


ANUNȚURI PRIVIND ETAPA DE DEFINIRE A DOMENIULUI DE APLICARE (SCOPING):


Administrația Națională a Drumurilor (26 august 2025), Consultanți (25 august 2025) - Broșură A4 (versiunea în limba română/rusă)



S.A. „ADMINISTRAȚIA NAȚIONALĂ A DRUMURILOR”

J.S.C. „NATIONAL ROAD ADMINISTRATION”

IDNO 108360023559



REPUBLICA MOLDOVA

Republica Moldova, Chișinău, str. Buzdaru 12 A, MD-2004 tel (+373) 22-746750, (+373) 22-746803, (+373) 22-722280

http://www.andra.md, e-mail: [secretariat@andra.md](mailto:secretariat@andra.md), [infotrac@andra.md](mailto:infotrac@andra.md)

Nr. 10-03/1448 din 25.08.2025

Administrațiile Publice Locale

Conform listei

Prin prezenta, S.A. „Administrația Națională a Drumurilor” (AND) vă aduce la cunoștință că, în perioada 25 august – 05 septembrie 2025, compania de consultanță „MM Consulting & Engineering” va desfășura o misiune de documentare în teren de-a lungul traseului drumului de ocolire a r. Giurgiulești, r. Cahul, L= 3,85 km (conexiunea de M3 și R34) și reparația capitală a drumului M3 Chișinău - Comrat - Giurgiulești - frontiera cu România, km 211,98 - 213,69 și M3.1 Giurgiulești - frontiera cu Ucraina, km 0,0 - 0,65 (drum de conexiune a punctului de trecere a frontierei de stat Giurgiulești - Reni și Giurgiulești - Gălați).

Această vizită se realizează în cadrul etapei de pregătire a proiectului de reparație a drumului menționat și are ca scop elaborarea Evaluării Impactului de Mediu și Social (EIMS). Studiul este o cerință obligatorie, realizată în conformitate cu legislația națională și politicile partenerilor de dezvoltare care finanțează proiectul.

Pe parcursul acestor activități, echipa de experți va colecta și va analiza date esențiale, precum:

- aspecte de mediu: identificarea arilor protejate, corpurilor de apă, calitatea aerului și a solului, nivelul de zgomot, gestionarea deșeurilor etc.;
- aspecte sociale: identificarea gospodăriilor și terenurilor agricole adiacente, accesul la proprietăți, prezența obiectivelor de patrimoniu cultural sau religios, a școlilor, a centrelor medicale și a altor puncte de interes comunitar.


În acest scop, reprezentanții companiei pot iniția consultanți punctuale cu reprezentanții autorităților publice locale, specialiști în reglementarea proprietății funciare sau cu locuitorii.

Având în vedere importanța acestor date pentru proiectarea unor lucrări durabile și cu impact minim asupra comunităților, vă rugăm respectuos să acordați sprijinul necesar echipei de consultanți, în cazul în care vor fi solicitate informații specifice, documente sau interviuri de clarificare.

Pentru o comunicare eficientă, coordonarea acestor activități din partea S.A. „Administrația Națională a Drumurilor” este asigurată de Serviciul Dezvoltare Durabilă și Mediu. Persoana de contact este doamna Daniela Timuș ([daniela.timus@andsa.md](mailto:daniela.timus@andsa.md), telefon: +373 67 723 994).

Vă mulțumim anticipat pentru colaborare și pentru sprijinul acordat în realizarea acestui proiect de importanță națională.

