoni sau bicicliști.

*Al treilea obiectiv al Programului constă în integrarea siguranței rutiere la etapa de proiectare, exploatare și întreținere a drumurilor locale, astfel încât după reconstrucție, drumul trebuie să obțină cel puțin un punctaj iRAP de 3 stele.*

## 4 Direcțiile de dezvoltare a sectorului DRL în RDS

Scopul acestui PRS este de a contribui semnificativ la identificarea și implementarea proiectelor în sectorul DRL în RDS. Pentru a determina valoarea / costul și lungimea proiectelor posibile din regiune, este necesar de a conveni asupra tipurilor de îmbunătățiri cât și costurilor aferente.

Următorul subcapitol prezintă informații cu privire la costurile îmbunătățirilor tipice în acest sector. Întrucât se preconizează că anumite drumuri supuse reabilitării vor traversa hotarele regionale, datele vizând costurile acestora sunt prezentate în continuare pentru Regiunile de Dezvoltare Nord, Centru și Sud.

### 4.1 Costul lucrărilor în sectorul DRL

În vederea evaluării necesităților de finanțare, în capitolul ce urmează este realizată o estimare a costurilor diverselor opțiuni de îmbunătățire a drumurilor. La rândul lor, aceste costuri estimative sunt folosite pentru estimarea posibilelor necesități financiare.

#### 4.1.1 Costurile estimative pentru drumurile regionale și locale

În general, costurile de construire a drumurilor variază considerabil, în funcție de clasificarea atribuită unui drum, standarde, lucrări de artă, locație și disponibilitate a materialelor de construcție.

Din cauza lipsei datelor tehnice privind starea tehnică reală a drumului și lucrările de construcție necesare, au fost identificate trei „scenarii”, articolele de cost fiind compilate în cadrul unui catalog, pentru examinări ulterioare. Scenariile prezentate în continuare se axează exclusiv pe aspectele tehnice și nu se referă la categorii de drumuri sau priorități specifice. Oriunde drumurile traversează sate, cerințele de siguranță rutieră prevalează și vor domina execuția lucrărilor de construcție necesare, indiferent de starea drumului (atât la intrare, cât și la ieșire din sat). Cu titlu ilustrativ, un raport asupra unei vizite pe teren efectuată la data de 28 mai 2014 este prezentat în Anexa 5.

Scenariile prezentate în continuare identifică posibile condiții ce urmează a fi constatate pe DRL și definesc opțiunile de îmbunătățire ulterioară a acestora. În funcție de lucrările identificate și de necesitatea efectuării unor studii ingineresti detaliate, se va adăuga un cost suplimentar pentru eforturile de proiectare. Anexa 6 prezintă mai multe detalii cu privire la costurile per unitate și articol. Estimările costurilor se bazează în principal pe datele primite de la companiile de inginerie locale, precum și de la un antreprenor internațional care își desfășoară actualmente activitatea în RM.

### Scenariul 1

Tronsonul de drum rămâne în starea tehnică actuală, urmând a fi efectuate doar lucrări de reparații sau întreținere minore. Acest scenariu ar putea fi aplicat atât drumurilor pietruite, cât și celor cu îmbrăcămintă din beton asfaltic.

Lucrările constau din:

- Repararea drumurilor pietruite;
- Repararea parțială a drumurilor cu îmbrăcămintă din beton asfaltic, colmatarea fisurilor și crăpăturilor, plombarea gropilor;
- Curățarea șanțurilor.



**Tabel 4-1: Scenariul 1 – Costuri estimative**

<b>Drum pietruit</b>		
Reabilitarea și/sau repararea a 1 km de drum din piatră spartă și așternerea unui strat nou de 10 cm de material de construcție din nisip granular și piatră spartă, inclusiv acostamente, în mediu a unui podeț și cinci indicatoare rutiere pe km.		
Regiunea Nord 19.800 EUR/km	Regiunea Centru 19.900 EUR/km	Regiunea Sud 26.000 EUR/km
<b>Cost mediu: 22.000 EUR per km</b>		

<b>Drum cu îmbrăcămintă din beton asfaltic</b>		
Reabilitarea și/sau repararea a 1 km de drum cu îmbrăcămintă din beton asfaltic prin colmatarea fisurilor și crăpăturilor, plombarea gropilor, repararea bordurilor, inclusiv acostamente și cinci indicatoare rutiere.		
Regiunea Nord 68.600 EUR/km 76.500 EUR/km, inclusiv podețe	Regiunea Centru 70.100 EUR/km 79.000 EUR/km, inclusiv podețe	Regiunea Sud 72.800 EUR/km 82.100 EUR/km, inclusiv podețe
<b>Cost mediu: 75.000 EUR per km</b>		

Sursa: Proiectul „Modernizarea Serviciilor Publice Locale în Republica Moldova”

## Scenariul 2

Scenariul 2 cuprinde lucrări de reabilitare necesare pentru menținerea sectorului de drum existent (pietruit sau din beton asfaltic), și îmbunătățirea în mod semnificativ a stării tehnice a drumului. Lucrările ce urmează a fi executate constau din:

- Înlocuirea a 20 de cm de pietriș cu material îmbunătățit prin adăugarea de pietriș nou și unui nou amestec proiectat;
- Așternerea unui strat de 4-6 cm de mixtură asfaltică deasupra îmbrăcămintei asfaltice existente;
- Înlocuirea îmbrăcămintei asfaltice prin folosirea celei existente ca parte a agregatelor.

**Tabel 4-2: Scenariul 2 – Costuri estimative**

<b>Drum pietruit</b>		
Construirea a 1 km de structură rutieră din piatră spartă prin îndepărtarea stratului de piatră existent și așternerea unui strat nou de nisip de 15 cm și a unui strat de material granular din piatră spartă de 26 cm, inclusiv acostamente, în mediu a unui podeț și cinci indicatoare rutiere.		
Regiunea Nord 76.200 EUR/km	Regiunea Centru 88.000 EUR/km	Regiunea Sud 90.000 EUR/km
<b>Cost mediu: 85.000 EUR per km</b>		

<b>Drum cu îmbrăcămintă din beton asfaltic</b>		
Opțiunea 1: Reabilitarea a 1 km de îmbrăcămintă asfaltică prin colmatarea fisurilor și crăpăturilor, plombarea gropilor, repararea bordurilor, așternerea unui strat nou de 6 cm de mixtură asfaltică deasupra stratului existent, inclusiv acostamente și cinci indicatoare rutiere.		
Regiunea Nord 153.900 EUR/km 161.800 EUR/km, inclusiv podețe	Regiunea Centru 145.700 EUR/km 154.700 EUR/km, inclusiv podețe	Regiunea Sud 152.000 EUR/km 161.300 EUR/km, inclusiv podețe
Opțiunea 2: Reabilitarea a 1 km de îmbrăcămintă asfaltică prin colmatarea fisurilor și crăpăturilor, plombarea gropilor, repararea bordurilor, așternerea unui strat nou de 5 cm din mixtură asfaltică, unui strat de legătură de 6 cm și unui strat de uzură de 4 cm, inclusiv acostamente, un podeț și cinci indicatoare rutiere.		
Regiunea Nord 242.000 EUR/km	Regiunea Centru 185.100 EUR/km	Regiunea Sud 218.500 EUR/km
Opțiunea 3: Reabilitarea a 1 km de structură rutieră din piatră spartă / beton asfaltic prin așternerea unui		

strat drenant de nisip de 10 cm, unui strat de piatră spartă de 26 cm, unui strat de legătură de 6 cm și a unui strat de uzură de 4 cm, inclusiv acostamente, un podeț și cinci indicatoare rutiere.		
Regiunea Nord 219.700 EUR/km	Regiunea Centru 184.600 EUR/km	Regiunea Sud 206.700 EUR/km
<b>Cost mediu – Opțiunea 1: 155.000 EUR per km</b>		
<b>Cost mediu – Opțiunea 2: 215.000 EUR per km</b>		
<b>Cost mediu – Opțiunea 3: 207.000 EUR per km</b>		
<b>Cost mediu general: 192.000 EUR per km</b>		

Sursa: Proiectul „Modernizarea Serviciilor Publice Locale în Republica Moldova”

### Scenariul 3

Scenariul 3 vizează reabilitarea și modernizarea integrală a drumului. Acest scenariu presupune realizarea unor sectoare noi de drum prin rectificare și reproiectare de traseu, îmbrăcămintei rutiere, sistemelor de colectare și evacuare a apelor și alte elemente constructive ale drumului în conformitate cu standardele internaționale.

**Tabel 4-3: Scenariul 3 – Costuri estimative**

<b>Drum pietruit</b>		
Construirea a 1 km de drum nou pietruit cu acostamente, podețe și indicatoare rutiere, inclusiv lucrări de terasamente.		
Regiunea Nord 77.600 EUR/km	Regiunea Centru 85.700 EUR/km	Regiunea Sud 86.900 EUR/km
<b>Cost mediu: 83,000 EUR per km</b>		
<b>Drum cu îmbrăcămintă din beton asfaltic</b>		
Construirea a 1 km de drum nou asfaltat cu acostamente, podețe și indicatoare rutiere, inclusiv lucrări de terasamente.		
Regiunea Nord 268.700 EUR/km	Regiunea Centru 234.800 EUR/km	Regiunea Sud 257.400 EUR/km
<b>Cost mediu: 254.000 EUR per km</b>		

Sursa: Proiectul „Modernizarea Serviciilor Publice Locale în Republica Moldova”

În funcție de starea tehnică a drumului existent și cerințele tehnice aferente îmbunătățirii acestuia, dar și de standardele rutiere viitoare anticipate, costurile per kilometru variază între 22.000 EUR și 254.000 EUR. Costurile de 22.000 EUR/km sunt comparabile cu costurile lucrărilor de întreținere curentă pentru drumurile pietruite, în timp ce costurile maxime de 254.000 EUR/km sunt necesare pentru reabilitarea și/sau modernizarea integrală a drumurilor cu îmbrăcămintă rutieră din beton asfaltic prin trasee noi și îmbunătățite.

#### 4.1.2 Costurile operaționale și de întreținere

În cadrul proiectului de raport al Băncii Mondiale – „Finanțarea și Managementul drumurilor locale în Republica Moldova”, din 5 mai 2014, a fost efectuată estimarea costurilor operaționale și de întreținere pentru drumurile regionale și locale. Sursele utilizate în raportul BM au fost Strategia Națională de Dezvoltare (Moldova 2020) și Strategia de Transport și Logistică. Pe baza lucrărilor executate anterior în Republica Moldova, în Tabelul 4-4 sunt prezentate următoarele costuri:

**Tabel 4-4: Costuri estimative de întreținere curentă și periodică a drumurilor în RM**

Tip structură rutieră	Lungime în km	Întreținere curentă	Întreținere curentă	Întreținere periodică	Întreținere periodică	Întreținere periodică	Întreținere combinată
		EUR/km/an	EUR/an	EUR/km/an	Frecvența /an	EUR/an	EUR/an
Beton	42	2.300,00	96.600,00	77.000,00	5	646.800,00	743.400,00
Asfalt	2.393	3.150,00	7.537.950,00	77.000,00	5	36.852.200,00	44.390.150,00
Bitum	343	3.150,00	1.080.450,00	77.000,00	5	5.282.200,00	6.362.650,00
Pietriș	2.721	4.300,00	11.700.300,00	38.500,00	3	34.919.500,00	46.619.800,00
Pământ	517	3.850,00	1.990.450,00	38.500,00	3	6.634.833,33	8.625.283,33
<b>Total</b>	<b>6.016</b>					<b>Total</b>	<b>106.741.283,33</b>
						<b>Per km</b>	<b>17.742,90</b>

Sursa: Banca Mondială

În raport se concluzionează că pentru întreținerea întregii rețele de drumuri locale din gestiunea ASD, ar fi necesară o sumă anuală de 106 mil. EUR. Datele recente ale MTID indică faptul că, în anul 2013, din fondul rutier au fost cheltuiți aproximativ 20,5 mil. EUR sau 3.400 EUR per km pentru întreținerea întregii rețele de drumuri locale de circa 6.000 de km.

#### 4.2 Dezvoltarea capacităților instituționale în sectorul rutier

Dezvoltarea capacităților instituționale descrisă în Capitolul 2 are la bază prevederile legislației curente. Unul din actele principale care determină mecanismele naționale în domeniul descentralizării și asigurării autonomiei locale autentice pentru autoritățile administrației publice locale este Strategia Națională de Descentralizare aprobată de Parlamentul Republicii Moldova la data de 5 aprilie 2012.

Strategia evidențiază în primul rând faptul că dreptul de proprietate și de control asupra activelor ar trebui să fie stabilit în mod clar, iar fondurile necesare menținerii activelor ar trebui corelat cu activele respective. Totodată, serviciile trebuie furnizate la cel mai jos nivel ierarhic posibil al administrației.

Mai mult, Strategia cuprinde unele elemente pentru reforma administrativ-teritorială, prin reducerea numărului de unități, în vederea sporirii potențialului acestora în prestarea serviciilor. De asemenea, sunt prevăzute mecanisme de cooperare între administrațiile publice locale în domeniul furnizării de servicii, după caz.

Strategia recunoaște, de asemenea, nevoia de dezvoltare a capacităților în vederea furnizării serviciilor la nivel de APL, ca parte a procesului de descentralizare.

Pe de altă parte, Ministerul Transporturilor și Infrastructurii Drumurilor promovează în prezent o politică care abordează situația actuală cu privire la drumurile regionale și locale, prin reclasificarea unor drumuri locale principale în drumuri de nivel național (drumuri regionale de importanță națională) și transmiterea drumurilor locale rămase în gestiunea APL II. Faptul că decizii propriu-zise în acest sens încă nu au fost luate, creează o oarecare incertitudine.

Cu toate că situația este incertă, e necesar de a întreprinde măsuri prin abordarea unora dintre cele mai importante deficiențe instituționale identificate în Capitolul 2. În rezumat, aceste deficiențe sunt:

- Contracte mici care generează prețuri mai ridicate decât nivelul necesar din cauza lipsei concurenței;
- Lipsa capacităților manageriale vizând contractarea și supravegherea activităților de întreținere curentă a drumurilor;
- O lipsă generală de fonduri pentru finanțarea activităților de întreținere a drumurilor.

#### 4.2.1 Acțiunile propuse

Situația prețurilor ce depășesc nivelul necesar din cauza contractelor mici pare a fi strâns corelată cu lipsa fondurilor. O eficiență mai bună va rezolva într-o oarecare măsură problema lipsei de fonduri, însă aceasta nu înseamnă că o va și elimina. După cum s-a menționat în capitolul anterior, problema contractelor mici ar putea fi tratată printr-o cooperare interraională, cu posibila facilitare din partea ADR.

Cu toate acestea, luarea unei decizii informate privind abordarea de viitor a problematicei trebuie să fie fundamentată pe evaluarea aspectelor legale și practice ale ambelor opțiuni. De aceea, se recomandă:

- Realizarea unei evaluări a aspectelor legale a fiecărei opțiuni, din perspectiva managementului financiar public, a achizițiilor publice și a legislației ce reglementează relațiile administrative la nivel de APL;
- Pe baza evaluării, să fie purtate discuții între autoritățile centrale și cele de nivel APL cu privire la o soluție care să fie agreată de către toate părțile interesate;
- Convenirea asupra unei abordări viitoare în materie de întreținere a drumurilor APL.

De asemenea, luând în considerare aspectele referitoare la dreptul de proprietate și competențe, este important că acest lucru a fost abordat și elucidat într-un capitol anterior. Aceasta presupune elaborarea cât mai curând a unui inventar complet al tuturor drumurilor locale în gestiunea APL, urmând ca atât drepturile de proprietate, cât și responsabilitățile – deși nu neapărat atribuite univoc – să fie consemnate în mod corespunzător. Prin urmare, este necesar:

- Să fie realizat un inventar al întregii infrastructuri rutiere la nivel de APL;
- Să se convină asupra dreptului de proprietate și responsabilitatea pentru fiecare drum pentru a asigura ca întreaga infrastructură să fie acoperită de către autorități abilitate;
- Să fie înlăturate, prin modificări legislative, după caz, orice impediment juridic din calea soluției propuse.

În cele din urmă, pe baza sarcinilor stabilite de comun acord ce revin ADR și APL, precum și a tipului de responsabilități atribuite, va fi necesară efectuarea unei evaluări integrale a capacităților instituționale, în vederea stabilirii necesităților de formare profesională a personalului.

Pe baza nevoilor de instruire stabilite, va fi elaborat și pus în aplicare un program de instruire, în scopul atingerii nivelului dorit de capacitate instituțională.

Un risc major pentru orice program de dezvoltare instituțională a fost evidențiat în Strategia Națională de Descentralizare. Unitățile administrativ-teritoriale mici nu oferă per-

spectivă de carieră pentru personalul cu studii, bine instruit. Acest aspect, împreună cu salariile mici în comparație cu sectorul privat, ar putea duce la o fluctuație accentuată a personalului care, la rândul său, va avea un impact negativ asupra capacităților instituționale. Fluctuația de personal ar putea diminua progresele înregistrate anterior.

#### 4.2.2 Structura instituțională propusă pentru implementarea PRS

După cum s-a prezentat în Capitolul 2, cadrul instituțional la nivel național este bine dezvoltat și funcțional. Cu toate acestea, la nivel local și regional se constată anumite curențe, care pot fi rezumate după cum urmează:

- **Discrepanțe privind responsabilitatea pentru întreținerea drumurilor locale.** APL au semnalat discrepanțe între prevederile legale și situația reală privind proprietatea și responsabilitatea de administrare a drumurilor la nivel local. Cu toate că Legea drumurilor prevede că administrarea drumurilor locale sunt în responsabilitatea APL, în practică acestea se află în gestionarea ASD. Această contradicție juridică creează anumite incertitudini și trebuie să fie eliminată;
- **Capacitate insuficientă de administrare a drumurilor locale.** Aparatul APL este relativ mic și, cel mai adesea, dispune numai de una sau două persoane responsabile pentru drumurile din raioane;
- **Finanțare insuficientă pentru drumurile locale.** APL se bazează în mare parte pe jumătatea din 50% din taxa de utilizare a drumurilor, pe care o percep în conformitate cu legislația națională. Cum era de așteptat, chiar și acele raioane care dispun de fonduri proprii suplimentare semnalează prezența unui deficit semnificativ de resurse financiare pentru întreținerea drumurilor;
- **Capacitate insuficientă de planificare a activităților de întreținere.** APL nu dispun de un plan de întreținere clar, iar lucrările de întreținere curentă sunt condiționate de disponibilitatea fondurilor și deciziile asupra acestora sunt luate în mod ad-hoc, în procesul respectiv adeseori fiind implicată întreprinderea de întreținere a drumurilor;
- **Concurență insuficientă în achiziții publice.** Contractele sunt în general mici, pornind de la mai puțin de 100.000 MDL și ajungând până la câteva sute de mii MDL. Deși se pretinde că contractele trebuie să fie atribuite câștigătorilor pe baza unui proces de licitație competitivă, ofertanții sunt cel mai adesea în număr insuficient sau sunt aceiași la toate licitațiile. În general, se consideră că concurența limitată cauzată de contracte mici și de scurtă durată, este motivul pentru costul relativ ridicat al întreținerii curente în Republica Moldova;
- **Lipsa cooperării interraionale.** APL ar fi gata să concluzeze pentru a beneficia de prețuri mai mici, însă în prezent nu există un mecanism care să determine cu claritate modul în care acest lucru ar putea fi realizat în contextul cadrului juridico-financiar.

Dată fiind situația actuală, ar trebui instituit un mecanism care să unifice necesitățile APL II în vederea alocării resurselor suficiente și punerea în aplicare a unui proces de planificare și programare sprijinit de MDRC, MTID și ASD.

Rolul APL II ar fi identificarea propunerilor de proiecte elaborate pe baza coridoarelor PRS, furnizarea informațiilor necesare și coordonarea propunerilor prin intermediul ADR. Implementarea proiectelor (achiziții publice, supravegherea contractelor de lucrări) agreeate de comun acord, de asemenea ar trebui să fie asigurată de către APL II.

Figura 4-1 de mai jos prezintă cele cinci elemente-cheie pentru eficientizarea serviciilor publice locale.

Figura 4-1: Modelul serviciilor publice locale eficiente



Sursa: Proiectul „Modernizarea Serviciilor Publice Locale în Republica Moldova”

Prin urmare, conceperea și furnizarea unor servicii publice locale eficiente în sectorul DRL se sprijină pe cinci piloni. Primul pilon, care vizează planificarea și programarea integrată la nivel local, este esențial pentru asigurarea corespunderii cu strategiile naționale și planurile de acțiune în domeniul transporturilor privind necesitățile și obiectivele locale. Cel de-al doilea pilon, ce presupune depășirea barierelor importante în calea unei planificări coerente în domeniul transporturilor la nivel local, necesită îmbunătățirea cooperării între APL pentru a defini coridoarele prioritare de drumuri în cadrul celulelor, precum și asigurarea întreținerii acestora. Al treilea pilon denotă necesitatea clară a investițiilor care să trateze atât investițiile de reabilitare din trecut, neglijate și desfășurate într-un ritm lent, cât și să asigure o infrastructură rutieră fiabilă pentru a asigura accesul confortabil la o varietate de servicii. Cel de-al patrulea pilon, ce vizează sporirea capacităților APL și prestatorilor de servicii de a planifica, prioritiza și întreține infrastructura drumurilor, este esențial pentru atragerea finanțării. Ultimul pilon ce ține de mobilizarea și sensibilizarea populației, este esențial pentru succesul oricărui efort de planificare și implementare a proiectelor de anvergură, precum și pentru asigurarea reflectării priorităților locale în cadrul investițiilor în sectorul DRL.

## **5 Planificarea pe termen scurt și mediu: Proiecte posibile**

### **5.1 Abordarea metodologică<sup>37</sup>**

Următorul subcapitol descrie abordarea metodologică folosită pentru elaborarea Programului Regional Sectorial și identificarea Conceptelor de Proiecte Posibile în sectorul Drumurilor Locale și Regionale.

#### **5.1.1 Contextul și considerațiuni asupra rețelei rutiere**

Republica Moldova este dotată cu o infrastructură rutieră suficientă, însă starea majorității drumurilor este rea. În condițiile unor resurse disponibile limitate pentru reabilitarea și întreținerea curentă a drumurilor, se impune necesitatea găsirii unei modalități de identificare a proiectelor care să asigure obținerea unei eficiențe sporite a cheltuielilor.

În continuare este descrisă abordarea metodologică în identificarea coridoarelor prioritare de drumuri regionale și locale, ca parte integrantă a PRS din domeniul infrastructurii drumurilor regionale și locale.

Obiectivul principal al acestei abordări constă în stabilirea unui proces realist, transparent și repetabil în vederea identificării coridoarelor prioritare și identificarea ulterioară a proiectelor.

Drumurile și străzile fac parte din rețeaua de drumuri prin intermediul căreia se desfășoară traficul rutier. În Republica Moldova, drumurile naționale (drumurile magistralele și republicane, vezi Figura 5-1) conectează capitala țării și orașele mari între ele, asigură legătura cu rețelele rutiere internaționale și servesc la efectuarea călătoriilor pe distanțe lungi.

---

<sup>37</sup> Descrierea cu privire la abordarea metodologică pentru elaborarea Programului Regional Sectorial și a Conceptelor Posibile de Proiecte în sectorul Drumurilor Locale și Regionale

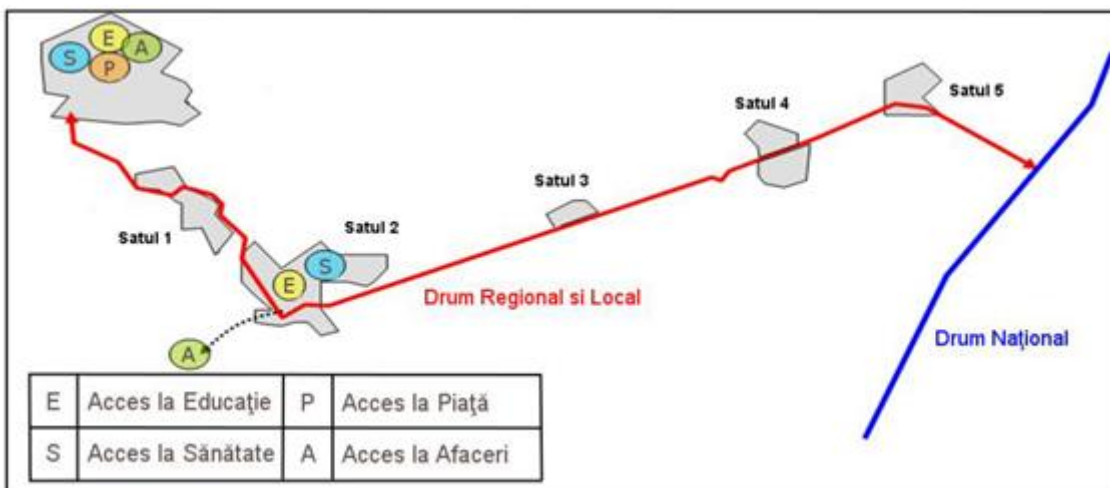
**Figura 5-1: Rețeaua de drumuri naționale**



Sursa: Proiectul „Modernizarea Serviciilor Publice Locale în Republica Moldova”

Drumurile regionale și locale conectează satele cu orașele mai mici și cu drumurile naționale. Pe lângă aceasta, drumurile regionale și locale asigură accesul populației rurale la servicii precum: piețe, instituții educaționale sau medicale (vezi Figura 5-2).

**Figura 5-2: Conectarea drumurilor regionale și locale la drumurile naționale**



Sursa: Proiectul „Modernizarea Serviciilor Publice Locale în Republica Moldova”



În prezent, Guvernul Republicii Moldova desfășoară un program amplu de reabilitare a drumurilor naționale, care este prezentat în Figura 5-3.

Figura 5-3: Programul de reabilitare a rețelei de drumuri naționale

No.	Drum	Finanțare	Lungime km	Cost mil. EUR	Perioada de Executare
<b>1. Contracte în derulare</b>					
1.1.	M2 Chișinău-Soroca	BERD	28,6	13,6	2011-2013
1.2.	M2 Chișinău-Soroca	BEI	16,3	4,8	2011-2013
1.3.	R3 Chișinău-Hîncești	BEI	8	8,7	2011-2012
1.4.	R14 Bălți-Sărăteni	CE NIF	19	9,6	2011-2013
1.5.	R14 Bălți-Sărăteni	CE MSG	4,7	2,5	2011-2013
1.6.	M2 Chișinău-Soroca	BEI	20,5	9,2	2012-2013
1.7.	M3 Chișinău-Giurgiulești	BERD	26	11,9	2012-2014
1.8.	M3 Chișinău-Giurgiulești	BERD	28,4	12,7	2012-2014
1.9.	M2 Chișinău-Soroca	MCC	24,2	21,3	2012-2014
1.10.	M2 Chișinău-Soroca	MCC	20,6	19,1	2012-2014
1.11.	M2 Chișinău-Soroca	MCC	23,2	14,9	2012-2014
1.12.	M2 Chișinău-Soroca	MCC	24,5	20,5	2012-2014
<b>Subtotal</b>			<b>244</b>	<b>148,8</b>	
<b>2. Contracte în curs de achiziție</b>					
2.1.	R1 Chișinău-Ungheeni	BEI	17,6	25	2013-2015
2.2.	R1 Chișinău-Ungheeni	BEI	44,2	35	2013-2015
2.3.	R1 Chișinău-Ungheeni	CE NIF	7,8	10	2013-2015
2.4.	M3 Chișinău-Giurgiulești	BERD	31,2	25	2013-2015
2.5.	R1 Chișinău-Ungheeni	BERD	22	19	2014-2015
2.6.	R33 Hîncești-Lăpușna	BERD	37,2	23	2014-2015
<b>Subtotal</b>			<b>160</b>	<b>137</b>	
<b>3. Contracte cu finanțare din acordurile financiare semnate în iunie 2013</b>					
3.1.	M3 Slobozia-Mare bypass	BERD	20,5	23,65	2014-2016
3.2.	R14 Bălți-Sărăteni	BERD	35,4	39,22	2014-2016
3.3.	R9 Soroca-Arionestii	BERD	31	16,86	2014-2016
3.4.	R34 Hîncești-Leova	BERD	83	56,8	2015-2016
3.5.	R16 Bălți-Fălești-Sculeni	BEI	54,7	37,7	2014-2016
3.6.	R6 Chisinau bypass	BEI	6,6	10,1	2014-2016
3.7.	M1 Chișinău bypass	BEI	8	17,2	2015-2016
3.8.	M21 Chișinău bypass	BEI	8,3	25,7	2015-2016
3.9.	M3 Porumbeni-Cimișlia	BEI	26,2	38	2014-2016
3.10.	M3 Comrat bypass	EIB	18	17	2014-2016
3.11.	R1 Bahmut bypass	CE NIF	5,7	6,1	2014-2015
3.12.	M3 Vulcanesti bypass	CE NIF	8,6	9	2014-2015
<b>Subtotal</b>			<b>306</b>	<b>297,33</b>	
<b>Din care planificate a fi licitate în septembrie 2013</b>					
3.2.	R14 Bălți-Sărăteni	BERD	35,4	39,22	2014-2016
3.6.	R6 Chisinau bypass	BEI	6,6	10,1	2014-2016
3.11.	R1 Bahmut bypass	CE NIF	5,7	6,1	2014-2015
3.12.	M3 Vulcanesti bypass	CE NIF	8,6	9	2014-2015
<b>4. Contracte cu finanțare neidentificată</b>					
4.1.	R13 Bălți-Gura Camencii		40	33,5	
4.2.	R34 Cantemir-Cahul		41,8	27,6	
4.3.	R3 Hîncești-Cimișlia		38,8	24	
<b>Subtotal</b>			<b>120,6</b>	<b>85,1</b>	
<b>TOTAL</b>			<b>830,6</b>	<b>668,23</b>	



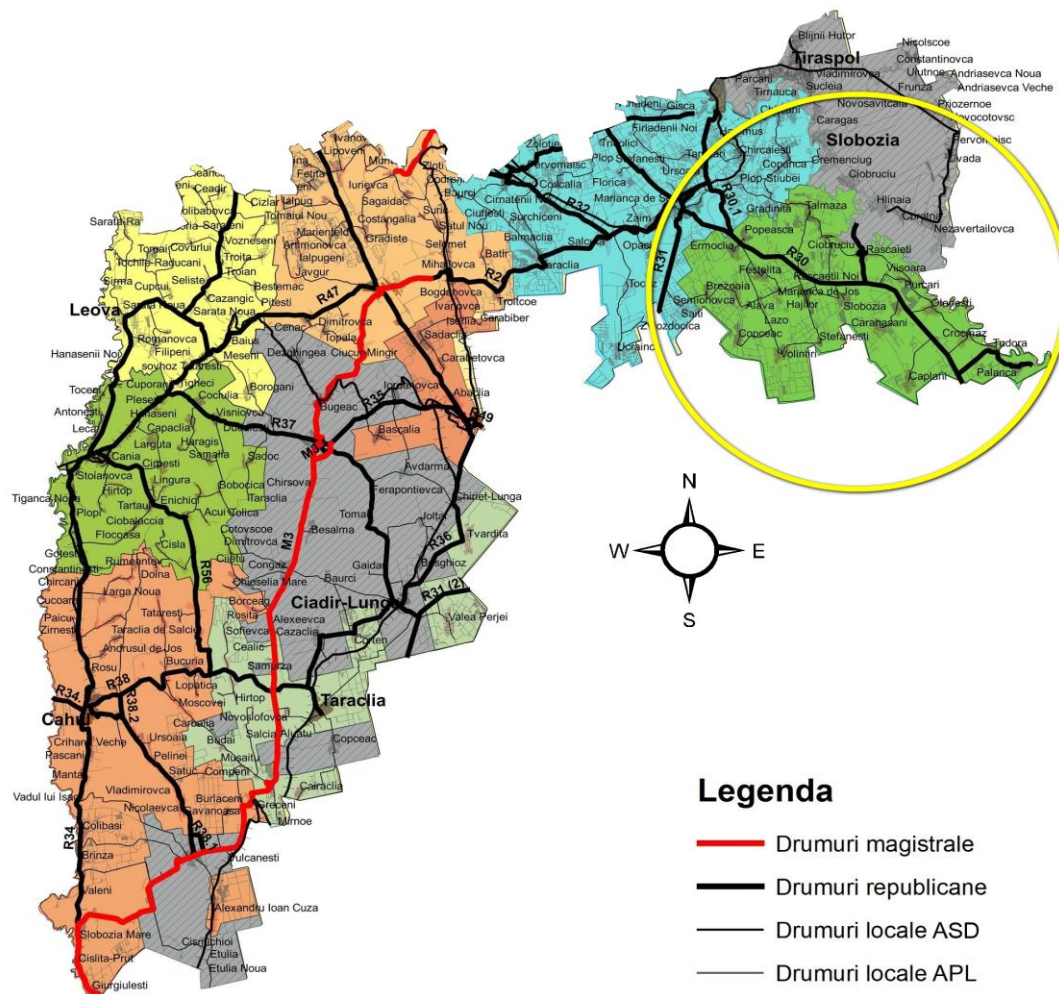
Sursa: Ministerul Transporturilor și Infrastructurii Drumurilor

### 5.1.2 Conectivitatea regională și locală

Deși rețeaua pe distanțe lungi este foarte importantă pentru dezvoltarea țării în întregime, ea nu este suficientă pentru a sprijini dezvoltarea regiunilor. Cu toate acestea, rețeaua națională de drumuri formează celule în cadrul cărora drumurile regionale și locale asigură conectivitatea.

Cercul marcat cu culoare galbenă în Figura 5-4 prezintă un exemplu de celulă identificată.

Figura 5-4: Drumurile naționale care formează o celulă



Sursa: Proiectul „Modernizarea Serviciilor Publice Locale în Republica Moldova”

Drumurile regionale și locale asigură conectivitatea în cadrul acestor celule. Aceste drumuri asigură conexiunea spre și din localități, acces la spitale, dar și la principale centre administrative.

Indiferent de statutul sau de forma de proprietate, aceste conexiuni sunt foarte importante pentru locuitorii localităților, datorită accesului pe care trebuie să-l asigure pe tot parcursul anului, în orice condiții meteorologice.

Alte exemple de locații importante, pe care drumurile regionale și locale ar trebui să le conecteze sunt școlile, stațiile de autobuz, stațiile de tren și clădirile administrative.

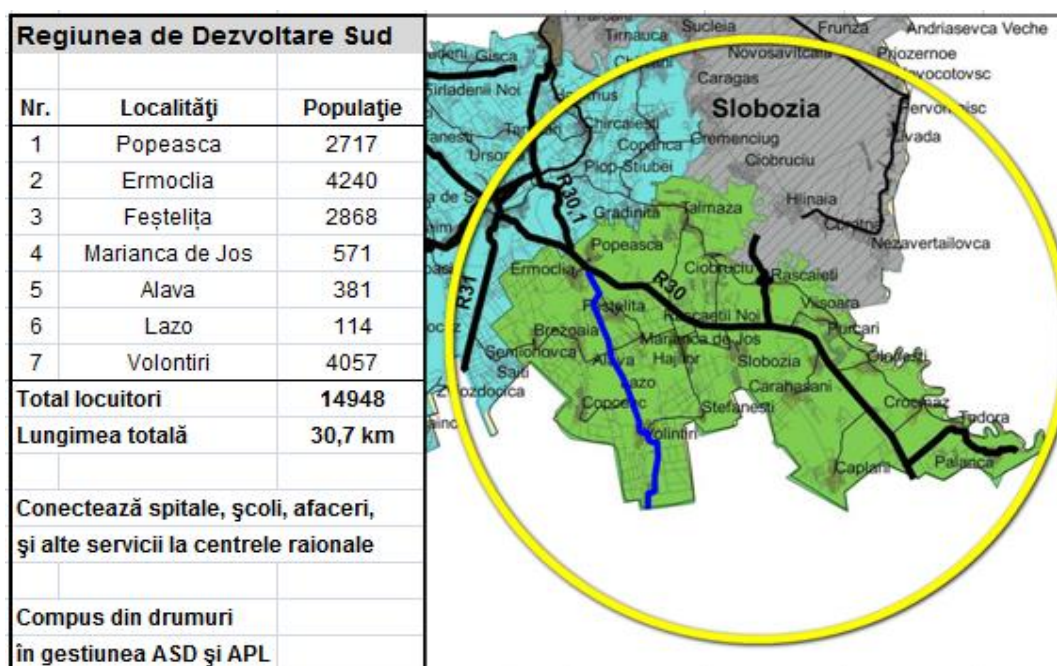
De asemenea, ar putea exista întreprinderi comerciale importante, care, în activitatea lor, depind de infrastructura rutieră.

Dat fiind faptul că îmbunătățirea concomitentă a tuturor drumurilor regionale și locale din întreaga țară nu este posibilă nici financiar, nici fizic, este importantă identificarea drumurilor care formează coridoare ce conectează infrastructura principală la care populația trebuie să aibă acces pe tot parcursul anului, în orice condiții meteorologice.

Identificarea acestor coridoare va ajuta la conturarea rețelei de drumuri regionale și locale prioritare, care va asigura valorificarea unei rentabilități maxime a investițiilor.

Figura 5-5 prezintă un exemplu de un posibil „coridor prioritar” într-o celulă identificată și prezentată mai sus. Coridorul conectează șase sate la un centru raional, deservește peste 10.000 de locuitori și asigură acces la infrastructura feroviară, la spitale, precum și la alte servicii. După cum se poate observa, coridorul conectează câteva localități la/cu drumurile magistrale și republicane. Mai mult, există unele localități care nu sunt amplasate exact pe acest coridor, dar care, ar putea fi conectate, în condițiile unor costuri reduse, prin ramificații scurte ce pornesc de la coridorul principal.

Figura 5-5: Exemplu de celulă cu un coridor local principal identificat



Sursa: Proiectul „Modernizarea Serviciilor Publice Locale în Republica Moldova”

Pentru atingerea unui impact maxim, coridorul exemplificat a fost identificat fără a ține cont de hotarele raioanelor sau de proprietarul / administratorul drumului. Pentru utilizatorii de drumuri nu ar trebui să conteze în a cui proprietate sau gestionare este drumul sau în ce raion este localizat, atât timp cât acesta conectează punctul de origine cu destinația dorită.

### 5.1.3 Baza metodologiei

Abordarea metodologică prezentată mai sus se bazează pe Strategia Națională de Dezvoltare „Moldova 2020”, Strategia de Transport și Logistică și Strategiile de Dezvoltare Regională în vigoare, prevederile principale ale căror sunt:

- Fiind o țară fără acces direct la mare, Republica Moldova are necesitatea de a fi conectată la rețeaua internațională de drumuri;
- Conexiunile internaționale și pe distanțe lungi sunt asigurate prin intermediul rețelei naționale de transport (drumuri magistrale și republicane);
- În prezent, un vast program de reabilitare a drumurilor naționale este în curs de desfășurare;

- Conexiunea între drumurile locale și regionale trebuie asigurată printr-o rețea de drumuri, care, la rândul ei, să fie conectată la rețeaua națională de drumuri;
- Drumurile naționale divizează teritoriul Moldovei în “celule” în interiorul cărora trebuie asigurată conectivitatea locală și regională;
- Drumurile de importanță locală și regională sunt destinate sprijinirii dezvoltării socio-economice a regiunilor;
- Absența resurselor pentru reabilitarea întregii rețele de drumuri locale impune identificarea drumurilor prioritare regionale și locale în vederea stabilirii unui cadru de utilizare eficientă a resurselor.

Mai mult, comentariile părților interesate primite în cadrul atelierelor de lucru au indicat că există:

- Necesitatea unei îmbunătățiri semnificative a drumurilor regionale și locale;
- Lipsa capacităților și resurselor pentru repararea și întreținerea drumurilor regionale și locale;
- Necesitatea de prioritizare a cheltuielilor pentru obținerea celor mai rentabile soluții de sprijinire a dezvoltării regionale.

Această abordare metodologică, ce presupune elaborarea unui Program Sectorial Regional, precum și identificarea Conceptelor de Proiecte Posibile, constă din două etape:

**La prima etapă**, o rețea de celule, precum și de drumuri regionale și locale prioritare, au fost identificate în cadrul atelierelor de lucru de către membrii GLRS, discutate și aprobate de către ADR, MDRC, MTID, ASD și alte părți interesate.

**La a doua etapă**, vor fi identificate în mod participativ Concepte de Proiecte Posibile care sunt parte a coridoarelor prioritare. Părțile interesate, inclusiv APL vor fi susținute prin facilitarea acestui proces de către ADR și, la necesitate, vor fi asistate de către experți în domeniu în aspecte tehnice. Această abordare în două etape are următoarele puncte forte:

- Permite o identificare mai coerentă a proiectelor care vor contribui la dezvoltarea regională;
- Ia în considerare definiția de „drumuri regionale” din Legea drumurilor a Republicii Moldova și, prin urmare, fiind în conformitate cu prevederile Ministerului Transporturilor și Infrastructurii Drumurilor (MTID);
- Procesul de selectare nu este constrâns de obligația includerii unui număr minim de sectoare / proiecte per raion, ceea ce ar putea rezulta într-un număr prea mare de propuneri de proiecte;
- Proiectele vor fi identificate interraional și interregional;
- Va servi drept cadru pentru continuarea îmbunătățirii conectivității locale și va oferi o orientare pentru eforturile viitoare ale MDRC (Fondul Național de Dezvoltare Regională), MTID și ASD;
- Permite implicarea ulterioară a donatorilor, prin crearea unui program de bază continuu pentru reabilitarea drumurilor locale.



A doua etapă prevede următoarele:

- La în considerare metodologia utilizată de alte sectoare ale proiectului din cadrul MDRC/MSPL în ceea ce privește implicarea părților interesate;
- Acordă responsabilitatea de selectare inițială părților interesate și APL, urmată de un proces de calificare ce implică un dialog între acestea.

Abordarea metodologică descrisă mai sus presupune o metodă clară și coerentă pentru identificarea celulelor și coridoarelor prioritare în cadrul celulelor. Această metodă este în concordanță cu strategiile în vigoare și ține cont de opiniile părților interesate. Mai mult, procesul de identificare poate fi ușor înțeles de către toate părțile interesate și repetat în orice moment în viitor.

#### 5.1.4 Criterii pentru identificarea celulelor

După cum a fost subliniat anterior, celulele identificate constituie cadrul în care se va dezvolta conectivitatea regională și locală a drumurilor, precum și:

- Fiecare celulă trebuie să fie mărginită de drumuri naționale și, în unele cazuri, de frontiera de stat;
- Celulele mai mari sunt preferabile celor mai mici, în vederea evitării fragmentării excesive a teritoriului raioanelor;
- Celulele trebuie să aibă dimensiuni comparabile.

Tabelul de mai jos prezintă numărul celulelor identificate în Regiunea de Dezvoltare Sud.