Director general interimar



Sergiu BEJAN


Secretar Titus Timba

Telefon: +373 208177 e-mail: [secretariat@andra.md](mailto:secretariat@andra.md)

Fig. 1 / 1



Finanțat de Uniunea Europeană



European Bank for Reconstruction and Development

ANUNȚ

cu privire la lansarea Proiectului de Evaluare a Impactului de Mediu, Social și Siguranță Rutieră pe traseul M3

Stimați beneficiari ai drumului expres M3 Chișinău – Comrat – Giurgiulești – frontiera cu România,

Vă informăm că, începând cu 1 septembrie 2025, se lansează activitatea de evaluare a impactului de mediu, social și siguranță rutieră pe traseul M3 și vizează următoarele segmente:

Tramă 2: Traseul M3, 70,9 km (Chișinău – Comrat – Giurgiulești – frontiera cu România), (Categorie A) divizat în 4 Loturi:

Lot 1 (Aeroportul Chișinău – Porumbrei, 34,4 km) km 10,00 - 44,35 – reabilitare

Lot 2 (Porumbrei – Cimișlia, 19 km) reabilitare & extinderea pe 19 km de drum de la 2 la 4 benzi. (Categorie A) km 44+420 – 63+430 – reabilitare/construcție

Lot 3 (Cimișlia – Comrat, 12 km) km 70+350 – 82+430 – reabilitare

Lot 4 (Giurgiulești ocolire și conexiune puncte de frontieră, 6,2 km) – construcția drumului de ocolire a s. Giurgiulești, r. Cahul, L= 3,85 km (conexiunea M3 și R34) și reparație capitală a drumului M3 Chișinău – Comrat – Giurgiulești – frontiera cu România, km 211,98 – 213,69 și M3.1 Giurgiulești – frontiera cu Ucraina, km 0,0 – 0,65 (drum de conexiune a punctului de trecere a frontierei de stat Giurgiulești - Reni și Giurgiulești - Cahul)

Obiectivul Studiului este identificarea și evaluarea impacturilor negative potențiale de mediu și sociale, auditul siguranței rutiere, evaluarea conformității cu legislația aplicabilă națională, internațională și cu Politica Socială și Mediu (ESP), precum și Cerințele de Performanță (PR) ale BERD, stabilirea măsurilor de prevenire/atențare și identificarea oportunităților de îmbunătățire și sustenabilitate proiectului.

Proiectul este finanțat de Uniunea Europeană din fondurile Eastern Partnership Investment in Connectivity (EPIC) și Sustainable Infrastructure Fund și este implementat de Banca Europeană pentru Reconstrucție și Dezvoltare (BERD). Beneficiarii direcți sunt Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale (MIDR) și Administrația Națională a Drumurilor (AND).

Republica Moldova intenționează să integreze infrastructura națională de transport în Rețeaua Trans-europeană de Transport (TEN-T) - obiectiv strategic stabilit în Strategia de Mobilitate 2030, prin modernizarea căilor ferate, construirea de poduri și autostrăzi și dezvoltarea de coridoare cu România și Ucraina. Proiectul va sprijini conectivitatea națională și regională prin reabilitarea drumurilor prioritare între Moldova, Uniunea Europeană și Ucraina.

Acest anunț a fost elaborat cu sprijinul financiar al Uniunii Europene. Conținutul său intră în responsabilitatea exclusivă a echipei de proiect și nu reflectă în mod necesar viziunea Uniunii Europene sau a BERD.


Pentru mai multe informații, sugestii și propuneri, vă puteți adresa direct la:

MM Consulting&Engineering SRL – Moldova

Telefon: +37379534810 (viber)

E-mail: [project@mmengineering.org](mailto:project@mmengineering.org)

Adresa: Calea Bazarbailor 26/7, mun. Chișinău, Republica Moldova



Финансирование Европейского Союза



European Bank for Reconstruction and Development

ОБЪЯВЛЕНИЕ

о запуске проекта «Оценка воздействия на окружающую среду, социальную сферу и безопасность дорожного движения» на трассе М3

Уважаемые жители села Буждă!

Сообщаем вам, что с 1 сентября 2025 года стартует проект «Оценка воздействия на окружающую среду, социальную сферу и безопасность дорожного движения» на трассе М3, охватывающий следующие участки: Трамă 2: Трасса М3, протяженностью пр. 70,9 км (Кишинев – Комрат – Дурлакушты – граница с Румынией), (Категория А), разделенная на 4 лота:

Участок 1 (аэропорт Кишинев – Порумбей, 34,4 км) км 10,00 - 44,35 – реabilitация

Участок 2 (Порумбей – Чимишлия, 19 км) км 70+350 – 82+430 – реabilitация и расширение 19 км дороги с 2 до 4 полос. (Категория А) км 44+420 – 63+430

Участок 3 (Чимишлия – Комрат, 12 км) км 70+350 – 82+430 – реabilitация

Участок 4 (Объездная дорога Дурлакушты и соединение пограничных пунктов, 6,2 км) – строительство обходной дороги с Дурлакушты, Кагульского района, L= 3,85 км (соединение М3 и R34) и реabilitация дороги М3 Кишинев – Комрат – Дурлакушты – граница с Румынией, км 211,98 – 213,69 и М3.1 Дурлакушты – граница с Украиной, км 0,0 – 0,65.


Целью исследования является выявление и оценка потенциальных негативных социальных и экологических воздействий, аудит безопасности дорожного движения, оценка соответствия применимому национальному, международному законодательству и Экологической и социальной политике (ЭСП), а также Требованиям к реализации проектов ЕБРР (ТР), разработка мер по предотвращению/смягчению последствий и выявление возможностей для улучшения и обеспечения устойчивости проекта.

Проект финансируется Европейским союзом из средств Фонда инвестиций в развитие связей Восточного партнерства (EPIC) и Фонда устойчивой инфраструктуры и реализуется Европейским банком реконструкции и развития (ЕБРР). Прямыми бенефициарами являются Министерство инфраструктуры и регионального развития (MIDR) и Национальное управление автомобильных дорог (АНД). Республика Молдова планирует интегрировать национальную транспортную инфраструктуру в Транс-европейскую транспортную сеть (TEN-T) – стратегическую сеть, установленную в Стратегии мобильности 2030, – путем модернизации железных дорог, строительства мостов и автомагистралей, а также развития транспортных коридоров с Румынией и Украиной. Проект будет способствовать развитию национальной и региональной транспортной связи путем восстановления приоритетных автодорог между Молдовой, Европейским союзом и Украиной.

Настоящее объявление подготовлено при финансовой поддержке Европейского Союза. Ответственность за его содержание несет исключительно команда проекта, и оно не обязательно отражает точку зрения Европейского Союза или ЕБРР.

Для получения дополнительной информации, предложений и показаний вы можете связаться с нами напрямую консультант компании MM Consulting&Engineering SRL – Moldova. Телефон: +37379534810 (viber), E-mail: [project@mmengineering.org](mailto:project@mmengineering.org), или по адресу: Calea Bazarbailor 26/7, mun. Chișinău, Republica Moldova

Misiune de documentare Evaluarea Impactului Social, Mediu și Siguranța Rutieră pe M3 (Chisinau – Comrat – Giur.



project@mmengineering.org

To 'primaria.bacioi@apl.gov.md'; 'ialoveniconsiliu@gmail.com'; 'primaria.ial@gmail.com'; 'primaria.razeni@apl.gov.md'; 'primaria.horesti@apl.gov.md'; 'primaria.tipala@apl.gov.md'; 'consiliu@raioncimislia.md'; 'primaria@cimislia.md'; 'primariaporumbrei@gmail.com'; 'primar.sagaidac@gmail.com'; 'pr.gradiste@gmail.com'; 'pecaterinovca@gmail.com'; 'primaria.costangalia@apl.gov.md'; 'ciucur.mingir22@gmail.com'; 'primaria.bugeac@apl.gov.md'; 'presedintecahul@gmail.com'; Cc 'dg'; 'ten-t@mmengineering.org'; 'daniela.timus@andsa.md'

↩ Reply

↩ Reply All


→ Forward

⋮

▲

▼

luni 25.08.2025 16:



You forwarded this message on 09.09.2025 15:24.