**Tabel 5-1: Numărul celulelor identificate în RDS**

Celule intraregionale	Celule interregionale	Total celule în RDS	Total Celule în 3 RD
4	3	7	21

Sursa: Proiectul „Modernizarea Serviciilor Publice Locale în Republica Moldova”

#### 5.1.5 Criterii pentru coridoarele prioritare de drumuri regionale și locale

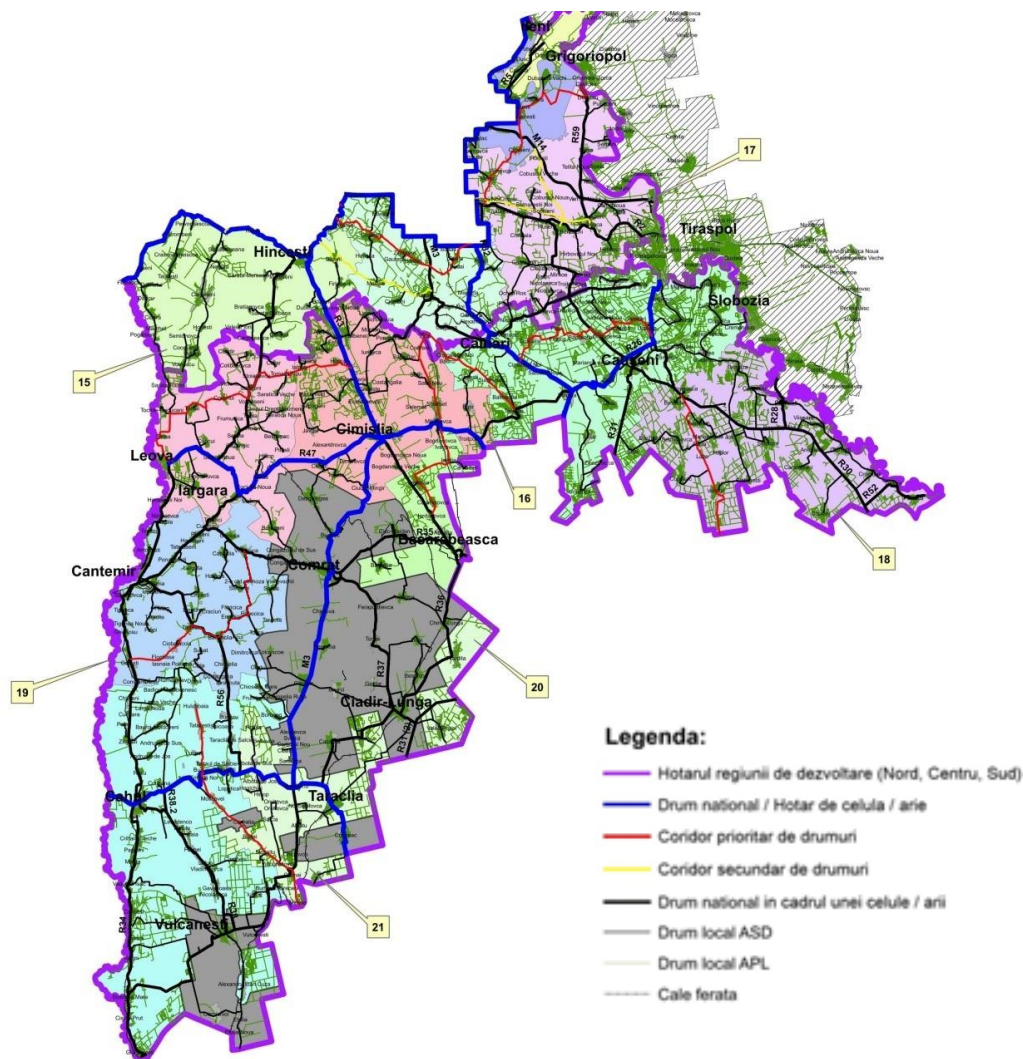
Luând în considerare prevederile documentelor și strategiilor de orientare, precum și informațiile prezentate la atelierile de lucru inițiale, ADR și părțile interesate au agreeat următoarele criterii de identificare a coridoarelor prioritare de drumuri regionale și locale:

- Drumurile regionale și locale trebuie să asigure conexiunea către localitățile și infrastructură de primă importanță, precum și către centre raionale și orașe;
- Conform discuțiilor din cadrul atelierelor de lucru desfășurate, locațiile și infrastructura importantă includ:
  - Instituții publice (școli, spitale, clinici, autorități administrative);
  - Servicii de urgență;
  - Infrastructura economică;
  - Infrastructura sportivă;
  - Infrastructura turistică;
  - Acces la alte moduri de transport;

- Conexiunea la subdiviziuni ale Departamentului Situații Excepționale;
- Conexiunea la mediul de afaceri (Zone Economice Libere, parcuri industriale, incubatoare de afaceri etc.);
- Coridorul trebuie să înceapă sau să se sfârșească la un drum național - pentru a extinde conectivitatea oferită de rețeaua de drumuri naționale;
- Coridorul trebuie să asigure conexiunea între localitățile din două sau mai multe raioane sau între minim patru localități dintr-un raion, pentru a spori conectivitatea la nivel local și regional (Legea drumurilor din RM);
- Coridorul trebuie să reducă substanțial timpul de călătorie (doar pentru sectoarele noi de drum);
- Coridorul trebuie să asigure conexiunea la mai multe locații și infrastructură de primă importanță, pentru sprijinirea dezvoltării regionale.

Coridoarele prioritare identificate inițial au fost transpuse în Sistemul Informațional Geografic (GIS) și date privind aliniamentele, cum ar fi lungimea fiecărui coridor au fost obținute pe baza calculului GIS. Figura 5-6 reprezintă o hartă care ilustrează coridoarele prioritare și celulele identificate. Tabelul 5-2 enumeră caracteristicile-cheie ale coridoarelor prioritare.

Figura 5-6: Harta celulelor și coridoarelor prioritare de drumuri regionale și locale în RDS



Sursa: Proiectul „Modernizarea Serviciilor Publice Locale în Republica Moldova”

**Notă:** Coridoarele prioritare au fost ulterior cizelate folosind sistemul GIS. Lungimea și alte date vor fi supuse modificărilor. Doar o evaluare topografică detaliată va permite determinarea lungimii exacte și a altor caracteristici.

Tabel 5-2: Date privind coridoarele prioritare de drumuri regionale și locale, RDS

RD Sud (estimări)								
Coridoare principale	Coridoare de alternativă	Lungime coridoare (estim.)	Localități conectate	Populație rurală conectată (recensământ 2004)			% din totalul populației rurale a RDS (recens. 2004)	Persoane deservite per km (estim.)
				Femei	Bărbați	Total		
7	0	270,6 km	72	52.896	51.387	104.283	25,8%	385 pers./km

Sursa: Proiectul „Modernizarea Serviciilor Publice Locale în Republica Moldova”

**Notă:** Coridoarele prioritare au fost ulterior cizelate folosind sistemul GIS. Lungimea și alte date vor fi supuse modificărilor. Doar o evaluare topografică detaliată va permite determinarea lungimii exacte și a altor caracteristici.

Pentru fiecare dintre coridoarele prioritare de drumuri regionale și locale identificate a fost elaborată o fișă de proiect, după cum este prezentat în Anexa 3. Fiecare fișă conține informații privind numărul de localități deservite, accesul la servicii sociale, sanitare și educaționale, precum și lungimea coridorului, compoziția acestuia și altele.

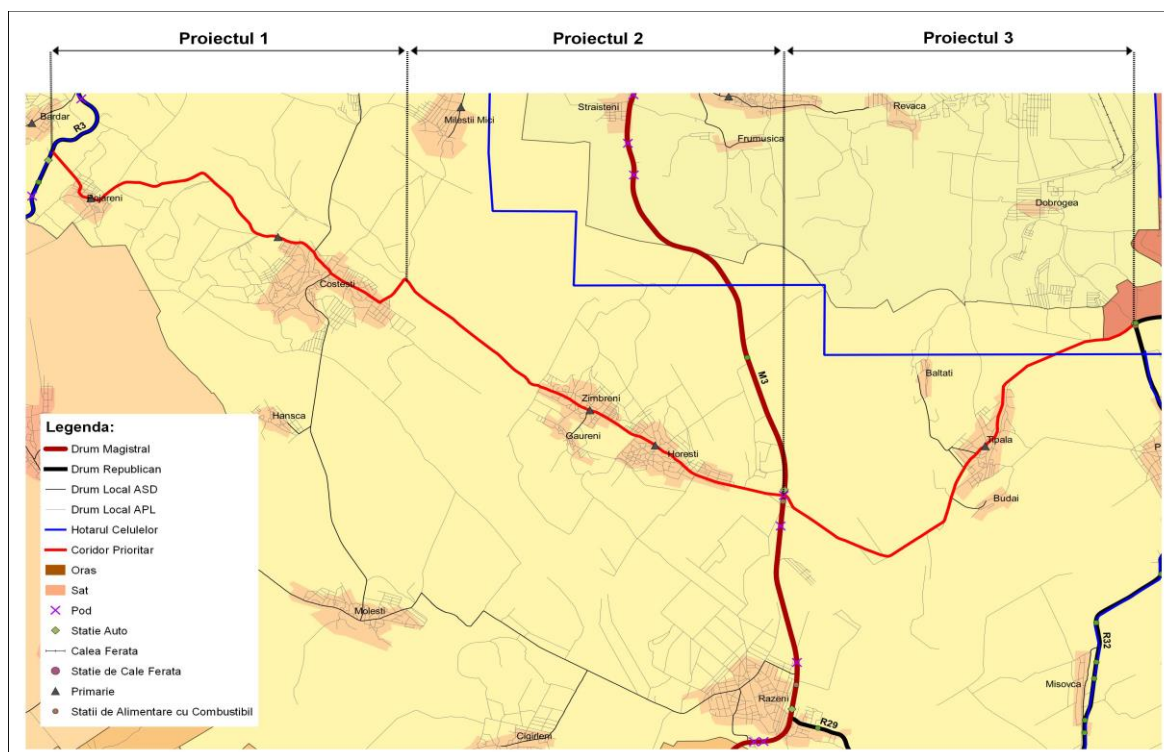
## **5.2 Cadrul și criteriile pentru identificarea Conceptelor de Proiecte Posibile**

Conceptele individuale de proiect de-a lungul coridoarelor prioritare vor fi identificate într-o manieră participativă. Coridoarele prioritare de drumuri regionale și locale identificate servesc drept bază pentru elaborarea Conceptelor de Proiecte Posibile (CPP).

După aprobarea coridoarelor prioritare de drumuri regionale și locale, următorul pas va reprezenta identificarea CPP de-a lungul acestor coridoare. Vor fi furnizate fișe de identificare a proiectelor - formulare de aplicare a CPP (vezi Anexa 4 pentru formularul solicitat de colectare a datelor). În scopul evitării unei mulțimi excesiv de fragmentate de porțiuni scurte de drum, lungimea minimă a unui proiect propus trebuie să măsoare cel puțin 10 km. Figura 5-7 exemplifică divizarea unui coridor în mai multe CPP.



**Figura 5-7: Exemplu ce ilustrează divizarea unui coridor în sectoare individuale de proiect**



Sursa: Proiectul „Modernizarea Serviciilor Publice Locale în Republica Moldova”

O altă opțiune propusă ar fi considerarea unui coridor drept un CPP, aplicând același proces și criteriile precum cele descrise mai jos.

După identificarea și prezentarea CPP, acestea vor fi evaluate, punctate și ponderate pe baza următoarelor criterii:

- Lungimea de peste 10 km a proiectului;
- Numărul de conexiuni la diverse localități;
- Numărul de conexiuni la școala/școli;
- Numărul de conexiuni la spitalul/spitale;
- Numărul de conexiuni la întreprinderi;
- Accesul la obiective turistice;
- Accesul la frontiera națională;
- Conexiunea la subdiviziuni ale Departamentului Situații Excepționale;
- Conexiunea la mediul de afaceri (Zone Economice Libere, parcuri industriale, incubatoare de afaceri etc.);
- Starea îmbrăcămintei rutiere;
- Relieful terenului (câmpie, deal, munte);
- Costul de reabilitare per km de drum;
- Persoane deservite per km de drum;
- Costul per persoană deservită;
- Traficul existent și viitor, compoziția traficului;

- Nivelul cerințelor de evaluare a mediului;
- Alte criterii identificate în consultare cu ADR și APL.

Fiecărui sector de drum i se va acorda un punctaj în conformitate cu criteriile mai sus enumerate, în scopul identificării celor mai relevante proiecte candidate. La rândul lor, acestea vor fi prezentate de către aplicant în formă cartografică / pe hartă și discutate cu MDRC, ADR, MTID, ASD și APL II. În mod special, va fi necesară compararea proiectelor identificate cu programul drumurilor locale în curs de execuție ale ASD pentru a evita suprapunerea și pentru generarea sinergiei în măsura posibilităților.

În timpul procesului de punctare, ponderare și prioritizare, informația furnizată în fișe va fi verificată la fața locului, pentru a avea certitudinea că punctajul nu se modifică dramatic sau un proiect nu se dovedește a fi neviabil atunci când este privit în mai multe detalii. Acest lucru se va realiza prin intermediul vizitelor pe teren și pe baza fișelor prezentate. Anexa 4 – Formularul de colectare a datelor pentru CPP prevede structura în care să fie încadrate datele și oferă informații suplimentare privind anumite aspecte necesare și modul în care datele ce țin de acestea vor fi colectate.

### 5.2.1 Descrierea analizei multicriteriale

Informațiile aferente fiecărui concept de proiect vor fi colectate și introduse într-o bază de date care va fi apoi folosită pentru efectuarea unei Analize Multicriteriale (AMC). Analiza multicriterială reprezintă un instrument de prioritizare a proiectelor conform unor criterii precum: conectivitatea regională, accesul la servicii (de sănătate și asistență medicală), dezvoltarea regională, condițiile rutiere, aspectele de gen ș.a. Tabelul de mai jos exemplifică un astfel de mecanism de prioritizare a Conceptelor de Proiecte Posibile propuse. Vor fi acordate punctaje fiecărui proiect în funcție de anumite criterii de eligibilitate. Spre exemplu, dacă proiectul asigură conexiunea la o școală va primi 1 punct; dacă asigură conexiunea la 2 școli – 2 puncte (vezi Tabelul 5-3). Astfel, proiectul care îndeplinește cele mai multe criterii va primi un punctaj total maxim, care va fi apoi utilizat în vederea prioritizării proiectelor. Tabelul 5-4 prezintă un exemplu simplificat al unei asemenea prioritizări.

În mod evident, aplicarea AMC constituie un proces iterativ ce urmează a fi ulterior optimizat prin contribuția părților interesate și în conformitate cu datele colectate pentru fiecare CPP în parte.

**Tabel 5-3: Exemplu de posibile criterii de prioritizare**

	Criteriu	Punctaj		
		1 (1 punct)	2 (2 puncte)	3 (3 puncte)
1	Persoane deservite/km	>50/km	>100/km	>200/km -
2	Cost per persoană deservită	UD	UD	UD
3	Conexiune cu localități	2 localități	4 localități	6 localități
4	Conexiune cu școli	1 școală	2 școli	3 școli -
5	Conexiune cu spitale	1 spital	2 spitale	>2 spitale
6	Conexiune cu întreprinderi	joasă	medie	ridicată
7	Costul investiției per km	<300.000 EUR/km	200-300.000 EUR/km	<200.000 EUR/km
8	Starea îmbrăcăminte rutiere	toate anotimpurile	-	nu toate anotimpurile
9	Trafic curent	< 100 vehicule/zi	100-200 vehicule/zi	200-400 vehicule/zi

10	Acces la obiective turistice	-	-	da
11	Acces la frontiera națională	-	-	da
12	Evaluarea de mediu	ridicată	medie	joasă

Sursa: Proiectul „Modernizarea Serviciilor Publice Locale din Republica Moldova”

**Tabel 5-4: Exemplu de posibilă prioritizare a proiectelor**

	Dezvoltare regională	Access la școală	Acces la servicii de sănătate	Acces la mediul de afaceri	Punctaj total	Prioritate
Concept Proiect 1	2	3	1	2	8	ridicată
Concept Proiect 2	1	1	1	1	4	medie
Concept Proiect 3	0	0	1	1	2	joasă

Sursa: Proiectul „Modernizarea Serviciilor Publice Locale din Republica Moldova”

### 5.2.2 Modelul de decizie economică RED

Determinarea beneficiului economic al proiectelor identificate este extrem de importantă în atragerea resurselor financiare externe pentru implementarea proiectelor posibile. În continuare este descrisă metoda de calcul ce urmează a fi utilizată în acest scop.

Modelul RED (Modelul de Decizie Economică pentru Drumuri) este un model de analiză economică pe bază de calcul tabelar conceput pentru evaluarea drumurilor cu trafic redus și variabil, precum și cu o stare tehnică a structurii rutiere variabilă, preponderent rea. Acest model a fost elaborat de către Banca Mondială în temeiul aceluiași principii precum HDM-4 (un alt model de analiză economică, folosit pentru drumuri cu trafic intens), însă cu accent pe ușurința de utilizare și cerințe de date mai puțin exigente. Este, de asemenea, un model potrivit pentru utilizarea în asociere cu alte metode – non-economice – de evaluare a proiectelor de drumuri. Aceste caracteristici îl recomandă drept cel mai adecvat instrument pentru scopul acestui Program.

### 5.3 Concluzii și sinteză

Metodologia prezentată mai sus permite stabilirea unui proces transparent și repetabil de planificare și programare în domeniul infrastructurii DRL. Dat fiind numărul și lungimea mai mare de DRL în regiune, se impune stabilirea unui proces axat pe resurse limitate și cheltuieli eficiente. Identificarea coridoarelor prioritare reprezintă un punct de pornire pentru structurarea cheltuielilor într-un mod transparent și participativ. Un alt avantaj al procesului, metodologiei și criteriilor propuse este faptul că ulterior, la intervale regulate, pot fi operate îmbunătățiri la metodologia și procesul stabilit. Acest lucru ar putea fi aplicat la îmbunătățirea criteriilor de selectare, precum și acordarea unor ponderi diferențiate unor anumite criterii mai “importante” decât altele.

În plus, metoda propusă este flexibilă în materie de finanțare; permite nu doar finanțarea unui coridor sau unui sector din acesta, de către diverși finanțatori, dar de asemenea va oferi APL un anumit nivel de certitudine în planificare, precum și extinderea potențială a unui coridor identificat.

Sistemul de coridoare prioritare poate conduce la stabilirea unui portofoliu de proiecte care poate fi prezentat diferitor donatori și instituții financiare internaționale.

## 6 Planul de acțiuni

În vederea atingerii obiectivelor PRS pentru sectorul DRL, a fost elaborat Planul de acțiuni ce include activități și măsuri specifice și a fost discutat în comun cu părțile interesate implicate în Program. Aceste activități și măsuri sunt necesare pentru facilitarea în continuare a implementării proiectelor din sectorul DRL și pentru asigurarea dezvoltării durabile a sectorului la nivel regional.

Acțiunile și măsurile propuse în Planul de acțiuni al PRS sunt definite la nivel național, regional și local și urmăresc o dezvoltare armonioasă a sectorului DRL. La nivel național, acțiunile au fost preluate din principalele documente strategice de sector aprobate de Guvernul Republicii Moldova. Cât privește acțiunile la nivel regional și local, acestea au fost identificate pe parcursul procesului de planificare, analizei necesităților de dezvoltare a sectorului pe termen mediu, pe baza informațiilor obținute la atelierele de lucru, precum și prin intermediul discuțiilor purtate cu părțile interesate.

Pentru fiecare obiectiv specific național și regional, Planul de acțiuni cuprinde rezultatele scontate, acțiunile necesare de a fi întreprinse, menționează instituțiile responsabile și alte instituții implicate, stabilește termenii pentru realizarea acțiunilor corespunzătoare, precum și descrie produsele și indicatorii de progres.

### 6.1 Nivel național

Planul de acțiuni la nivel național este definit de Strategia de Transport și Logistică

(STL) inclusiv de planul de acțiuni al acesteia, și de Strategia Națională pentru Siguranță Rutieră 2011-2020 (SNSR). Acțiunile prevăzute în plan au menirea de a aborda următoarele deficiențe:

- Finanțare insuficientă pentru reparația și întreținerea drumurilor locale;
- Număr mare de accidente rutiere;
- Necesitatea de dezvoltare continuă a capacității de management al sistemului de întreținere a drumurilor publice;
- Sistem de planificare a lucrărilor de reparații pe drumurile locale centralizat și inefficient.

Activitățile propuse în Planul de acțiuni la nivel național reprezintă obiectivele stabilite în documentele strategice de sector, relevante pentru implementarea cu succes a obiectivelor specifice la nivel regional. În acest scop, se recomandă o coordonare sporită între actorii din domeniu la nivel național și regional.