Bună ziua Stimată Administrație a Autorităților Locale,

Prin prezenta scrisoare, Administrația Națională de Stat a Drumurilor și Consorțiul de Experți (MC Mobility Consultants GmbH - Austria, Haskoning DHV – Olanda și MM Consulting&Engineering SRL – Moldova) al Proiectului Băncii Europene de Reconstrucții și Dezvoltare „ - Environmental and Social Due Diligence, Impact Assessment and Road Safety Audit for the Moldova TEN-T Road Network Rehabilitation Project, DTM 55768, Vă salută și solicită respectuos deschiderea pentru implicare în realizarea procesului de vizibilitate al proiectului și de organizare a consultărilor publice de comun acord.

Pentru zona de Sud a Republicii Moldova, Proiectul de reabilitare a drumurilor, fiind actualmente la etapa de evaluare a impactului de mediu, social și siguranța rutieră de către BERD, vizează următoarele segmente:

Tramă 2: M3 Road, 70.9 km (Chisinau – Comrat – Giurgiulesti – Romanian border), (Category A) divizat into 4 Loturi:

Lot 1 (Airport I/C – Porumbrei, 34.4 km) - reabilitare

Lot 2 (Porumbrei – Cimislia, 19 km) reabilitare & extinderea pe 19km de drum de la 2 la 4 benzi. (Category A) – reabilitare/construcție

Lot 3 (Cimislia – Comrat, 12 km) - reabilitare

Lot 4 (Giurgiulesti Ring Road, 5.5 km) - reparație capitală a drumului M3 Chișinău – Comrat – Giurgiulești – granița cu România, km 211,98 – 213,69 și M3.1 Giurgiulești – hotar cu România, km 0,0 – 0,65, construcția drumului de ocolire al satului Giurgiulești, raionul Cahul, L= 3,85 km.

## CONCLUZIE PRIVIND IMPLICAREA PĂRȚILOR INTERESATE

| Data       | Localitate / Părți interesate implicate                              | Feedback/Preocupări/Probleme   |
|------------|--|--|
| 28.08.2025 | (Lotul 1, 2) Satul Porumbrei, primar                                 | Nu au avut loc consultări recente cu privire la proiectele actuale și s-a salutat dialogul de definire a domeniului de aplicare ca o șansă de a alinia lucrările la drumuri cu dezvoltarea locală. Comuna a raportat o dinamică puternică a întoarcerii diasporei (locuințe noi în fiecare an), o acoperire foarte mare a rețelei de gaze, investiții recente în sistemul de canalizare și înscrieri școlare stabile – indicatori ai unei așezări în creștere, care va beneficia de acces îmbunătățit și siguranță rutieră. Primăria s-a angajat să furnizeze extrase cadastrale pentru a verifica terenurile care ar putea fi afectate de lărgirea drumului și să ajute la organizarea de grupuri de discuții cu fermierii și întreprinderile situate în apropierea drumului.   |
| 28.08.2025 | (Lotul 4) Satul Giurgiulești, primar                                 | <b>Siguranța și gestionarea accesului, integrarea cu logistica de frontieră și proiectele regionale sunt o prioritate în sud</b><br>Primarul și consiliul local au subliniat necesitatea urgentă de a devia fluxurile intense de tranzit din centrul satului, după două decenii de trafic intens. Drumul de ocolire a fost considerată pe scară largă ca fiind cea mai importantă îmbunătățire pentru bunăstarea și siguranța comunității. Serviciile locale sunt relativ puternice pentru o comună mică (școală, grădiniță, clinică, bibliotecă, muzeu; acoperire extinsă cu apeduct), dar există încă lacune, în special rețeaua de canalizare incompletă și o moștenire de deșeuri negestionate pe care municipalitatea încearcă să o sistematizeze. Administrația a oferit informații privind terenurile la nivel de parcelă pentru drumul de ocolire și și-a confirmat disponibilitatea de a coordona cu Portul Liber Internațional Giurgiulești și cele două puncte de trecere a frontierei (Giurgiulești-Galați și Giurgiulești-Reni), astfel încât logistica construcției și gestionarea viitoare a traficului să fie coerente. Autoritățile locale au solicitat ca parcarile și zonele de staționare pentru camioane să fie planificate în mod coerent cu ocolitoarea și au menționat interfața cu ocolitoarea Slobozia-Mare, aflată în prezent în construcție. |
| 28.08.2025 | (Lotul 4) Consiliul raional Cahul, vicepreședinte                    | <b>Impactul construcției</b><br>Administrația a reiterat preocupările comunității, subliniind fisurile din clădiri și costurile de reparații ale gospodăriilor atribuite vibrațiilor provocate de vehiculele grele, și a susținut planul de amenajare a unei zone de parcare pentru camioane și îmbunătățiri logistice în apropierea frontierei, pentru a facilita staționarea mărfurilor internaționale. Districtul a indicat, de asemenea, o rețea de strategii regionale (apă, deșeuri, transport, climă, sănătate publică) care ar trebui să constituie cadrul de atenuare și monitorizare a proiectului.  |
| 12.09.2025 | (Lotul 1) Satul Bacioi, primar                                       | <b>Preocupări privind siguranța și accesul în zonele periurbane la intersecții și de-a lungul porțiunilor dens populate</b><br>Primarul a solicitat amenajarea unei intersecții corespunzător proiectate la km 13+243 (benzi de accelerare/decelerare) pentru a deservi o zonă rezidențială în creștere, bariere fonice de-a lungul tronsoanelor locuite și o nouă facilitate de întoarcere în apropiere de Străisteni pentru a sprijini zona industrială emergentă.   |
| 12.09.2025 | (Lotul 1) Satul Horești, satul Țipala, primari                       | <b>Gestionarea siguranței și a accesului</b><br>Horești și Țipala au subliniat necesitatea de a regulariza și de a securiza modelele de acces care au evoluat de-a lungul timpului: întreprinderile și fermele se bazează pe multiple intrări informale; locuitorii folosesc întoarceri în U nesigure în apropierea unei stații de alimentare cu combustibil pentru a evita ocoliri lungi; iar vizibilitatea redusă pe timp de noapte contribuie la coliziuni. Ambele comune au solicitat ca toate accesele să fie verificate din punct de vedere al siguranței, să se asigure iluminatul la intersecția rotundă L465 și să se țină seama în mod explicit de circulația utilajelor agricole în proiectare.   |
| 18.09.2025 | (Lotul 1) Satul Răzeni, primar                                       | <b>Intersecții sigure, semnalizate și iluminate, cu benzi de accelerare/decelerare</b><br>Răzeni, despărțit de M3, a semnalat un risc ridicat de accidente la intrările în oraș și un pericol deosebit pentru pietonii care traversează spre cimitirul de pe partea opusă; comuna a pledat pentru separarea completă a medianelor, eliminarea traversărilor la nivel, acces controlat cu benzi de accelerare/decelerare (inclusiv la km 28 către livezi) și rute paralele alternative pentru vehiculele restricționate de pe autostradă.   |
| 18.09.2025 | (Lotul 1) Discuție în grup cu persoane în etate (20 de participanți) | <b>Soluții formale pentru pietoni</b> în cazul în care comunitățile sau destinațiile (de exemplu, cimitirele) se află de cealaltă parte a carosabilului; și măsuri pentru descurajarea traficului de tranzit în sate.  |