Tabel 6-1: Planul de acțiuni la nivel național

Nivel național						
Rezultate scontate	Acțiuni	Termen de implementare	Autoritate responsabilă	Părți implicate	Produse	Indicatori de progres
<b>Obiectiv specific 1:</b> Reparația și întreținerea corespunzătoare a drumurilor locale (STL)						
1.1. Lucrările de reparație și întreținere a drumurilor locale efectuate la nivelul corespunzător	1.1.1. Identificarea și implementarea proiectelor de reparație a drumurilor locale	2022	MTID	APL II MDRC ADR	Resursele disponibile alocate, în mod prioritar, pentru proiectele cele mai fezabile de reparație a drumurilor locale  Cheltuielile utilizatorilor de drumuri reduse la niveluri competitive	6.008 km de drumuri locale calificați în stare bună (IRI 2-4). Costurile medii de operare a vehiculelor pe întreaga rețea de drumuri reduse: • De la 2.88 MDL/km (0.18 EUR/km) curent la 2.72 MDL/km (0.17 EUR/km) pentru autoturisme; • De la 12,8 MDL/km (0.8 EUR/km) până la 11.2 MDL/km (0.7 EUR/km) pentru autocamioane
	1.1.2. Menținerea rezultatelor obținute din reparația drumurilor locale prin întreținerea acestora la nivelul corespunzător	2022	MTID	APL II MDRC ADR	Starea drumurilor locale și întreținerea acestora menținută la nivelul corespunzător	6.008 km de drumuri locale întreținute corespunzător până în 2021  Viteza medie de deplasare mărită cu 20 km/h, pentru a atinge 70 km/h
<b>Obiectiv specific 2:</b> Continuarea implementării Planului de acțiuni privind implementarea reformei sistemului de întreținere a drumurilor publice (STL)						
2.1. Prevederile Planului de acțiuni privind reforma sistemului de întreținere a drumurilor publice implementate în continuare	2.1.1. Ajustarea cadrului legal și normativ și a standardelor tehnice la cerințele noului sistem de întreținere	2016	MTID	MDRC	Performanța sistemului de întreținere a drumurilor publice îmbunătățită	Cadru legal și normativ și standardele ajustate la cerințele noului sistem de întreținere
	2.1.2. Implementarea tehnologiilor moderne pentru întreținerea drumurilor și achiziționarea echipamentului necesar	2017	MTID	ASD, S.A. Drumuri	Drumurile întreținute corespunzător, utilizând tehnologiile moderne	Tehnologii moderne pentru întreținerea drumurilor implementate și întreprinderile dotate cu echipamentul necesar
	2.1.3. Implementarea noilor contracte de întreținere a drumurilor, în conformitate cu cele mai bune practici internaționale	2016	MTID	ASD, S.A. Drumuri	Drumurile întreținute în conformitate cu nivelul de întreținere al noii clasificării	Contractele multianuale de întreținere implementate
	2.1.4. Asigurarea implementării lucrărilor de întreținere de rutină a drumurilor prin intermediul unui concurs public	2017	MTID	ASD, S.A. Drumuri	Fondurile sunt utilizate în mod transparent și eficient	Licitațiile publice la lucrările de întreținere de rutină a drumurilor implementate
	2.1.5. Consolidarea capacității și formarea managerială a personalului implicat în întreținerea dru-	2016	MTID	MDRC	Personalul implicat în întreținerea drumurilor deține capacități și calificări consolidate	Managementul întreprinderilor îmbunătățit

Nivel național						
Rezultate scontate	Acțiuni	Termen de implementare	Autoritate responsabilă	Părți implicate	Produse	Indicatori de progres
	murilor					
	2.1.6. Implementarea sistemului de management de întreținere a drumurilor	2017	MTID	MDRC	Lucrările de întreținere a drumurilor sunt planificate	Sistemul de management de întreținere a drumurilor implementat
<b>Obiectiv specific 3: Reducerea numărului de accidente rutiere (SNSR)</b>						
3.1. Condițiile de siguranță rutieră îmbunătățite și numărul de accidente redus	3.1.1. Implementarea prevederilor Strategiei naționale de siguranță rutieră	2020	MTID	MAI ME MS MTIC APL	Numărul total de accidente rutiere este redus	Numărul de accidente soldate cu deces mai mic de 250 în anul 2020
	3.1.2. Includerea îmbunătățirilor de siguranță rutieră în proiectele de drumuri	2015	MTID	ASD MDRC APL		Numărul de accidente rutiere cu răniți mai mic de 1.500 în anul 2020
	3.1.3. Includerea îmbunătățirilor de siguranță rutieră în activitățile de întreținere a drumurilor	2017	MTID	ASD MDRC APL		Numărul de accidente la 10 milioane vehicule/km mai mic de 6 în anul 2020
	3.1.4. Desfășurarea campaniilor de siguranță rutieră, regulilor de conduită la volan și programelor de aplicare a legilor	2020	MTID	MAI ME MS MTIC APL		Disciplina la trafic îmbunătățită
<b>Obiectiv specific 4: Eficientizarea planificării lucrărilor de reparație a drumurilor locale (STL)</b>						
4.1. Planificarea lucrărilor de reparație a drumurilor locale realizată în mod eficient	4.1.1. Revizuirea și ajustarea legislației curente	2015-2016	MTID	MDRC	Legislația ajustată la necesitățile de sector	Planificarea lucrărilor de reparație a drumurilor locale facilitată de prevederile legislației
	4.1.2. Descentralizarea administrației drumurilor locale prin: <ul style="list-style-type: none"> <li>Trecerea unei părți a drumurilor locale mai importante, în drumuri regionale;</li> <li>Transmiterea drumurilor locale rămase la balanța ASD către APL II, cu asigurarea alocării de resurse din Fondul Rutier pentru reparația și întreținerea acestora;</li> <li>Asigurarea transferului de capacitate pentru gestionarea eficientă a drumurilor locale.</li> </ul>	2018	MTID	APL II	Gestionarea drumurilor locale eficientizată	Sistemul de gestionare a drumurilor locale descentralizat

## 6.2 Nivel regional și local

Planul de acțiuni la nivel regional și local prevede obiective specifice, acțiuni și măsuri care au fost stabilite luând în considerare obiectivele sectoriale și activitățile de realizare a acestora din documentele strategice de nivel național.

Măsurile descrise în Planul de acțiuni la nivel regional au menirea să abordeze următoarele deficiențe:

- Lipsa generală de date privind rețeaua rutieră din inventarul APL;
- Starea generală nesatisfăcătoare a DRL;
- Insuficiența resurselor financiare a APL II pentru întreținerea DRL;
- Abordarea insuficientă a aspectelor de mediu și sociale în sectorul DRL;
- Abordarea insuficientă a aspectelor de gen în sectorul DRL;
- Discrepanțe între prevederile legale și situația reală privind proprietatea și responsabilitatea de administrare a drumurilor la nivel regional și local;
- Insuficiența comunicării și definirea neclară a responsabilităților și sarcinilor dintre ASD și ALP II;
- Insuficiența capacităților APL II de planificare, programare, implementare a proiectelor și întreținere a DRL;
- Carențe în asigurarea continuității în planificarea sectorului DRL la nivel regional.

Tabel 6-2: Planul de acțiuni la nivel regional și local

Nivel regional și local						
Rezultate scontate	Acțiuni	Termen de implementare	Autoritate responsabilă	Părți implicate	Produse	Indicatori de progres
<b>Obiectiv specific 1:</b> Reabilitarea și asigurarea ciclului complet de întreținere a circa 250 km de drumuri în RD Sud până în 2020						
1.1. Îmbunătățirea datelor de bază pentru planificarea și programarea DRL și elaborarea și aplicarea SGAR	1.1.1. Colectarea datelor de bază și cartografierea drumurilor existente	2018	APL II	ASD	Hărțile și datele de bază cu privire la rețeaua rutieră actualizate SGAR creat și pus în aplicare	SGAR elaborat și hărțile existente actualizate pentru drumurile din gestiunea APL
1.2. Completarea SGAR cu date privind progresele realizate în reabilitarea DRL	1.2.1. Completarea datelor de bază și hărților cu informații privind progresele în reabilitarea DRL	2020	APL II	ASD	SGAR completat și actualizat	Datele de bază și hărțile existente extinse pentru a include date actualizate privind drumurile reabilite
1.3. Planificarea corespunzătoare pentru reabilitarea DRL	1.3.1. Identificarea coridoarelor de DRL	2014-2015	APL II	ADR MDRC MTID	Coridoarele de DRL identificate	250 km de coridoare identificate sunt evaluate în RD Sud
	1.3.2. Identificarea și dezvoltarea Conceptelor de Proiecte Posibile	2015	APL II	ADR MDRC MTID	Proiecte în valoare de 90 milioane EUR identificate în trei RD	Proiecte pentru 130 - 140 km de drumuri identificate și evaluate în RD Sud
	1.3.3. Dezvoltarea Conceptelor de Proiecte Viabile	2015	APL II	ADR MDRC MTID	Proiecte în valoare de 60 milioane EUR identificate în trei RD	Evaluarea fezabilității proiectelor pentru 80 - 90 km de drumuri efectuată în RD Sud
	1.3.4. Finalizarea documentației de proiect	2015	APL II	ADR MDRC MTID	Proiecte în valoare de 40 milioane EUR identificate în trei RD	Proiectare preliminară și estimări de costuri ale proiectelor pentru 50 - 60 km de drumuri efectuate în RD Sud
1.4. Asigurarea finanțării suficiente pentru reabilitarea și întreținerea DRL	1.4.1. Racordarea resurselor pentru reabilitarea și întreținerea DRL la necesitățile primordiale în rezultatul transferului drumurilor	2018	MTID	APL II	Suficiente resurse financiare alocate	3.000 EUR per km alocați anual pentru întreținerea DRL  Un program de 4 milioane EUR pe an pentru a finanța reabilitarea drumurilor DRL în RD Sud stabilit
	1.4.2. Stabilirea și menținerea unui dialog permanent cu donatorii în scopul atragerii finanțării pentru DRL	2015-2020	MDRC	MTID ADR APL II	Fonduri adiționale alocate	Donatorii sunt implicați în finanțarea proiectelor de reabilitare a DRL
1.5. Sporirea măsurilor de salvagardare privind aspectele de mediu și sociale în sectorul DRL	1.5.1. Evaluarea Impactului asupra Mediului Înconjurător și Social (EIMÍS) pentru sectorul DRL	2015	APL II	ADR	EIMÍS pentru proiectele DRL efectuată	EIMÍS pentru proiectele DRL aprobate
	1.5.2. Încorporarea planului standard de monitorizare privind aspectele de mediu și sociale pentru fiecare proiect DRL	2015-2020	APL II	ADR	Aspecte de mediu și sociale încorporate în implementarea proiectelor DRL	Fiecare proiect major de DRL supus licitației împreună cu planul de monitorizare privind aspectele de mediu și sociale



Nivel regional și local						
Rezultate scontate	Acțiuni	Termen de implementare	Autoritate responsabilă	Părți implicate	Produse	Indicatori de progres
	1.5.3. Monitorizarea respectării măsurilor de salvagardare privind aspectele de mediu și sociale	2015-2020	APL II	ADR	Aspectele de mediu și sociale sunt respectate	Implementarea prevederilor privind aspectele de mediu și sociale este asigurată
1.6. Creșterea gradului de conștientizare și încadrarea aspectelor de gen în sectorul DRL	1.6.1. Încorporarea aspectelor de gen în activitățile de planificare, programare și întreținere în proiectele de drumuri	2015-2020	APL II	ADR	Aspectele de gen sunt încorporate	Aspectele de gen încorporate în documentele de planificare, programare și de întreținere
<b>Obiectiv specific 2:</b> Crearea capacităților instituționale (personal, sisteme) la nivel de APL pentru întreținerea drumurilor aflate în gestiunea acestora						
2.1. Transferarea drumurilor locale din proprietatea ASD către APL II	2.1.1. Transferarea drumurilor locale în proprietatea APL II	2018	MTID	ASD APL II	Dreptul de proprietate asupra drumurilor locale transferat	APL II preia proprietatea și responsabilitățile de administrare a drumurilor locale
2.2. Creșterea cooperării și coordonării dintre ASD și APL II	2.2.1. Înființarea unei unități în cadrul ASD cu responsabilități specifice asupra drumurilor regionale (în conformitate cu recomandarea BM, raportul din martie 2014)	2016	ASD	APL II	Cooperare și coordonare dintre ASD și APL II sporită	Unitatea pentru sectorul DRL înființată în cadrul ASD
	2.2.2. Stabilirea comitetelor regionale în domeniul drumurilor, cu scopul schimbului de opinii și informații cu privire la problemele din sectorul DRL (în conformitate cu recomandarea BM, raportul din martie 2014) în cadrul Consiliilor Regionale pentru Dezvoltare (CRD) și cu facilitare din partea ADR	2016	ASD	APL II ADR	Cooperare și coordonare dintre ASD, APL II și CRD sporită	Comitete regionale sectoriale sunt create în 3 RD
2.3. Sporirea capacităților de personal a APL II în planificarea, programarea, implementarea proiectelor și întreținerea DRL	2.3.1. Concomitent cu creșterea finanțării pentru DRL, complementarea instituțiilor cu resurse suplimentare de personal și desfășurarea programelor de instruire	2015-2018	APL II	MTID MDRC	Capacitatea APL II de a planifica, programa, opera DRL consolidată	O unitate suplimentară în numărul scriptic de personal responsabil de DRL creată  Personal majorat, program de instruire tehnică elaborat și implementat
	2.3.2. Instituirea funcției de planificare și programare în sectorul DRL în cadrul APL II					

Nivel regional și local						
Rezultate scontate	Acțiuni	Termen de implementare	Autoritate responsabilă	Părți implicate	Produse	Indicatori de progres
	2.3.3. Prevederea fondurilor pentru consolidarea capacității de personal ca parte a programelor de investiții	2015-2020	APL II	ADR MTID MDRC		
	2.3.4. Elaborarea planului de întreținere și operare a DRL de către fiecare APL II	2018	APL II	ADR MTID MDRC	Plan de întreținere a DRL elaborat	Plan de întreținere a DRL pe 3 ani publicat
2.4. Reflectarea PRS în documentele de politici regionale și locale, monitorizarea și evaluarea implementării PRS	2.4.1. Revizuirea anuală a implementării PRS în domeniul DRL și raportarea către CRD	Anual până în 2020	ADR	MDRC	Documentele strategice la nivel regional și local sunt actualizate	SDR și POR actualizate
	2.4.2. Reflectarea PRS în documentele de politici la nivel local	Anual până în 2020	APL II			Prevederile PRS integrate în planurile locale de dezvoltare
2.5. Actualizarea PRS pentru DRL	2.5.1. Ciclic, la 3 ani, actualizarea PRS pentru DRL	2020	ADR	MDRC APL II MTID		
<b>Obiectiv specific 3:</b> Integrarea siguranței rutiere la etapa de proiectare, exploatare și întreținere a drumurilor locale, pentru obținerea unui punctaj iRAP de 3 stele după reconstrucție						
3.1. Reducerea numărului de accidente rutiere prin implementarea măsurilor de îmbunătățire a siguranței	3.1.1. Includerea măsurilor de îmbunătățire a siguranței rutiere în proiectele de drumuri	2015	APL II	ASD ADR	Numărul total de accidente rutiere este redus	Numărul de accidente la 10 milioane vehicule/km mai mic de 6 în anul 2020
	3.1.2. Includerea măsurilor de îmbunătățire a siguranței rutiere în activitățile de întreținere a drumurilor	2017	APL II	ASD ADR		

### 6.3 Monitorizarea și evaluarea PRS

Implementarea Planului de acțiuni, încadrat în documentele de politici regionale și locale, va fi monitorizat continuu de către instituțiile responsabile în conformitate cu cerințele în vigoare.

În procesul de monitorizare se va lua în considerare modalitatea și eficiența implementării acțiunilor prevăzute la fiecare nivel. Un plan de monitorizare și evaluare se va elabora la etapa incipientă de implementare a PRS. Evaluarea se va efectua în baza indicatorilor de progres înregistrați în vederea atingerii obiectivelor specifice, a rezultatelor în urma implementării acțiunilor prevăzute în plan.

Evaluarea progresului în realizarea PRS va fi desfășurată fie la mijlocul termenului de implementare sau la sfârșitul implementării Programului.

## Anexe

Anexa 1	Instrucțiuni privind clasificarea și definirea lucrărilor de reconstrucție, reparație și întreținere a drumurilor publice din Republica Moldova
Anexa 2	Schema procesului de autorizare a executării lucrărilor de drumuri
Anexa 3	Fișa coridoarelor
Anexa 4	Formular de colectare a datelor pentru CPP
Anexa 5	Constatări ale vizitei pe teren
Anexa 6	Estimările costurilor unitare
Anexa 7	Evaluarea riscurilor identificate în sectorul DRL

## **Anexa 1**

Instrucțiuni privind clasificarea și definirea lucrărilor de reconstrucție, reparație și întreținere a drumurilor publice din Republica Moldova

## **Anexa 1:** Instrucțiuni privind clasificarea și definirea lucrărilor de reconstrucție, reparare și întreținere a drumurilor publice din Republica Moldova

Lucrările sunt definite conform “Instrucțiunilor departamentale privind clasificarea și definirea lucrărilor de reconstrucție, reparare și întreținere a drumurilor publice ale Republicii Moldova, finanțate din Fondul Rutier”, aprobate prin ordinul ministrului nr. 01/226 din 18 august 1999.

În formă concisă, instrucțiunile prevăd următoarele:

**Reconstrucția** reprezintă un complex de lucrări menite să îmbunătățească caracteristicile tehnice și de exploatare ale drumurilor, prin aducerea drumului existent sau sectoarelor separate într-o categorie tehnică superioară (la un nivel mai înalt). Lucrările de reconstrucție cuprind: rectificări limitate de traseu, corecția profilului longitudinal, executarea variantelor de ocolire a localităților, lărgirea părții carosabile, lărgirea podurilor, reconstrucția intersecțiilor și joncțiunilor. Lucrările de reconstrucție se efectuează în conformitate cu documentația tehnică elaborată în baza metodologiei aprobate de către MTID al Republicii Moldova. Tehnologia lucrărilor de reconstrucție este analogică cu cea a lucrărilor de construcție a drumurilor. Lucrările de reconstrucție se execută în baza unui studiu de fezabilitate cu elaborarea ulterioară a documentației de proiect și a devizului de cheltuieli.

De asemenea, **reparația capitală** a drumurilor și a construcțiilor aferente lor cuprinde un complex de lucrări ce includ înlocuirea structurilor și elementelor uzate sau substituirea acestora cu altele mai durabile și mai eficiente, care îmbunătățesc transportul și caracteristicile de exploatare ai elementelor reparate, asigurând îmbunătățirea durabilității îmbrăcămintei structurilor rutiere, capacității portante, și a spațiului și gabaritului de liberă trecere sub pod conform specificațiilor prevăzute în caietul de sarcini pentru categoria tehnică de drum stabilită și aprobate prin documentația tehnică, cu excepția înlocuirii integrale a straturilor de bază și lucrărilor de artă. Excepție face înlocuirea totală completă a straturilor și a structurilor de bază, durata de exploatare a cărora este cea mai mare (fundățiile capitale și pereții structurilor inginerești). Lucrările de reparații capitală se execută în întregime pe toate elementele și structurile rutiere pe toată lungimea tronsonului reparat.

Exemplu de astfel de lucrări: îmbunătățirea capacității portante, lărgirea (adăugarea a cel mult unei benzi de circulație), executarea îmbrăcămintei rutiere moderne cu folosirea îmbrăcămintei existente ca fundație; precum și executarea îmbrăcămintei rutiere noi pe sectoare limitate, în conformitate cu categoria tehnică existentă a drumului.

**Reparația medie** se consideră acea reparație care se execută în scopul compensării stratului de uzură a îmbrăcămintei rutiere și menținerii caracteristicilor inițiale de exploatare a drumului și a structurilor aferente acestuia. De regulă, lucrările de reparație medie se execută pe sectoare limitate de drum. Scopul reparației medii este recuperarea parțială a uzurii drumului, menținerea nivelului de rugozitate, corectarea taluzurilor deteriorate, sistemului de scurgere a apelor, consolidarea lucrărilor de artă, a echipamentului rutier (accesorii rutiere), care se află pe sectorul de drum supus reparației. Lucrările de reparații medii se efectuează pe sectoare determinate în conformitate cu raportul anual de inspectare a stării drumurilor, cu respectarea duratei de exploatare a îmbrăcămintei rutiere.

Exemplu de astfel de lucrări: curățarea completă a șanțurilor și drenurilor laterale, repararea sistemelor de drenaj, curățirea albiei sub poduri, întărirea acostamentelor; executarea tratamentului bituminos, restabilirea sau executarea noilor straturi ale îmbrăcămintei din beton asfaltic, asigurarea rugozității suprafeței de rulare, îndreptarea unor

dale ale îmbrăcămintei rutiere din beton de ciment, profilarea drumurilor de pământ, profilarea drumurilor pietruite, lărgirea curbilor.

**Reparațiile curente** sunt menite să preîntâmpine și să remedieze degradările mici ale drumului, fiind executate pe parcursul anului pe toată lungimea drumului. Lucrările de reparații curente sunt planificate în baza indicilor cumulativi pe km.

Exemple de reparații curente: îndepărtarea degradărilor neesențiale, care pot apărea în procesul exploatării părții carosabile, terasamentului, sistemului de scurgere a apelor, structurilor ingineresti, zidurilor de sprijin, echipamentelor rutiere, drumurilor de acces și pasajelor precum și executarea lucrărilor de profilaxie în perioada inundațiilor.

#### **Întreținerea drumurilor în perioada de primăvară, vară și toamnă**

Întreținerea drumurilor reprezintă un set de activități realizate pentru menținerea drumurilor în ordine pe parcursul întregului an. Lucrările pentru întreținerea drumului se planifică după indicii cumulativi pe kilometru.

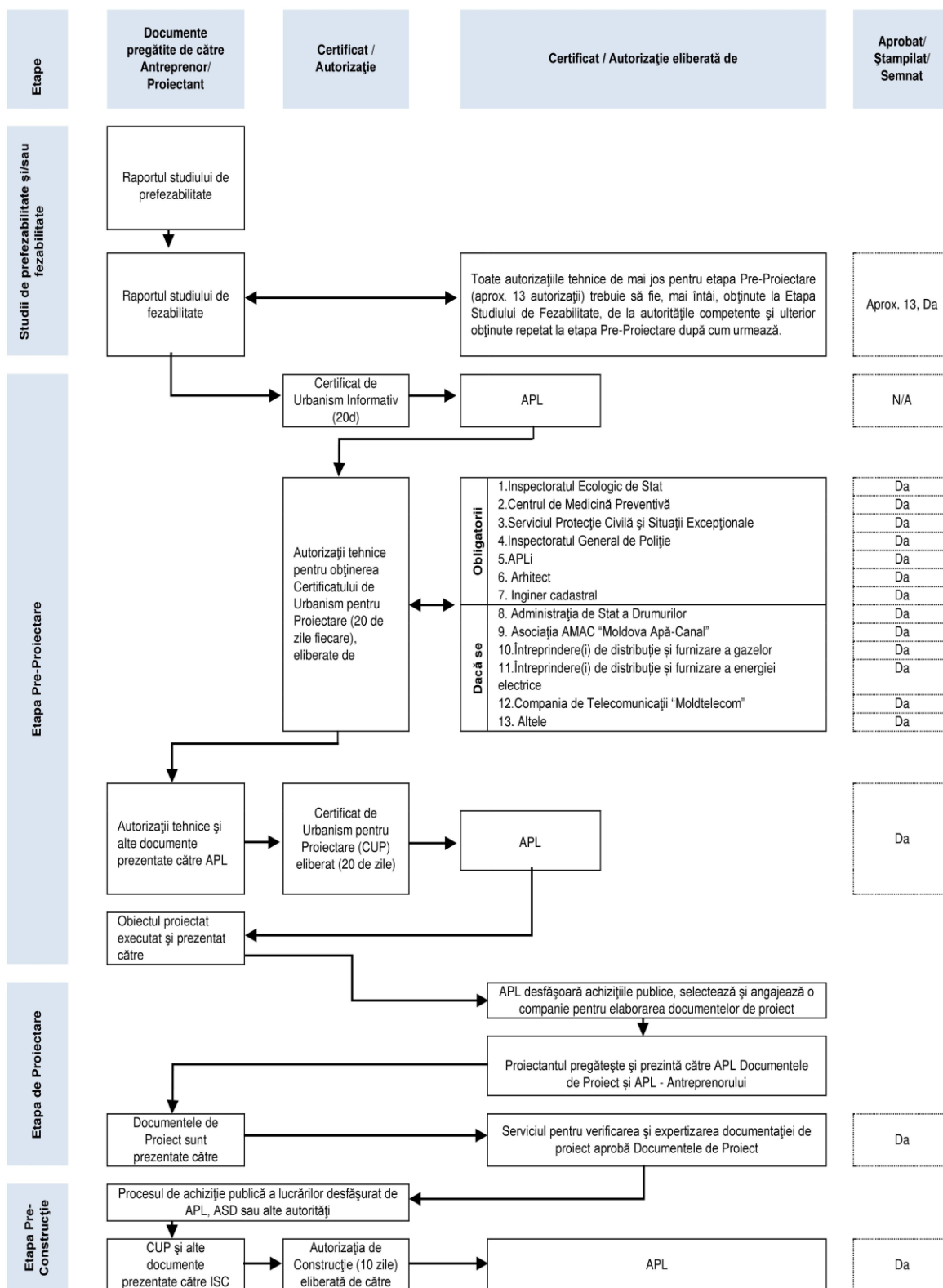
Exemple de lucrări executate: nivelarea taluzurilor fără adăugarea materialelor suplimentare, curățarea podețelor de deșeuri, zăpadă, noroi, gheață și alte obiecte care împiedică scurgerea corespunzătoare a apelor; lucrări de prevenire a acumulărilor de apă în urma topirii zăpezii în zona terasamentului, reparația locală a structurilor ingineresti, cositul ierbii, tăierea arbuștilor, reprofilarea cu adaos de pietriș, curățirea drumurilor de praf, noroi, vopsirea indicatoarelor rutiere, stâlpilor, parapetelor, stațiilor de autobuz, executarea marcajelor rutiere, întreținerea instalațiilor de iluminare și semnalizare a drumului, elementelor de siguranță rutieră; efectuarea înregistrării traficului rutier pentru necesitățile departamentului de întreținere, inventarierea drumurilor.