|            |  |  |
|------------|--|--|
|            |  | Locuitorii din Răzeni au întărit punctele principale ale primarului și au adăugat cereri pentru iluminat continuu și treceri formalizate.  |
| 19.09.2025 | (Lotul 2) Satul Sagaidac, primar       | Primarul a raportat un acces de bază bun și a considerat extinderea de la 2 la 4 benzi ca un beneficiu net pentru siguranță și legături economice, cu condiția ca impactul temporar al construcției să fie bine gestionat.   |
| 20.09.2025 | (Lotul 3) Satul Ciucur-Mingir, primar  | Administrația a semnalat un fenomen recurent, și anume faptul că șoferii ocolesc trecând prin sat cu viteză mare pentru a evita monitorizarea pe linia principală a M3, solicitând semnalizare și restricții la intersecția cu M3 pentru a descuraja traficul de transit prin sat.   |
| 18.12.2025 | (Lotul 3) Locuitorii din Ciucur-Mingir | A fost depus un demers cu 63 de semnături din rândul cetățenilor Ciucur-Mingir privind siguranța rutieră a locuitorilor satului, solicitându-se intervenții urgente pentru repararea drumurilor de acces la ruta națională M3, pe motiv că acestea nu sunt asfaltate pe o distanță de câțiva metri, așa cum prevede regulamentul, ci au praguri înalte care cauzează probleme atât circulației transporturilor, cât și deplasării cetățenilor. |