Întreținerea drumurilor în perioada de iarnă – include asigurarea continuității traficului pe drumurile publice la viteze normale, întreținerea integrității drumurilor prin efectuarea lucrărilor de dezăpezire și combaterea poleiului.

## **Anexa 2**

Schema procesului de autorizare a executării lucrărilor de drumuri

**Anexa 2: Schema procesului de autorizare a executării lucrărilor de drumuri**





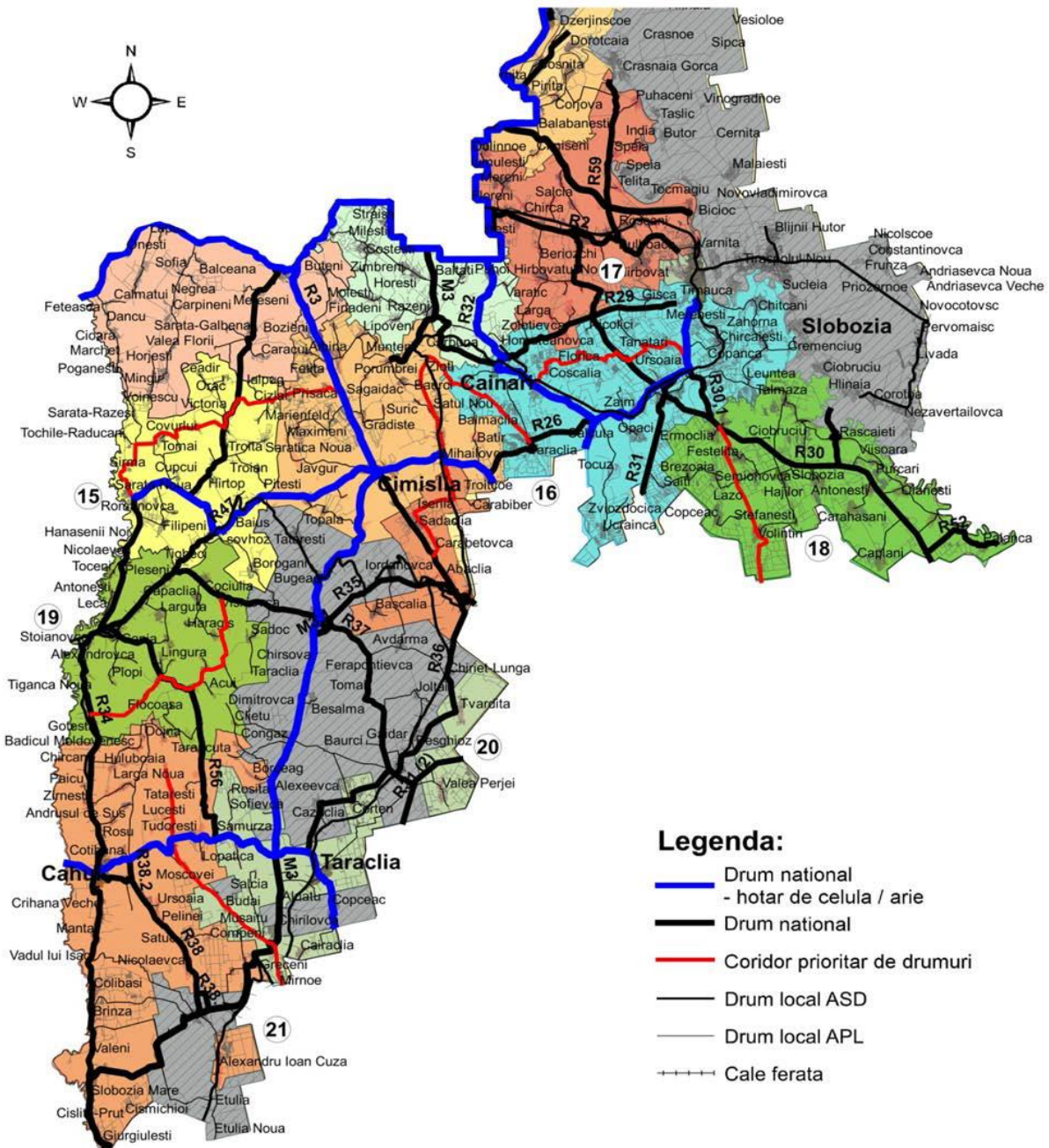
### **Anexa 3**

Fișa coridoarelor

Anexa 3: Fișa coridoarelor

# Coridoare de Drumuri Regionale și Locale

## REGIUNEA DE DEZVOLTARE SUD



Nr. Celulei

<b>15</b>	<b>Coridor 20 – RD Sud</b>	<b>R34 – Sîrma – Tomai – Sărăteni – Hîrtop – R3</b>	<b>Lungimea totală (km):</b>	<b>57,2</b>
-----------	----------------------------	---	------------------------------	-------------

<b>Coridorul include:</b>	Drumuri naționale (km):	5,7 (R34)	Străzi (km):	2,7 (Leova)	Drumuri regionale și locale (km):	48,9
---------------------------	-------------------------	-----------	--------------	-------------	-----------------------------------	------

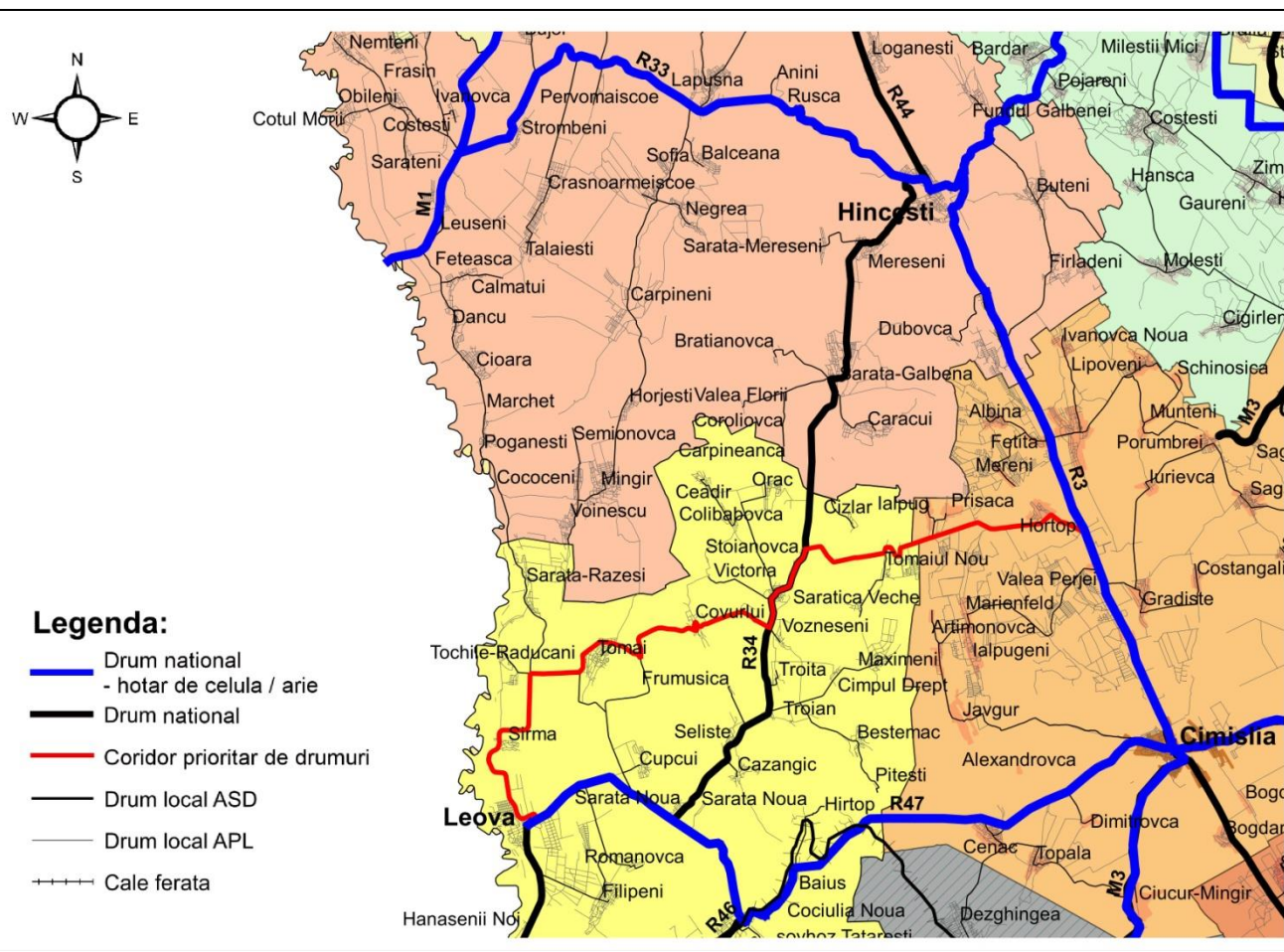
<b>Populație conectată, mii pers., recensământul din 2004:</b>	12.802	<b>Persoane deservite pe km:</b>	224
--	--------	----------------------------------	-----

<b>Raioane conectate:</b>	Leova, Cimișlia
---------------------------	-----------------

<b>Orașe conectate:</b>	Leova (centru raional)
-------------------------	------------------------

<b>Localități conectate:</b>	(12) Leova - Sîrma - Tochile-Răducani - Tomai - Covurlui - Vozneseni - Sărăteni - Cneazevca - Tomaiul Nou - Ialbug - Prisaca - Hîrtop
------------------------------	---

INFRASTRUCTURĂ SOCIALĂ	
<b>Instituții de învățământ:</b> Școli, colegii, grădinițe, etc.	27
<b>Instituții medicale (total):</b>	12
Spitale:	2
Policlinici, puncte de urgență, aziluri, etc.	10
<b>Primării:</b>	10
INFRASTRUCTURĂ ECONOMICĂ	
Cu peste 5 angajați	
<b>Întreprinderi:</b> Uzine, ferme, vinării, etc.	47
<b>Cariere:</b> Extragere de nisip, piatră spartă, piatră, etc.	
<b>Zone Economice Libere:</b>	
<b>Parcuri Industriale:</b>	
<b>Incubatoare de Afaceri:</b>	1
ALTĂ INFRASTRUCTURĂ	
<b>Stații de cale ferată:</b>	
<b>Obiective turistice:</b>	1
<b>Puncte de trecere a frontierei:</b>	
<b>Servicii Situații Excepționale:</b>	1
<b>Notă:</b> Doar infrastructura pe raza de 1 km de la Coridor este luată în considerare, inclusiv din orașele sau localitățile de la început sau sfârșit de Coridor.	



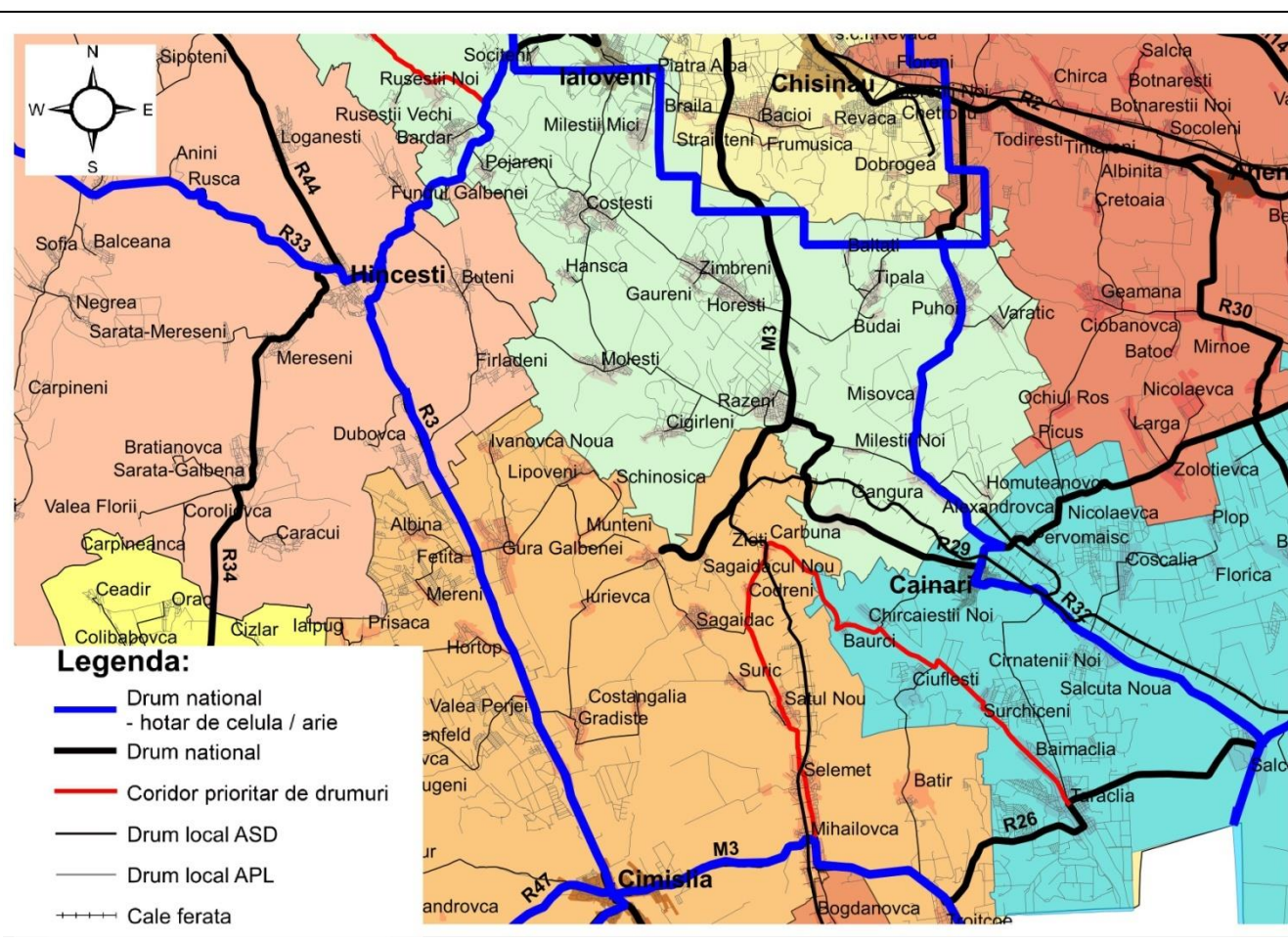


Nr. Celulei				
<b>16</b>	<b>Coridor 21 – RD Sud</b>	<b>R26 – Mihailovca – Sagaidac – Ciuflești – Baimaclia – R26</b>	<b>Lungimea totală (km):</b>	<b>42,6</b>

<b>Coridorul include:</b>	Drumuri naționale (km):		Străzi (km):		Drumuri regionale și locale (km):	42,6
---------------------------	-------------------------	--	--------------	--	-----------------------------------	------

<b>Populație conectată, mii pers., recensământul din 2004:</b>	23.231	<b>Persoane deservite pe km:</b>	545
<b>Raioane conectate:</b>	Cimișlia, Căușeni		
<b>Orașe conectate:</b>			
<b>Localități conectate:</b>	(13) Mihailovca - Selemet - Satul Nou - Suric - Sagaidac - Codreni - Zloti - Baurci - Chircăieștii Noi - Ciuflești - Surchiceni - Baimaclia - Taraclia		

INFRASTRUCTURĂ SOCIALĂ	
<b>Instituții de învățământ:</b> Școli, colegii, grădinițe, etc.	22
<b>Instituții medicale (total):</b>	10
Spitale:	1
Policlینici, puncte de urgență, aziluri, etc.	9
<b>Primăriile:</b>	7
INFRASTRUCTURĂ ECONOMICĂ	
Cu peste 5 angajați	
<b>Întreprinderi:</b> Uzine, ferme, vinării, etc.	40
<b>Cariere:</b> Extragere de nisip, piatră spartă, piatră, etc.	2
<b>Zone Economice Libere:</b>	
<b>Parcuri Industriale:</b>	
<b>Incubatoare de Afaceri:</b>	
ALTĂ INFRASTRUCTURĂ	
<b>Stații de cale ferată:</b>	3
<b>Obiective turistice:</b>	3
<b>Puncte de trecere a frontierei:</b>	
<b>Servicii Situații Excepționale:</b>	
<b>Notă:</b> Doar infrastructura pe raza de 1 km de la Coridor este luată în considerare, inclusiv din orașele sau localitățile de la început sau sfârșit de Coridor.	



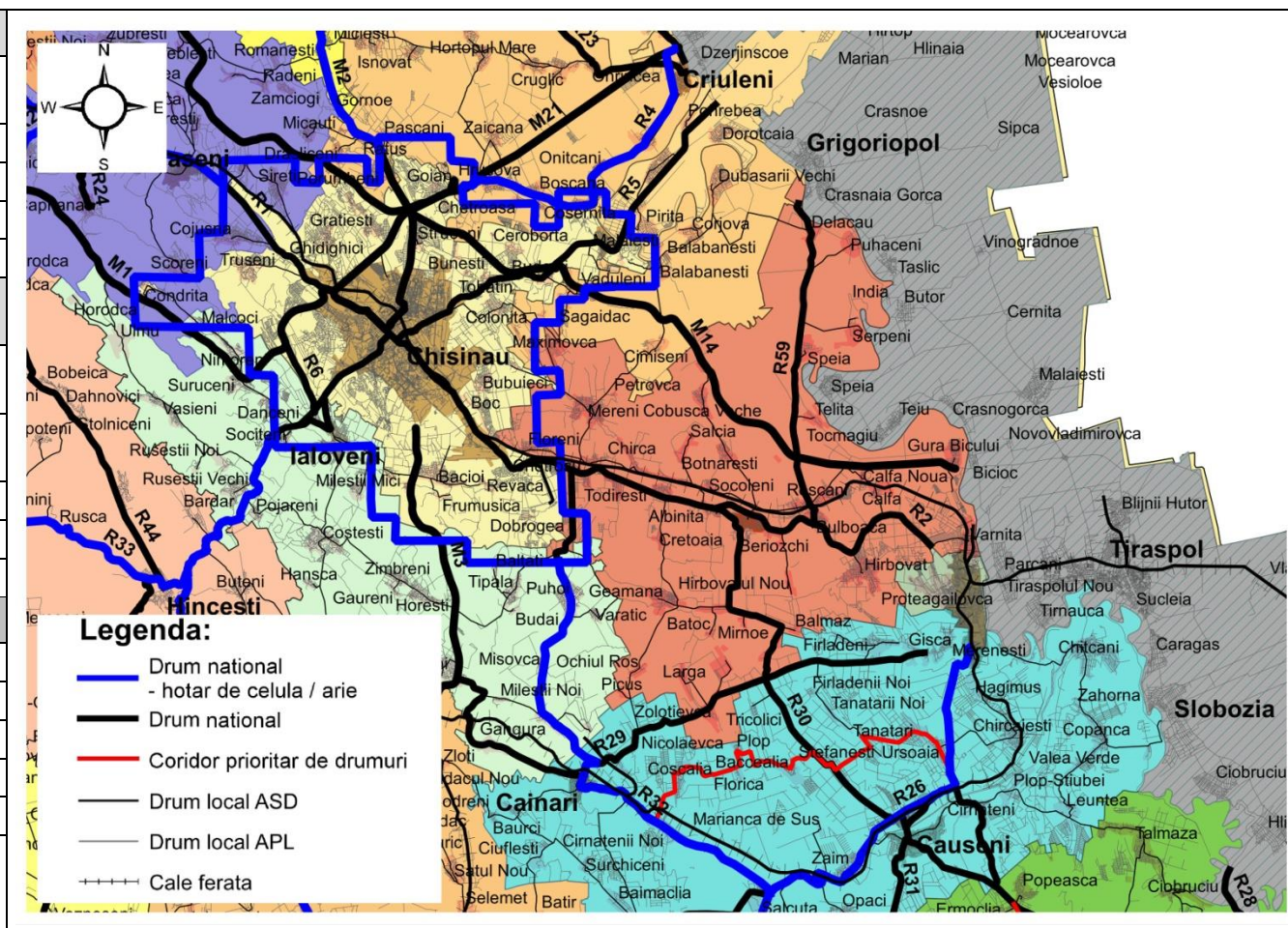


Nr. Celulei				
<b>17</b>	<b>Coridor 22 – RD Sud</b>	<b>R32 – Cîrnățenii Noi – Baccealia – Ursoaia – R26</b>	<b>Lungimea totală (km):</b>	<b>38,8</b>

<b>Coridorul include:</b>	Drumuri naționale (km):	2,7 (R30)	Străzi (km):		Drumuri regionale și locale (km):	36,1
---------------------------	-------------------------	-----------	--------------	--	-----------------------------------	------

<b>Populație conectată, mii pers., recensământul din 2004:</b>	13.452	<b>Persoane deservite pe km:</b>	347
<b>Raioane conectate:</b>	Căușeni		
<b>Orașe conectate:</b>			
<b>Localități conectate:</b>	(11) Cîrnățenii Noi - Coșcalia - Florica - Plop - Baccealia - Grigorevca - Ștefănești - Ursoaia Nouă - Tănătarii Noi - Tănătari - Ursoaia		

<b>INFRASTRUCTURĂ SOCIALĂ</b>	
<b>Instituții de învățământ:</b> Școli, colegii, grădinițe, etc.	13
<b>Instituții medicale (total):</b>	7
Spitale:	
Policlینici, puncte de urgență, aziluri, etc.	7
<b>Primării:</b>	7
<b>INFRASTRUCTURĂ ECONOMICĂ</b>	
Cu peste 5 angajați	
<b>Întreprinderi:</b> Uzine, ferme, vinării, etc.	28
<b>Cariere:</b> Extragere de nisip, piatră spartă, piatră, etc.	
<b>Zone Economice Libere:</b>	
<b>Parcuri Industriale:</b>	
<b>Incubatoare de Afaceri:</b>	
<b>ALTĂ INFRASTRUCTURĂ</b>	
<b>Stații de cale ferată:</b>	1
<b>Obiective turistice:</b>	2
<b>Puncte de trecere a frontierei:</b>	
<b>Servicii Situații Excepționale:</b>	
<b>Notă:</b> Doar infrastructura pe raza de 1 km de la Coridor este luată în considerare, inclusiv din orașele sau localitățile de la început sau sfârșit de Coridor.	

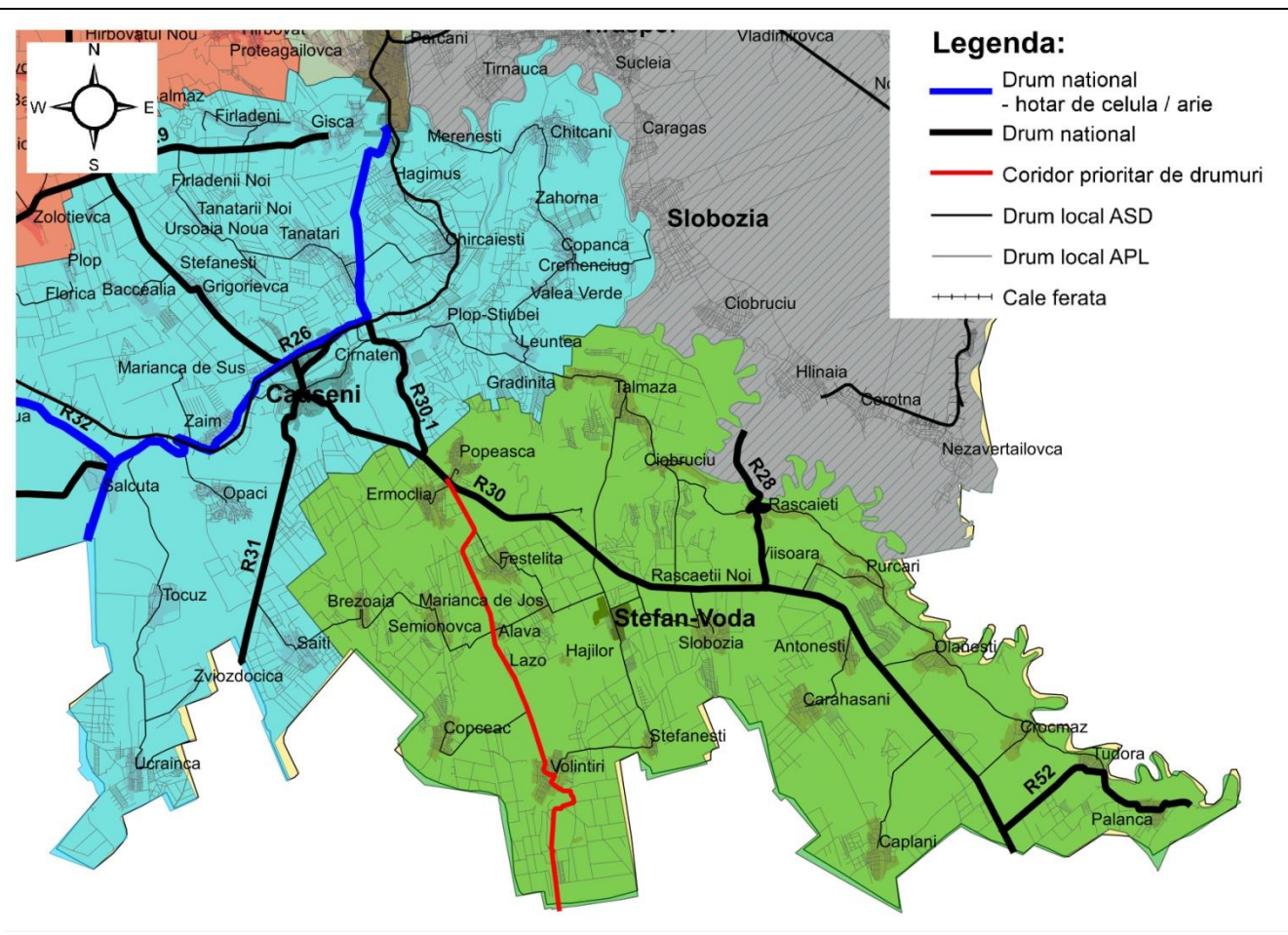


Nr. Celulei				
<b>18</b>	<b>Coridor 23 – RD Sud</b>	<b>R30 – Ermoclia – Volontiri – frontiera cu Ucraina</b>	<b>Lungimea totală (km):</b>	<b>30,7</b>

<b>Coridorul include:</b>	Drumuri naționale (km):	Străzi (km):	Drumuri regionale și locale (km):	30,7
---------------------------	-------------------------	--------------	-----------------------------------	------

<b>Populație conectată, mii pers., recensământul din 2004:</b>	14.948	<b>Persoane deservite pe km:</b>	487
<b>Raioane conectate:</b>	Ștefan-Vodă		
<b>Orașe conectate:</b>			
<b>Localități conectate:</b>	(7) Popeasca - Ermoclia - Feștelița - Marianca de Jos - Alava - Lazo - Volontiri		

<b>INFRASTRUCTURĂ SOCIALĂ</b>	
<b>Instituții de învățământ:</b> Școli, colegii, grădinițe, etc.	13
<b>Instituții medicale (total):</b>	7
Spitale:	
Policlinici, puncte de urgență, aziluri, etc.	7
<b>Primării:</b>	6
<b>INFRASTRUCTURĂ ECONOMICĂ</b>	
Cu peste 5 angajați	
<b>Întreprinderi:</b> Uzine, ferme, vinării, etc.	26
<b>Cariere:</b> Extragere de nisip, piatră spartă, piatră, etc.	
<b>Zone Economice Libere:</b>	
<b>Parcuri Industriale:</b>	
<b>Incubatoare de Afaceri:</b>	
<b>ALTĂ INFRASTRUCTURĂ</b>	
<b>Stații de cale ferată:</b>	
<b>Obiective turistice:</b>	1
<b>Puncte de trecere a frontierei:</b>	1
<b>Servicii Situații Excepționale:</b>	
<b>Notă:</b> Doar infrastructura pe raza de 1 km de la Coridor este luată în considerare, inclusiv din orașele sau localitățile de la început sau sfârșit de Coridor.	



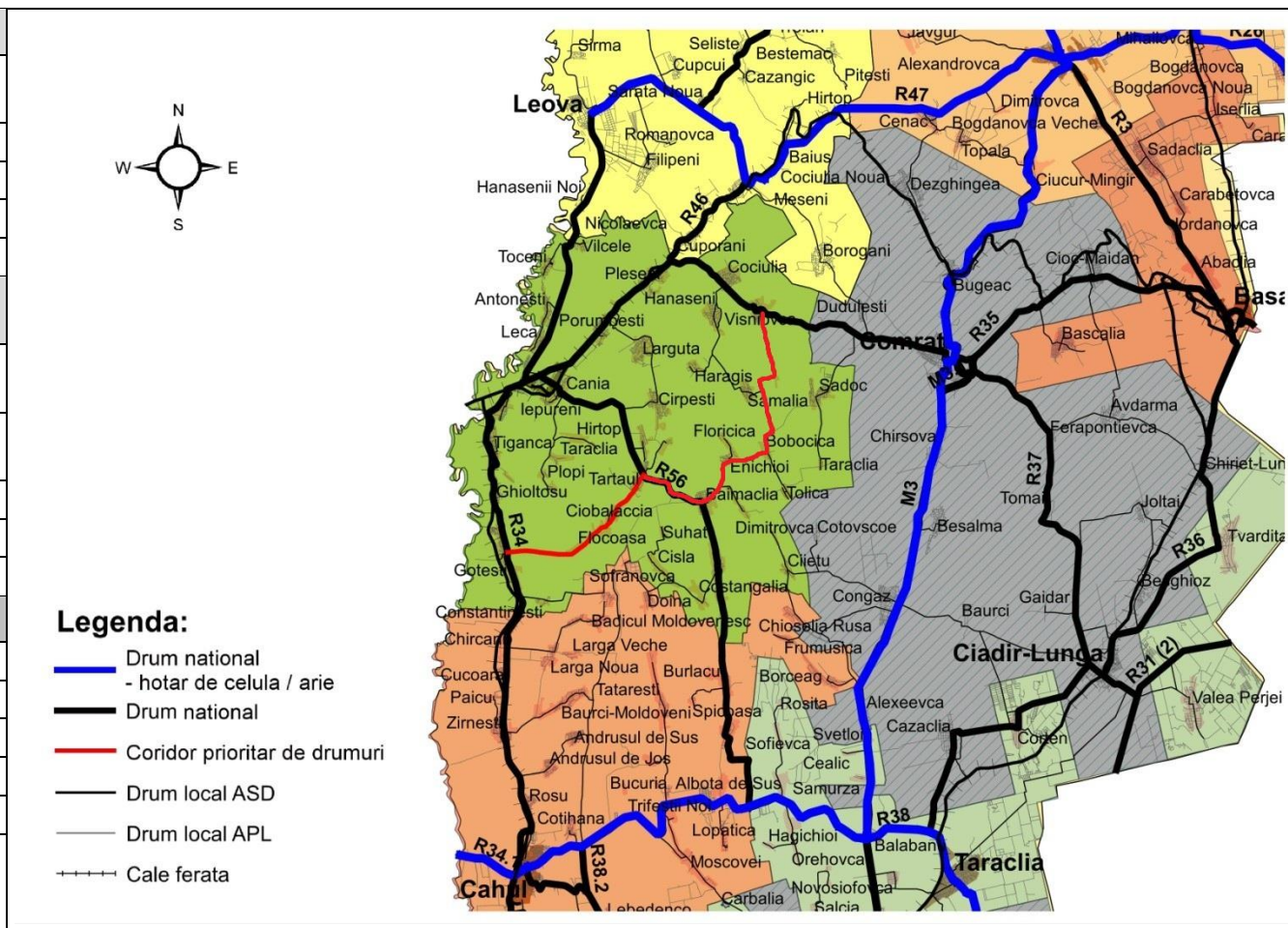


Nr. Celulei					
<b>19</b>	<b>Coridor 24 – RD Sud</b>	<b>R34 – Ciobalaccia – Tartaul – R56 – Baimaclia – Enichioi – R37</b>	<b>Lungimea totală (km):</b>	<b>43,3</b>	

<b>Coridorul include:</b>	Drumuri naționale (km):	6.2 (R56)	Străzi (km):		Drumuri regionale și locale (km):	37.1
---------------------------	-------------------------	-----------	--------------	--	-----------------------------------	------

<b>Populație conectată, mii pers., recensământul din 2004:</b>	15.591	<b>Persoane deservite pe km:</b>	360
<b>Raioane conectate:</b>	Cantemir		
<b>Orașe conectate:</b>			
<b>Localități conectate:</b>	(10) Gotești - Flocoasa - Ciobalaccia - Victorovca – Tartaul – Baimaclia – Enichioi – Bobocica – Șamalia - Vișniovca		

INFRASTRUCTURĂ SOCIALĂ	
<b>Instituții de învățământ:</b> Școli, colegii, grădinițe, etc.	21
<b>Instituții medicale (total):</b>	11
Spitale:	
Policlinici, puncte de urgență, aziluri, etc.	11
<b>Primării:</b>	7
INFRASTRUCTURĂ ECONOMICĂ	
Cu peste 5 angajați	
<b>Întreprinderi:</b> Uzine, ferme, vinării, etc.	36
<b>Cariere:</b> Extragere de nisip, piatră spartă, piatră, etc.	
<b>Zone Economice Libere:</b>	
<b>Parcuri Industriale:</b>	
<b>Incubatoare de Afaceri:</b>	
ALTĂ INFRASTRUCTURĂ	
<b>Stații de cale ferată:</b>	2
<b>Obiective turistice:</b>	4
<b>Puncte de trecere a frontierei:</b>	
<b>Servicii Situații Excepționale:</b>	
<b>Notă:</b> Doar infrastructura pe raza de 1 km de la Coridor este luată în considerare, inclusiv din orașele sau localitățile de la început sau sfârșit de Coridor.	

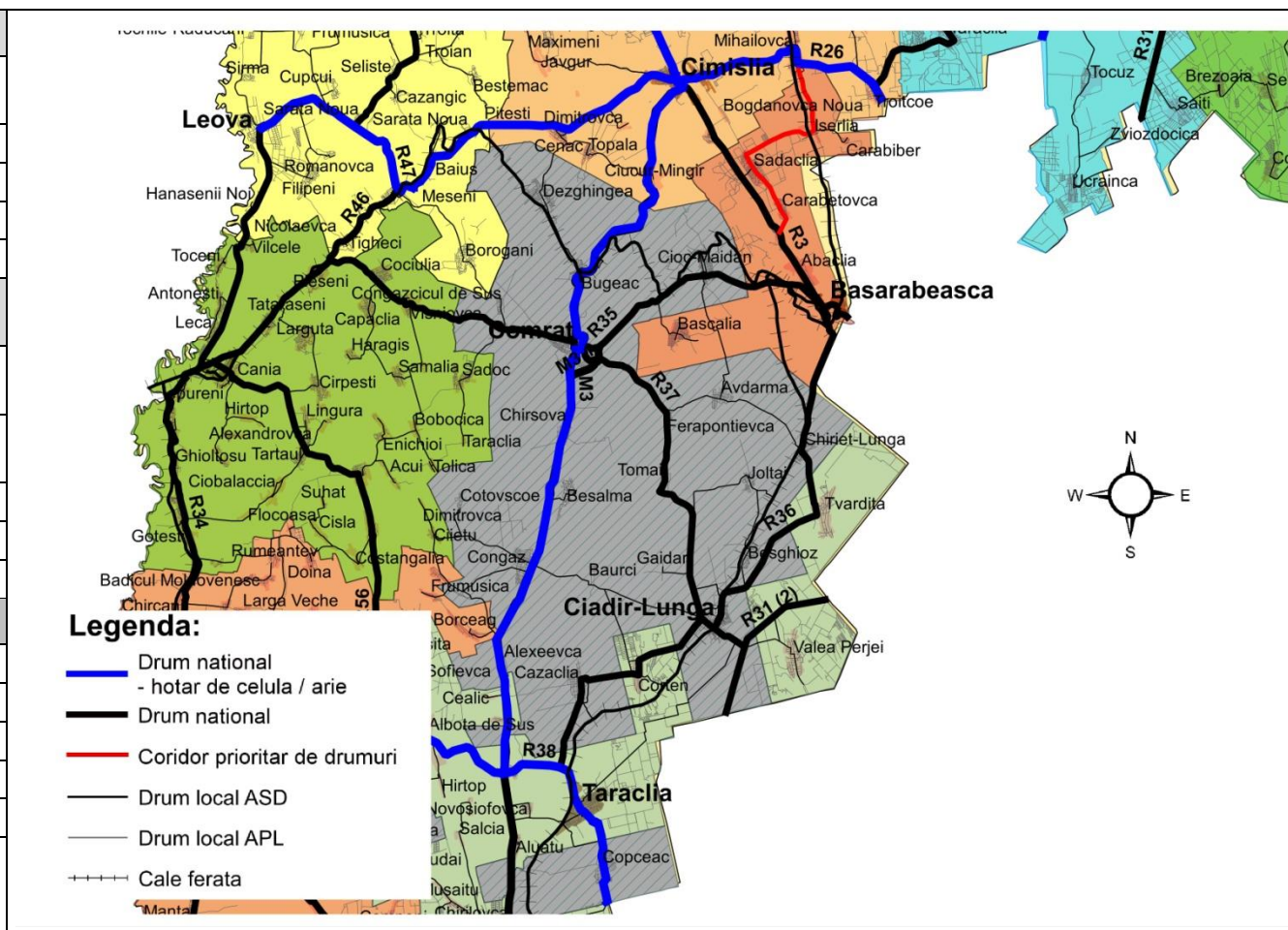


Nr. Celulei				
<b>20</b>	<b>Coridor 25 – RD Sud</b>	<b>R26 – Mihailovca – Sadaclia – Iordanovca – R3</b>	<b>Lungimea totală (km):</b>	<b>22,4</b>

<b>Coridorul include:</b>	Drumuri naționale (km):		Străzi (km):		Drumuri regionale și locale (km):	22,4
---------------------------	-------------------------	--	--------------	--	-----------------------------------	------

<b>Populație conectată, mii pers., recensământul din 2004:</b>	11.601	<b>Persoane deservite pe km:</b>	518
<b>Raioane conectate:</b>	Cimișlia, Basarabeasca		
<b>Orașe conectate:</b>			
<b>Localități conectate:</b>	(6) Mihailovca - Ivanovca - Iserlia - Sadaclia - Carabetovca - Iordanovca		

INFRASTRUCTURĂ SOCIALĂ	
<b>Instituții de învățământ:</b> Școli, colegii, grădinițe, etc.	12
<b>Instituții medicale (total):</b>	6
Spitale:	
Policlinici, puncte de urgență, aziluri, etc.	6
<b>Primării:</b>	5
INFRASTRUCTURĂ ECONOMICĂ	
Cu peste 5 angajați	
<b>Întreprinderi:</b> Uzine, ferme, vinării, etc.	22
<b>Cariere:</b> Extragere de nisip, piatră spartă, piatră, etc.	
<b>Zone Economice Libere:</b>	
<b>Parcuri Industriale:</b>	
<b>Incubatoare de Afaceri:</b>	
ALTĂ INFRASTRUCTURĂ	
<b>Stații de cale ferată:</b>	1
<b>Obiective turistice:</b>	2
<b>Puncte de trecere a frontierei:</b>	
<b>Servicii Situații Excepționale:</b>	
<b>Notă:</b> Doar infrastructura pe raza de 1 km de la Coridor este luată în considerare, inclusiv din orașele sau localitățile de la început sau sfârșit de Coridor.	



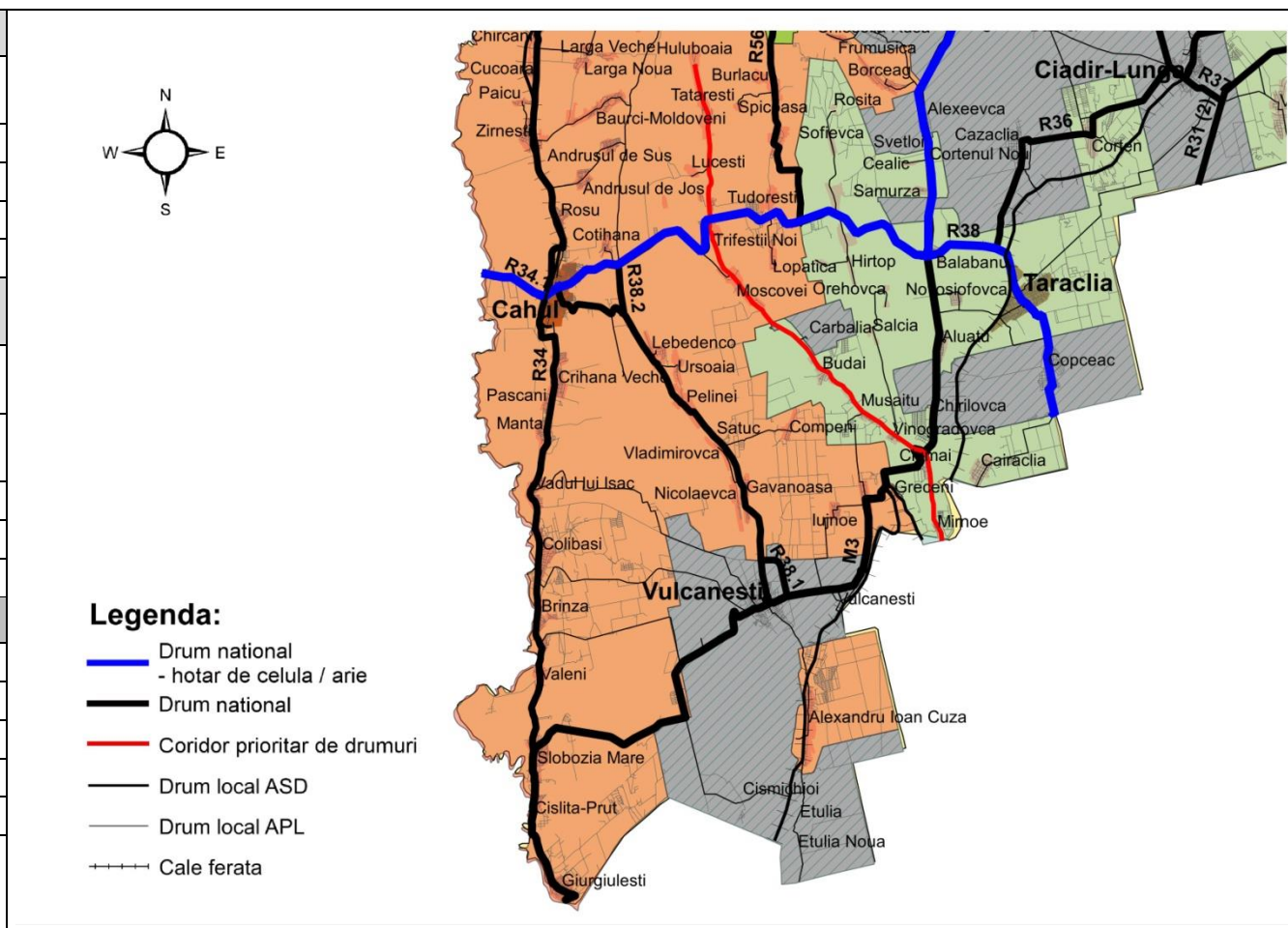


Nr. Celulei				
<b>21</b>	<b>Coridor 26 – RD Sud</b>	<b>R38 – Moscovei – Budăi – Ciumai – Mirnoe – L672/L671</b>	<b>Lungimea totală (km):</b>	<b>35,6</b>

<b>Coridorul include:</b>	Drumuri naționale (km):		Străzi (km):		Drumuri regionale și locale (km):	35,6
---------------------------	-------------------------	--	--------------	--	-----------------------------------	------

<b>Populație conectată, mii pers., recensământul din 2004:</b>	12.658	<b>Persoane deservite pe km:</b>	356
<b>Raioane conectate:</b>			
<b>Orașe conectate:</b>			
<b>Localități conectate:</b>	(13) Huluboaia - Tătărești - Lucești - Bucuria - Trifeștii Noi - Moscovei - Dermengi - Carbalia - Budăi - Musaitu - Vinogradovca - Ciumai - Mirnoe		

INFRASTRUCTURĂ SOCIALĂ	
<b>Instituții de învățământ:</b> Școli, colegii, grădinițe, etc.	18
<b>Instituții medicale (total):</b>	8
Spitale:	
Policlinici, puncte de urgență, aziluri, etc.	8
<b>Primării:</b>	9
INFRASTRUCTURĂ ECONOMICĂ	
Cu peste 5 angajați	
<b>Întreprinderi:</b> Uzine, ferme, vinării, etc.	20
<b>Cariere:</b> Extragere de nisip, piatră spartă, piatră, etc.	
<b>Zone Economice Libere:</b>	
<b>Parcuri Industriale:</b>	
<b>Incubatoare de Afaceri:</b>	
ALTĂ INFRASTRUCTURĂ	
<b>Stații de cale ferată:</b>	1
<b>Obiective turistice:</b>	3
<b>Puncte de trecere a frontierei:</b>	1
<b>Servicii Situații Excepționale:</b>	
<b>Notă:</b> Doar infrastructura pe raza de 1 km de la Coridor este luată în considerare, inclusiv din orașele sau localitățile de la început sau sfârșit de Coridor.	



## **Anexa 4**

Formular de colectare a datelor pentru CPP

**Anexa 4:** Formular de colectare a datelor pentru CPP

Prezentul formular de aplicare a proiectului are ca scop obținerea unei imagini de ansamblu suficiente asupra conceptului proiectului propus - vă rugăm să măsurați unde este posibil și să estimați dacă este necesar.

**Tabel 1-1: Informația privind proiectul și studiul**

Data studiului:		Un proiect potențial trebuie să facă parte din coridorul identificat și să fie de cel puțin 10 km în lungime și trebuie să aibă un început și punct final logic, cum ar fi sfârșitul unui sat, o intersecție etc.
Începutul studiului:		
Sfârșitul studiului:		
Începutul proiectului (km 0):		
Sfârșitul proiectului (km X):		
Denumirea drumului:		
Coridorul:		
Celula nr:		

Aplicantul trebuie, de asemenea, să identifice și să ofere denumirea completă a localităților, școlilor, spitalelor și clinicilor medicale, unităților economice, infrastructurii turistice aferente proiectului rutier și, totodată, să specifice dacă proiectul de drum oferă accesul la frontieră națională. Doar locațiile în limitele Ariei de Influență (AI) a proiectului rutier trebuie luate în calcul și descrise. În calitate de AI este luată o suprafață de 1 kilometru la stânga și la 1 km dreapta de-a lungul drumului. Vor fi luate în calcul doar unitățile economice cu cel puțin 5 angajați. Aplicantul trebuie, de asemenea, să descrie orice alte infrastructuri / servicii importante la care proiectul de drum se conectează în cadrul AI, dacă este cazul.

**Tabel 1-2: Evaluarea accesibilității**

Criteria	Da	Nr.	Comentarii
Proiectul începe sau se termină la un drum național?			
Conectează localități <sup>1</sup> ?			
Conectează școală/-li?			
Conectează spital/clinica (e/-ci)?			
Conectează afacere/-ri <sup>2</sup> ?			
Asigură acces la obiectiv/-e turistic/-e?			
Asigură acces la frontiera națională?			
Practicabil tot timpul anului <sup>3</sup> ?			
Altele <sup>4</sup>			

<sup>1</sup> Câte locații se află în raza de 1 km de ambele părți ale drumului?

<sup>2</sup> Afacere este considerată o unitate economică cu peste 5 angajați care se află în rază de 1 km de ambele părți ale drumului.

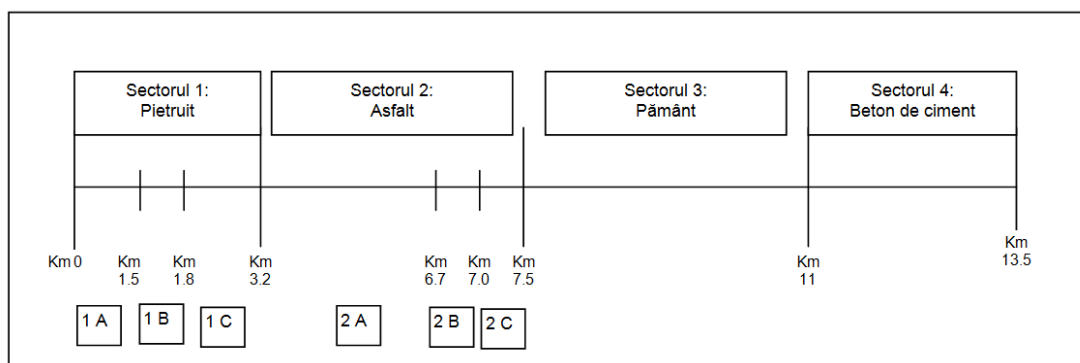
<sup>3</sup> Este drumul practicabil tot timpul anului? Există unele sectoare pe care nu pot circula automobilele în mod regulat în orice timp al anului?

<sup>4</sup> Vă rugăm să enumerați și să descrieți orice alte locații / servicii importante pe care proiectul le conectează.

### Divizarea pe sectoare a proiectului

Majoritatea proiectelor vor cuprinde o diferite tipuri de suprafețe de rulare, precum și stări tehnice variabile. Prin urmare, este foarte importantă identificarea sectoarelor și sub-sectoarelor proiectului. Reprezentarea grafică de mai jos prezintă un exemplu posibil de divizare. Tipul de îmbrăcăminte rutieră va defini în general un sector; sub-sectoarele vor defini condițiile variabile în cadrul sectorului.

**Figura 1-1: Exemplu de divizare pe sectoare**



Aplicantul va furniza, de asemenea, unele date generale cu privire la starea proiectului de drum prezentată în Formularul de evaluare pe teren. Deoarece colectarea informațiilor cu privire la starea drumului necesită anumite cunoștințe ingineresti, se recomandă cu insistență ca evaluarea pe teren să fie efectuată cu suportul unui inginer de drumuri, de exemplu, de la o întreprindere de întreținere a drumurilor S.A. "Drumuri" și cu asistența reprezentanților ADR.



**Tabel 1-4: Exemplu de formular de evaluare a proiectului**

Sectorul	Tipul îmbrăcămintei	De la km	Până la km	Lățimea părții carosabile (m)	Lățimea acostamentelor (m)	Șanțuri în stare de funcționare?	Pod cu lungimea mai mare de 6 m	Pod sau poduț cu lungimea mai mică de 6m	Practicabil anul împrejur?	Starea generală	Defecțiuni tipice	Viteza de deplasare în siguranță	Sate pe traseu?	Relief	Stații auto?	Treceri de cale ferată?	Stații feroviare
1 A	Pietriș	0	1,5	6	2	Da		2	Da	Mediocră	Praf, lipsa drenajului, fâgașe	Între 40 și 60 km/h	Nu	Șes	Km 1	Nu	
1 B	Pietriș	1,5	1,8	8	0	Nu		1	Da	Rea	Gropi – fâgașe adânci, spălate, praf, lipsa drenajului	Între 20 și 40 km/h	Nu	Șes	Nu	Nu	
1 C	Pietriș	1,8	3,2	6	1	Parțial		3	Da	Mediocră	Praf, lipsa drenajului	Între 40 și 60 km/h	Nu	Șes	Nu	Nu	
2 A	Beton asfaltic	3,2	6,7	6	Curbă și trotuar	Da	1		Da	Bună	Fisuri, defecțiuni moderate la margini	Mai mult de 60 km/h	Da	Șes	Km 4	Km 5	2
2 B	Beton asfaltic	6,7	7,0	5	0,5	Da		2	Da	Rea	Fisuri defecțiuni majore, gropi	Între 20 și 40 km/h	Nu	Colinar	Nu	Nu	
2 C	Beton asfaltic	7,0	7,5		1	Da		4	Da	Mediocră	Fisuri mici /rupturi de margini	Între 40 și 60 km/h	Nu	Deluros	Nu	Nu	1
3	Pământ	7,5	11		0	Nu		4	Nu	Foarte rea	Lipsa suprafeței pietruite/ impracticabil anul împrejur	Mai puțin de 20 km/h	Nu	Colinar	Km 8	Nu	
4	Beton ciment	11	13,5		1	Parțial		2	Da	Mediocră	Defecțiuni la rosturi/rupturi de margini ale dalelor	Între 40 și 60 km/h	Nu	Șes	Km 12	Nu	

Sector: Identificarea sectorului cum este prezentat în Figura 1-1
Tipul de îmbrăcăminte: Care este tipul de suprafață / îmbrăcăminte: pământ, pietriș, beton asfaltic, beton de ciment
De la km: Setați odometrul vehiculului de evaluare la valoarea 0 la începutul măsurării
Până la km: Înregistrați indicațiile odometrului la schimbarea suprafeței sau stării tehnice
Lățimea părții carosabile: Indicați o valoare medie a lățimii părții carosabile
Lățimea acostamentelor: Există acostamente? Dacă da, care este lățimea aproximativă a acestora?
Șanțuri funcționale: Există șanțuri de-a lungul sectorului de drum?
Pod cu lungime mai mare de 6m: Există poduri cu lungimi mai mari de 6 m?
Pod sau podeț cu lungime mai mică de 6m: Dacă există poduri cu lungimi mai mici de 6 m, enumerați-le împreună cu podețele
Practicabil anul împrejur?: Este sectorul practicabil în orice condiții meteo tot timpul anului?
Starea generală: Evaluați starea în baza Formularelor II-A, II-B, II-C și II-D
Defecțiuni tipice: Enumerați cât mai detaliat posibil tipurile de defecțiuni
Viteza de deplasare în siguranță: Vezi Tabelul 1-5
Sate pe traseu: Indicați dacă sectorul este în intravilanul unui sat
Relief: Este relieful terenului de șes? Cu unele ondulații = colinar, caracterizate ca dealuri = deluros
Stații auto: Indicați poziția km a stațiilor de autobuz
Treceri la nivel cu calea ferată: Enumerați poziția km ale trecerilor la nivel cu calea ferată
Stații feroviare. Enumerați numărul de stații feroviare aflate în raza de 1 km de la drum

**Fotografii:** Vă rugăm să prezentați fotografiile digitale a sectoarelor cu stări tehnice: mediocră, rea, și foarte rea, observate în timpul evaluării pe teren. Vă rugăm să indicați poziția km unde sunt făcute fotografiile.

Fotografia trebuie făcută în așa mod încât sectorul cu defecțiuni să fie vizibil pe întreaga lățime a suprafeței drumului.

(Dacă este disponibil, este recomandabil ca fotografiile să fie făcute cu un aparat de fotografiat digital sau un telefon mobil cu GPS pentru a identifica ulterior poziția exactă a Punctului de Referință a Locației).

**Tabel 1-5: Evaluarea calității de deplasare**

Grad	Calitate	Descriere
1	Foarte bună	Viteza estimată confortabilă/sigură este peste 60 km/h
2	Bună	Viteza confortabilă / de siguranță estimată este peste 60 km/h
3	Acceptabilă	Viteza confortabilă / de siguranță estimată între 40 și 60 km/h
4	Rea	Viteza confortabilă / de siguranță estimată între 20 și 40 km/h
5	Foarte rea	Viteza confortabilă / de siguranță estimată este mai mică de 20 km/h

### **Evaluarea traficului**

În timpul desfășurării evaluării, vă rugăm să înregistrați numărul și tipul vehiculelor pe care le observați:

- Vehicule care circulă în aceeași direcție cu vehiculul de inspecție sau îl depășesc pe acesta;
- Vehicule care circulă în direcția opusă.

Vă rugăm să înregistrați tipul vehiculului în conformitate cu Formularul 1.



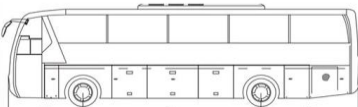

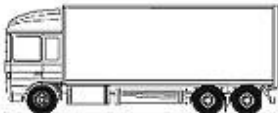
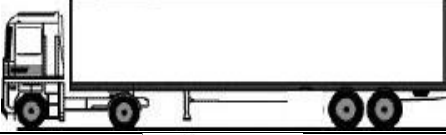
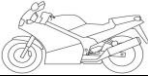




## Formularul 1: Evaluarea traficului

În timpul vizitei pe teren, vă rugăm să înregistrați numărul și tipul vehiculelor pe care le observați (Vă rugăm să înregistrați începutul și sfârșitul vizitei, precum și punctul de pornire și sfârșire).

- Data și ora începutului înregistrării vehiculelor:
- Data și ora sfârșitului înregistrării vehiculelor:

Tabel 1-6: Tipuri de vehicule

Tipul vehiculu- lui	Numărul în ambele di- recții		Comentarii
Autovehicul			
Microbuz			
Autobuz			
Camionetă			2 osii cu 4 sau 6 roți
Camion mediu / greu			3 osii
Camion cu gabarit depășit			3 osii
Motocicletă			
Bicicletă			
Vehicul cu tracțiune ani- mală			

**Formularul II-A: Exemple de stare a îmbrăcămintei rutiere din beton asfalt**

Beton  
asfalt

Bună



Fără defecțiuni vizibile

Beton  
asfalt

Mediocră



Fisuri / rupturi de margini  
minore

Beton  
asfalt

Rea



Fisuri / fâgașe / gropi /  
rupturi de margini

Beton  
asfalt

Foarte  
rea



Pierdere semnificativă a  
materialului pietros

**Formularul II-B: Exemple de stare a suprafeței drumurilor pietruite**

Pietruit      Bună



Suprafață pietruită uniformă,  
în stare bună

Pietruit      Mediocră



Unele făgașe / pierderea ma-  
terialului pietros

Pietruit      Rea



Făgașe pronunțate / pierde-  
rea materialului pietros

Pietruit      Foarte  
rea



Lipsa suprafeței pietruite /  
impracticabil anul împrejur



**Formularul II-C: Exemple de stare a îmbrăcămintei rutiere din beton de ciment**

Beton  
de  
ciment

Bună



Fără defecțiuni vizibile

Beton  
de ci-  
ment

Mediocră



Defecțiuni minore la rosturi

Beton  
de ci-  
ment

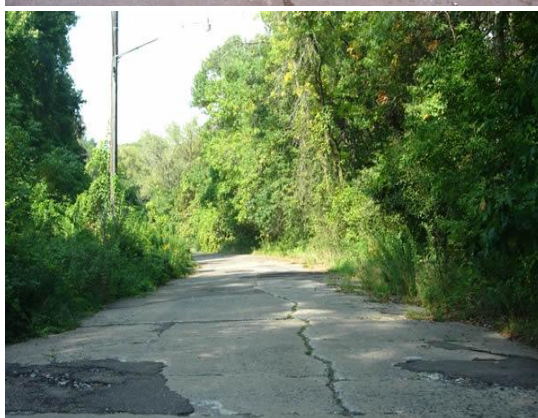
Rea



Defecțiuni la rosturi / rupturi  
de margini ale dalelor

Beton  
de ci-  
ment

Foarte  
rea



Defecțiuni majore la rosturi /  
rupturi de margini ale dale-  
lor

**Formularul II-D: Exemple de stare a suprafeței a drumurilor de pământ**

Pământ Bună



Suprafață de pământ uniformă, în stare bună

Pământ Mediocră



Unele fâgașe / denivelări

Pământ Rea



Fâgașe pronunțate / denivelări

Pământ Foarte rea



Suprafață neuniformă cu defecțiuni majore / impracticabilă anul împrejur

## **Anexa 5**

### Constatări ale vizitei pe teren

Anexa 5: Constatări ale vizitei pe teren<sup>1</sup>





Data	Ora	Scopul vizitei	Participanți	Obiectul vizitei
28 mai, 2014	09.00-16.30	Vizita pe teren a echipei DRL pentru inspectarea vizuală a diferitor tipuri de drumuri locale / secundare.	<ul style="list-style-type: none"> <li>DI Thomas Herz, Consultant Internațional de echipă;</li> <li>DI Anton Angermeier, Inginer de drumuri Internațional;</li> <li>DI Grebencio, Manager de echipă;</li> <li>DI Ion Ciubotaru, Manager adjunct de echipă.</li> </ul>	Drumuri locale din Regiunea de Dezvoltare Centru.

Sarcini / comentarii	
Scop	Scopul vizitei pe teren a fost de a efectua o inspecție vizuală a diferitelor tipuri de drumuri locale / secundare, în vederea stabilirii unor modele exemplificatoare de drumuri cu stări tehnice diferite.
Amplasarea	Echipele DRL au vizitat două posibile coridoare rutiere prioritate în RD Centru, ambele selectate aleatoriu din categoria celor cu diferite tipuri de îmbrăcăminte rutieră (de exemplu, pietriș / beton asfaltic), și anume: <ul style="list-style-type: none"> <li>Peresecina-Hîrtopol Mare-Ohrincea-M21-Criuleni;</li> <li>R3-Pojoreni-Costești-Zimbrești-Horești-M3-Țipala-R32.</li> </ul>
Coridorul 1	<p>Primul coridor vizitat de aproximativ 33 km lungime este situat în raioanele Criuleni și Orhei. Coridorul se suprapune în mare măsură cu drumul local L314 Peresecina-Hîrtopol Mare-Ohrincea, care este gestionat de către Administrația de Stat a Drumurilor (ASD). Acesta începe la drumul M2 Chișinău-Soroca, continuă de-a lungul marginii satului Peresecina și trece mai departe prin cinci sate, și anume Ișnovăț, Hîrtopol Mare, Izbește, Cruglic, și Ohrincea. Coridorul traversează, de asemenea, un drum magistral M21 Chișinău-Dubăsari și se termină în apropiere de centrul raional Criuleni.</p> <p>Tipurile de îmbrăcăminte rutieră de pe coridor:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Km 0+000 – Km 2+140 beton asfaltic;</li> <li>Km 2+140 – Km 12+074 pietriș;</li> <li>Km 12+074 – Km 13+570 beton asfaltic;</li> <li>Km 13+570 – Km 18+078 pietriș;</li> <li>Km 18+078 – Km 23+470 beton asfaltic până la orașul Criuleni, intersectând drumul M21.</li> </ul> <p><b>Starea tehnică a drumului</b></p> <p>Structura rutieră cu îmbrăcăminte asfaltică primului sector (km 0-2+140), care trece de-a lungul marginii satului Peresecina, este într-o stare tehnică rea, prezentând diferite tipuri de defecțiuni la diferite sub-sectoare, cum ar fi gropi, fisuri longitudinale și transversale, faianțări, rupturi de margini, fâgașe și tasări.</p> <p>Drenajul acestui sector este într-o stare rea. Există porțiuni unde pot fi observate deteriorări ale acostamentelor. Acest lucru conduce la deteriorarea marginilor îmbrăcămintei ru-</p>



<sup>1</sup> Din considerente logistice și financiare, precum și ținând cont de starea tehnică nesatisfăcătoare a întregii rețele de DRL în RM, pentru vizita pe teren au fost selectate aleatoriu doar două coridoare de drumuri cu diferite îmbrăcăminti rutiere din RDC.

Sarcini / comentarii	
<p>tiere. În alte locuri, cota acostamentelor este mai înaltă decât îmbrăcămintea rutieră, astfel încât nu este asigurată scurgerea apelor de pe platforma drumului. În cele din urmă, acestea se infiltrează în corpul drumului provocând deteriorări platformei drumului.</p>	
	
<b>Imaginea 1 – km 0+250</b>	<b>Imaginea 2 – km 2+140</b>
<p>Al doilea sector (km 2+140 - 12+074), începe la marginea satului Peresecina și continuă mai departe pe lângă satul Miclești. Sectorul are o suprafață de piatră de calcar. Acest sector este în stare mediocră, având o porțiune scurtă cu degradări sub formă de fâgașe. De altfel, sectorul are un bombament adecvat asigurând scurgerea apelor de pe platforma drumului.</p>	
	
<b>Imaginea 3 – km 2+140</b>	<b>Imaginea 4 – km 12+740</b>
<p>Următorul sector foarte scurt (km 12+074 -13+570) este cu îmbrăcămintă rutieră din beton asfaltic. Fiind într-o stare ce variază de la mediocră la rea, sectorul de drum prezintă multe fisuri, în special longitudinale, în direcția traficului, de până la 3-4 cm lățime, întâlnite mai cu seamă pe axul drumului și pe calea roților.</p> <p>Aceste defecțiuni au avut loc în special din cauza îmbinărilor necorespunzătoare a straturilor în timpul construcției, îmbătrânirii îmbrăcămintei asfaltice și sarcinilor mari ale autovehiculelor. La începutul acestui sector a fost observată o dispunere aleatorie a unei cantități mari de pământ pe taluzul rambleului, ceea ce dovedește o întreținere necorespunzătoare și deficitară a taluzurilor.</p> <p>În continuare, sectorul de drum pietruit (km 13+570 -18+078 km 18+078 - 23+470 și în continuare până la M21), care precede satul Isnova este într-o stare tehnică mediocră.</p> <p>În cadrul vizitei pe teren a echipei DRL, SA "Drumuri-Criuleni" efectua lucrări de întreținere pe acest sector, cum ar fi construirea unor șanțuri laterale pentru îmbunătățirea drenajului. Reprezentanții întreprinderii de întreținere au afirmat că, recent, suprafața acestui sector a fost îmbunătățită prin reprofilare cu grederul cu adaos de material/piatră de calcar nou. Prin urmare, unele degradări sub formă de fâgașe au fost remarcate pe sectorul recent reprofilat cu adaos de pietriș, fapt ce dovedește o execuție a lucrărilor cu abateri de la norme.</p>	



Sarcini / comentarii	
	<div style="display: flex; justify-content: space-around;">   </div> <p style="text-align: center;"><b>Imaginea 5 – km 12+740</b>                      <b>Imaginea 6 – km 14+370</b></p> <p>În continuare, coridorul trece în apropierea satelor Ișnovăț, prin Hîrtopol Mare, Izbiște, Cruglic și Ohrincea. Cu excepția sectorului cu îmbrăcăminte asfaltică din satul Hîrtopol Mare, până la satul Izbiște, drumul are o structură rutieră pietruită. Fiind în stare ce variază de la mediocră la bună, drumul permite unui autovehicul să dezvolte o viteză de deplasare în siguranță și confortabilă de până la 60-70 km/oră. Cu toate acestea, praful rămâne o problemă pe acest tip de drum fără îmbrăcăminte rutieră.</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;">   </div> <p style="text-align: center;"><b>Imaginea 7 – km 14+370</b>                      <b>Imaginea 8 – km 14+450</b></p> <p>În continuare, coridorul prezintă o îmbrăcăminte din beton asfaltic traversând prin satele Izbiște, Cruglic și Ohrincea. Starea acestui sector de drum variază de la mediocră la rea, fiind caracterizată de degradări, cum ar fi faianțări, fâgașe, rupturi de margini etc.</p>
Coridor 2	<p>Al doilea coridor vizitat cu o lungime de 22 km este situat în raionul Ialoveni. Coridorul coincide în totalitate cu drumul local R3-Pojăreni-Țipala-R32, care este administrat de către ASD. Acesta începe la drumul R3 Chișinău-Hîncești-Basarabeasca, trece în continuare prin satele Pojăreni, Costești, Zîmbreni și Horești, ulterior intersectează drumul M3 Chișinău-Giurgiulești, trece mai departe prin satul Țipala și se sfârșește la intersecția cu drumul național R32 R2-Puhoi-Căinari-Sălcuța.</p> <p>Tipuri de îmbrăcăminte pe acest coridor:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Km 2+075 beton asfaltic;</li> <li>• Km 2+075 – Km 7+249 pietriș;</li> <li>• Km 7+249 – Km 10+358 beton asfaltic;</li> <li>• Km 10+358 – Km 15+602 pietriș;</li> <li>• Km 15+602 – Km 21+789 beton asfaltic;</li> <li>• Km 21+789 – Km 22+746 beton;</li> <li>• Km 22+746 – Km 23+153 beton asfaltic;</li> <li>• Km 23+153 – Km 28+493 pietriș;</li> <li>• Km 28+493 – Km 33+703 beton asfaltic;</li> <li>• Km 33+703 – Km 34+600 pietriș.</li> </ul>

<b>Sarcini / comentarii</b>	
	<p>După cum se poate observa, pe acest coridor, sectoarele cu îmbrăcămintea rutieră din beton asfaltic alternează cu sectoarele pietruite.</p> <p>Primul sector al coridorului (0-2+075) cu îmbrăcămintă asfaltică începe la drumul R3, trece prin satul Pojăreni și se termină la sfârșitul acestuia. Starea drumului a acestui sector variază de la mediocră la rea.</p> <p>Următorul sector de drum pietruit (km 2+075 - km 7+249) cuprinde porțiunea între satele Pojăreni și Costești. Începutul acestui sector prezintă o stare rea a suprafeței drumului și fără asigurarea scurgerii apelor. Lipsa unui bombament adecvat a platformei drumului și absența șanțurilor a condus la apariția gropilor și băltoacelor pe acostamente.</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;">   </div> <div style="display: flex; justify-content: space-around; margin-top: 10px;"> <p style="text-align: center;"><b>Imaginea 11 – km 2+075</b></p> <p style="text-align: center;"><b>Imaginea 12 – km 2+075</b></p> </div> <p>Coridorul trece în continuare prin satul Costești (km 7+249 - km 10+358). Având îmbrăcămintă asfaltică, acest sector este în mare parte într-o stare mediocră.</p> <p>Începând cu satul Costești până în satul Zîmbreni (km 10+358 - km 15+602), coridorul este neasfaltat, cu o structură din pietriș adecvată și bombament corespunzător. Cu toate acestea, norii de praf formați de vehicule pe acest sector de drum rămân a fi un motiv de îngrijorare. Aceștia au un impact ecologic asupra culturilor agricole în apropierea drumului, și, de asemenea, afectează vizibilitatea cauzând pericole pentru conducătorii auto.</p> <p>Următorul sector trece prin satele Zîmbrești și Horești și, mai departe, în apropiere intersecției cu drumul M3 (15+602 - km 21+789) are o îmbrăcămintă asfaltică, starea tehnică a căreia variază de la mediocră la rea. Îmbrăcămintea rutieră prezintă degradări, cum ar fi fisuri, suprafețe poroase și porțiuni plombate, care sunt, de asemenea, considerate a fi defecțiuni indiferent de cât de bine au fost executate.</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;">   </div> <div style="display: flex; justify-content: space-around; margin-top: 10px;"> <p style="text-align: center;"><b>Imaginea 13 – km 16+350</b></p> <p style="text-align: center;"><b>Imaginea 14 – km 16+350</b></p> </div> <p>În continuare coridorul include un sector scurt cu îmbrăcămintă din beton de ciment care traversează drumul M3 (km 21+789 - km 22+746), urmat de un alt sector scurt cu îmbrăcămintă rutieră bituminoasă/asfaltică (km 22+746 - km 23+153).</p>

Sarcini / comentarii	
	<p>Următorul sector al coridorului (km 23+153 - km 28+493) este pietruit până la satul Țipala. Starea variabilă de la mediocră spre rea a acestui sector permite unui automobil să dezvolte o viteză de deplasare în siguranță și confortabilă de până la 50 km/oră.</p> <p>În satul Țipala și în continuare până la km 33+703, coridorul este cu îmbrăcăminte din beton asfaltic. Trecând prin sat de-a lungul coridorului, echipa DRL a întâlnit o echipă rutieră de la S.A. "Drumuri Ialoveni", care efectua lucrări de reparații prin plombarea gropilor.</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;"> <div style="text-align: center;">  <p><b>Imaginea 15 – coridorul prin satul Țipala</b></p> </div> <div style="text-align: center;">  <p><b>Imaginea 16 – coridorul prin satul Țipala</b></p> </div> </div> <p>Ultimul sector scurt a coridorului, care se sfârșește la drumul național R32, are o suprafață din pietriș aflată într-o stare tehnică mediocră.</p>

## **Anexa 6**

### Estimările costurilor unitare

**Anexa 6: Estimările costurilor unitare**

O estimare competentă a costurilor se bazează în primul rând pe domeniul lucrărilor și un proiect tehnic. În prezent, un astfel de proiect cu detalii de execuție și specificații nu există și, prin urmare, estimarea costurilor este la un nivel foarte incipient.

Nu sunt disponibile costurile unitare de la proiecte similare, astfel estimarea costurilor în continuare va fi bazată pe cifre foarte generale, care au fost obținute din două surse din Chișinău.

Una dintre acestea este ICS STRABAG SRL, o companie internațională cu o prezență fizică și cunoaștere a pieței din Republica Moldova, cealaltă sursă fiind UNIVERSCONS SRL, o companie de inginerie locală, cu experiență în proiecte de drumuri locale. Ambele firme au prezentat, la cerere, câțiva indicatori generali de cost.

**Tabelul 1-1: Indicatorii de cost prezențați**

Tipul de cost	Compania (sursa indicatorului de cost)	
	ICS STRABAG SRL	UNIVERSCONS SRL
Mixtură asfaltică preparată	80-100 € pe 1.000kg	80-100 € pe 1.000 kg
Strat de legătură 6cm	12-15 € pe m.p	31-40 € pe m.p & 15cm (aproximativ 21-27€/m.p la strat de 10cm) grosime totală
Strat de uzură 4cm	8-10 € pe m.p	
Strat din piatră concasată 10cm		2.90-3.70 € pe m.p
Lucrări de terasamente		
Reciclare la rece, strat de 20cm	80 € pe m.p	
Drum pietruit, strat de 20cm	50 € pe m.p	
Stabilizarea solului	8-10 € pe m.p	
Beton armat		270 € pe m.c.
Reabilitarea structurii rutiere din piatră concasată cu așternerea unui strat nou de 10 cm		20.000 € pe km în regiunea centru și de nord 26.000 € pe km în regiunea de sud
Îndepărtarea stratului de îmbrăcăminte din piatră concasată, construirea unor noi straturi de 40cm de nisip și piatră		76.000 € pe km în regiunea de nord 88.000 € pe km în regiunea centru 90.000 € pe km în regiunea de sud
Lucrări de reparații parțiale a îmbrăcăminților asfaltice, inclusiv repararea fisurilor, plombarea gropilor, borduri, șanțuri, acostamente		90.000 € pe km în regiunea centru și de nord 95.000 € pe km în regiunea de sud
Lucrări de reparații a îmbrăcăminților asfaltice cu așternerea unui strat complet nou de mixtură asfaltică de 6cm, inclusiv podețe, șanțuri, acostamente		165.000 € pe km în regiunea centru și de nord 174.000 € pe km în regiunea de sud
Reabilitare integrală a îmbrăcămintei asfaltice cu așternerea unui strat de egalizare de 5cm, strat de legătură de 6cm, strat de uzură de 4cm		185.000 € pe km în regiunea centru 218.000 € pe km în regiunea de sud 242.000 € pe km în regiunea de nord
Precum este specificat mai sus, cu 10 cm de nisip și 26cm de pietriș ca strat de nivelare		185.000 € pe km în regiunea de nord 207.000 € pe km în regiunea de sud 220.000 € pe km în regiunea de nord
Drum nou cu îmbrăcăminte rutieră din beton asfaltic, inclusiv lucrări de terasamente		235.000 € pe km în regiunea centru 257.000 € pe km în regiunea de sud 269.000 € pe km în regiunea de nord
Drum nou pietruit, inclusiv lucrări de terasament		78.000 € pe km în regiunea de nord 86.000 € pe km în regiunea centru și de sud
Reparația podurilor (în medie 1 pod mic per 10 km de drum)		18.000 € pentru o porțiune de 6m 46.000 € pentru un pod 3x6m

## **Anexa 7**

Evaluarea riscurilor identificate în sectorul DRL

**Anexa 7: Evaluarea riscurilor identificate în sectorul DRL**

Nr.	Risc potențial identificat	Impact potențial	Probabilitatea apariției riscului (de la 1- semnificativ până la 5- ne semnificativ)	Impactului riscului (de la 1- semnificativ până la 5- ne semnificativ)	Măsuri posibile de atenuare a riscului
<b>Riscuri politice și juridice</b>					
• Externe					
1.1	Lipsa unei viziuni de politici sau chiar absența acesteia cu privire la direcțiile viitoare de dezvoltare a sectorului de DRL.	Investiții direcționate incorect din cauza lipsei unei viziuni clare și unitare cu privire la politicile guvernamentale de dezvoltare a țării în afara capitalei.	3,4	3,3	Asigurarea cadrului legal și instituțional pentru planificarea, exploatarea și întreținerea rețelei de drumuri. Elaborarea unui mecanism clar, transparent, coerent și repetabil pentru identificarea și prioritizarea proiectelor de drumuri pentru viitoarele investiții.
1.2	Sistem centralizat și ineficient de planificare a lucrărilor de reparație a drumurilor locale.	Apariția percepției eronate din partea APL că principala responsabilitate în domeniul drumurilor și resurselor necesare ar trebui să cadă pe autoritățile publice centrale. Nu vor fi depuse eforturi p/u identificarea și utilizarea resurselor necesare la nivel local.	3,0	3,1	Descentralizarea administrației drumurilor locale prin asigurarea transferului de finanțare și capacități pentru o gestionare mai eficientă a drumurilor locale.
1.3	Neajustarea cadrului legal și normativ privind clasificarea funcțională a drumurilor, inclusiv adoptarea listei de drumuri regionale.	Confuzii și prevalarea unei viziuni neclare privind îmbunătățirea și dezvoltarea rețelei de drumuri regionale.	3,0	3,2	Revizuirea, actualizarea și implementarea legislației, inclusiv adoptarea listei de drumuri regionale - MTID și MDRC.
1.4	Drumurile sunt transferate către APL fără asigurarea nivelului corespunzător de resurse financiare.	Lipsa investițiilor în domeniul rutier la nivelul APL.	4,1	3,9	Transmiterea drumurilor locale la bilanțul autorităților publice locale de nivelul al doilea, cu asigurarea nivelului corespunzător de resurse din Fondul Rutier pentru reparația și întreținerea acestora. Consolidarea capacităților personalului local implicat în managementul financiar al drumurilor locale.
1.5	Neconformare a legislației naționale cu acquis-ul UE.	Eșec în îmbunătățirea cadrului de politici al țării, în atragerea investițiilor, în asigurarea creșterii sectorului privat și în facilitarea comerțului cu UE și alte țări europene.	3,2	3,4	Revizuirea și alinierea / aproximarea legilor, regulilor și procedurilor naționale la acquis-ului UE.

Nr.	Risc potențial identificat	Impact potențial	Probabilitatea apariției riscului (de la 1-semnificativ până la 5- ne semnificativ)	Impactul riscului (de la 1- semnificativ până la 5- ne semnificativ)	Măsuri posibile de atenuare a riscului
1.6	Aplicarea unor standarde și legi învechite în domeniul construcțiilor.	Afectarea calității proiectelor de către normele de proiectare învechite (de exemplu, drumuri supradimensionate, costurile de investiții și de întreținere supraestimate, etc).	3,3	3,5	Actualizarea standardelor și normelor la cele mai bune practici internaționale - MTID, MDRC, ME.
1.7	Discrepanțe între prevederile legale și situația reală privind proprietatea și responsabilitatea de administrare a drumurilor la nivel local.	Lipsa de claritate în proprietatea și responsabilitatea drumurilor va duce la gestionare și întreținerea deficitară a drumurilor la nivel local.	3,7	3,8	Transferarea dreptului de proprietate asupra drumurilor locale către APL II și preluarea responsabilităților de administrare a acestora de către APL II.
1.8	Neconformitate a procedurilor naționale de achiziții publice cu cerințele IFI / UE.	Neimplementarea celor mai bune practici cu privire la procesul și procedurile de achiziții publice.	3,6	3,5	Revizuirea, actualizarea și implementarea legislației – Agenția de Achiziții Publice, MTID.
<b>Riscuri instituționale:</b>					
• Externe					
2.1	Coordonare insuficientă a activităților între ministere și între ministere și administrațiile publice locale.	Dublarea eforturilor și investițiilor din diverse ministere și subdiviziuni, capacitatea de absorbție scăzută, calitatea proastă a proiectelor implementate.	3,2	3,6	Reforma instituțională - delimitarea clară a responsabilităților instituționale între administrații publice.
2.2	Gestionare ineficientă a investițiilor în sectorul rutier de către instituții de stat	Întârzieri în procesele de planificare / financiare, dublarea activităților / lacune lăsate în infrastructură, concurența nedorită între ministere și între administrațiile publice locale.	3,8	4,0	Reforma instituțională - delimitarea clară a responsabilităților instituționale între administrații publice. Consolidarea capacităților personalului implicat în implementarea proiectelor.
2.3	Neajustare cadrului legal și normativ și a standardelor tehnice la cerințele noului sistem de întreținere	Eșec în sporirea performanței sistemului de întreținere a drumurilor publice.	3,2	3,4	Revizuirea și ajustarea cadrului legal și normativ și a standardelor tehnice în conformitate cu prevederile reformei sistemului de întreținere a drumurilor.
• Interne					
2.4	Eșec în consolidarea capacităților și formarea managerială a personalului implicat în întreținerea drumurilor	Capacitate redusă a personalului implicat în întreținerea drumurilor duce la întreținerea și gestionarea ineficientă a drumurilor și prestarea unor servicii de calitate proastă.	3,1	3,4	Consolidarea capacității și instruirea personalului implicat în întreținerea drumurilor, în conformitate cu prevederile reformei sistemului de întreținere a drumurilor.
2.5	Lipsa capacităților pentru a gestiona investiții la nivelul APL.	Ineficiență în managementul întreținerii drumurilor și prestarea serviciilor de calitate proastă.	3,7	3,8	Înființarea unei unități pentru sectorul DRL în cadrul ASD. Crearea unei unități suplimentare în numărul scriptic de personal responsabil de DRL. Formarea și consolidarea capacităților ex-



Nr.	Risc potențial identificat	Impact potențial	Probabilitatea apariției riscului (de la 1-semnificativ până la 5- nesemnificativ)	Impactului riscului (de la 1- semnificativ până la 5- nesemnificativ)	Măsuri posibile de atenuare a riscului
					perților angajați în domeniul administrației drumurilor locale.
• Interne și externe					
2.6	Eșec în implementarea Strategiei Naționale pentru Siguranță Rutieră	Creșterea numărului de victime din accidente rutiere. Nerespectarea Rezoluției ONU de a reduce numărul de decese cauzate de accidente rutiere la fiecare milion de populație cu 50% până în 2020.	3,3	3,5	Includerea îmbunătățirii siguranței rutiere în proiectele rutiere și activitățile de întreținere a drumurilor. Desfășurarea campaniilor privind siguranța rutieră, comportamentul la volan și programelor de aplicare a legii.
2.7	Lipsa experților calificați și companiilor competitive la nivel național în realizarea proiectelor de reabilitare a drumurilor finanțate de IFI cu folosirea tehnologiilor avansate și formelor optimizate de contracte (FIDIC).	Incapacitatea companiilor autohtone din domeniul construcției drumurilor de a concura cu companiile străine în cadrul proiectelor finanțate de instituțiile financiare internaționale și, prin urmare, pierderea oportunităților de a acumula experiență pentru a deveni competitive la nivel regional și internațional.	3,8	4,2	Încurajarea dezvoltării contractării și subcontractării la nivel național. Formarea și consolidarea capacităților personalului local implicat în reabilitarea și construcția drumurilor (inclusiv însușirea Condițiilor contractuale FIDIC).
2.8	Lipsa sistemelor de date tehnice rutiere privind starea drumurilor la nivel local	Planificare ineficientă a serviciilor pentru DRL din lipsa datelor consistente cu privire la dezvoltarea sectorului DRL.	2,9	2,9	Colectarea datelor de bază și cartografierea drumurilor existente. Elaborarea și punerea în aplicare a SGAR.
2.9	Reticența autorităților locale de a coopera pentru a beneficia, spre exemplu, de servicii de întreținere a drumurilor locale la nivel raion.	Incapacitatea APL 1 de a gestiona întreținerea drumurilor, precum și reticența acestora de a utiliza servicii în comun cu alte localități.	3,4	3,7	Coordonarea profesională a drumurilor regionale și locale la nivelul MDRC, ADR și APL prin adoptarea unor strategii de întreținere pentru a asigura soluții tehnice pentru fiecare localitate. Motivarea resurselor umane.
<b>Riscuri financiare:</b>					
• Externe					
3.1	Finanțare insuficientă a sectorului DRL din fonduri externe - granturi și împrumuturi de la donatori și instituții de finanțare	Eșec în realizarea obiectivului de dezvoltare de a crește investițiile publice în infrastructura drumurilor pentru a diminua cheltuielile de transport și a majora accesibilitatea.	3,3	3,9	Îmbunătățirea planificării financiare în sectorul DRL - MF, MTID, MDRC.
3.2	Capacitate redusă de absorbție financiară a instituțiilor de stat	Volum limitat de investiții externe care duce la întârzieri sau eșecuri în atingerea obiectivelor naționale.	3,7	3,7	Îmbunătățirea proceselor de planificare financiară și de management, reforma instituțională, transferul de funcții de implementare a investițiilor către MDRC (ADR-uri).
• Interne și externe					
3.3	Finanțare insuficientă a sec-	Eșec în realizarea obiectivului de dezvoltare de	3,8	3,8	Îmbunătățirea planificării financiare în sectorul

Nr.	Risc potențial identificat	Impact potențial	Probabilitatea apariției riscului (de la 1- semnificativ până la 5- ne semnificativ)	Impactului riscului (de la 1- semnificativ până la 5- ne semnificativ)	Măsuri posibile de atenuare a riscului
	torului DRL din surse interne - Fondul Rutier, FNDR, bugetele locale, etc.	a crește investițiile publice în infrastructura drumurilor pentru a diminua cheltuielile de transport și a majora accesibilitatea.			DRL - MTID, MDRC, ADR, autorități locale.
3.4	Corupția și nepotismul	Corupția și nepotismul duc la acordarea contractelor la prețuri majorate companiilor afiliate, ceea ce rezultă în performanță sub-standard, fără posibilități de remediere.	4,8	4,6	Asigurarea transparenței în procesul de achiziții publice. Dispoziții clare pentru utilizarea inginerilor de supraveghere independenți în timpul implementării proiectelor de investiții de capital pentru a aproba executarea. Utilizarea contractelor măsurabile și a contractelor bazate pe performanță, cu un nivel ridicat de dovezi documentate a executării.
<b>Riscuri economice și sociale:</b>					
• Externe					
4.1	Tendențele demografice nefavorabile	Prestarea serviciilor infrastructurii drumurilor în zonele depopulate având o rețea rutieră costisitoare.	3,5	3,7	Sprijinirea revitalizării economice și coeziunii regionale.
• Interne					
4.2	Problemele de gen	Diverse riscuri legate de discriminarea de gen.	2,0	1,9	Desfășurarea campaniilor de informare a populației - ADR, ME.