## PUBLICĂRI ONLINE

| Loturi (1-4) | Părți interesate                      | Anunț publicat (online, în fața primăriei)   |
|--------------|---------------------------------------|--|
| 1            | Administrația Națională a Drumurilor  | <a href="https://www.andsa.md/consultari-publice-anunturi-si-procese-verbale/anunt-cu-privire-la-lansarea-proiectului-de-evaluare-impactului-de-mediu-social-si-siguranta-rutiera-pe-traseul-m3/">https://www.andsa.md/consultari-publice-anunturi-si-procese-verbale/anunt-cu-privire-la-lansarea-proiectului-de-evaluare-impactului-de-mediu-social-si-siguranta-rutiera-pe-traseul-m3/</a>  |
| 1            | Comuna Băcioi, Primărie               | <a href="https://bacioi.md/2025/09/12/anunt-cu-privire-la-lansarea-proiectului-de-evaluare-a-impactului-de-mediu-social-si-siguranta-rutiera-pe-traseul-m3/">https://bacioi.md/2025/09/12/anunt-cu-privire-la-lansarea-proiectului-de-evaluare-a-impactului-de-mediu-social-si-siguranta-rutiera-pe-traseul-m3/</a>  |
| 1            | Consiliul districtual Ialoveni        | <a href="https://il.md/2025/09/10/autoritatile-lanseaza-studiul-privind-impactul-de-mediu-si-siguranta-rutiera-pe-traseul-m3/">https://il.md/2025/09/10/autoritatile-lanseaza-studiul-privind-impactul-de-mediu-si-siguranta-rutiera-pe-traseul-m3/</a>  |
| 1            | Comuna Răzeni Primărie                | <a href="https://www.facebook.com/share/p/1CAiHQegyG/?mibextid=wwXlfr">https://www.facebook.com/share/p/1CAiHQegyG/?mibextid=wwXlfr</a>  |
| 1            | Comuna Horești Primar                 | <a href="https://horesti.md/2025/09/10/anunt-7/">https://horesti.md/2025/09/10/anunt-7/</a><br><a href="https://www.facebook.com/primaria.horesti/">https://www.facebook.com/primaria.horesti/</a>   |
| 1            | Comuna Țipala                         | <a href="https://tipala.primarie.md/news/lansarea-proiectului-de-evaluare-a-impactului-de-mediu-social-si-siguranta-rutiera-pe-traseul-m3/">https://tipala.primarie.md/news/lansarea-proiectului-de-evaluare-a-impactului-de-mediu-social-si-siguranta-rutiera-pe-traseul-m3/</a>  |
| 2-3          | Consiliul raional Cimișlia            | <a href="https://raioncimislia.md/2025/09/10/anunt-cu-privire-la-lansarea-proiectului-de-evaluare-a-impactului-de-mediu-social-si-siguranta-rutiera-pe-traseul-m3/">https://raioncimislia.md/2025/09/10/anunt-cu-privire-la-lansarea-proiectului-de-evaluare-a-impactului-de-mediu-social-si-siguranta-rutiera-pe-traseul-m3/</a><br><a href="https://www.facebook.com/share/p/14H9NqJReYL/?mibextid=wwXlfr">https://www.facebook.com/share/p/14H9NqJReYL/?mibextid=wwXlfr</a>     |
| 2-3          | Primăria orașului Cimișlia            | <a href="https://www.facebook.com/share/p/1Ah1ne5PhF/?mibextid=wwXlfr">https://www.facebook.com/share/p/1Ah1ne5PhF/?mibextid=wwXlfr</a>  |
| 2            | Primăria comunei Porumbrei            | <a href="https://www.facebook.com/share/p/16ZYYWAeFC/?mibextid=wwXlfr">https://www.facebook.com/share/p/16ZYYWAeFC/?mibextid=wwXlfr</a>  |
| 2            | Comuna Sagaidac                       | publicat pe panoul informativ din fața clădirii principale a primăriei   |
| 2            | Satul Grădiște Primărie               | <a href="https://primariagradiste.md/2025/09/09/anunt-cu-privire-la-lansarea-proiectului-de-evaluare-a-impactului-de-mediu-social-si-siguranta-rutiera-pe-traseul-m3/">https://primariagradiste.md/2025/09/09/anunt-cu-privire-la-lansarea-proiectului-de-evaluare-a-impactului-de-mediu-social-si-siguranta-rutiera-pe-traseul-m3/</a><br><a href="https://www.facebook.com/share/p/1EjGFhBmeh/?mibextid=wwXlfr">https://www.facebook.com/share/p/1EjGFhBmeh/?mibextid=wwXlfr</a> |
| 2            | Comuna Ecaterinovca Satul Coștangalia | publicat pe panoul de informare din fața clădirii principale a primăriei   |
| 3            | Primăria Ciucur-Mingir                | <a href="https://www.facebook.com/share/p/1671UyCEXX/?mibextid=wwXlfr">https://www.facebook.com/share/p/1671UyCEXX/?mibextid=wwXlfr</a><br><a href="https://ciucurmingir.sat.md/2025/09/09/anunt-cu-privire-la-lansarea-proiectului-de-evaluare-a-impactului-de-mediu-social-si-siguranta-rutiera-pe-traseul-m3/">https://ciucurmingir.sat.md/2025/09/09/anunt-cu-privire-la-lansarea-proiectului-de-evaluare-a-impactului-de-mediu-social-si-siguranta-rutiera-pe-traseul-m3/</a> |
| 4            | Consiliul raional Cahul               | <a href="https://cahul.md/anunt-cu-privire-la-lansarea-proiectului-de-evaluare-a-impactului-de-mediu-social-si-siguranta-rutiera-pe-traseul-m3/">https://cahul.md/anunt-cu-privire-la-lansarea-proiectului-de-evaluare-a-impactului-de-mediu-social-si-siguranta-rutiera-pe-traseul-m3/</a><br><a href="https://www.facebook.com/share/p/18uZ8g8izH/?mibextid=wwXlfr">https://www.facebook.com/share/p/18uZ8g8izH/?mibextid=wwXlfr</a>   |


|   |                                |  |
|---|--------------------------------|--|
| 4 | Orașul Cahul<br>Primărie       | <a href="https://primariacahul.md/media-category/noutati-si-evenimente/se-lanseaza-evaluarea-impactului-pentru-modernizarea-traseului-m3-chisinau-comrat-giurgiuilesti-frontiera-cu-romania">https://primariacahul.md/media-category/noutati-si-evenimente/se-lanseaza-evaluarea-impactului-pentru-modernizarea-traseului-m3-chisinau-comrat-giurgiuilesti-frontiera-cu-romania</a><br><br><a href="https://www.facebook.com/share/p/19vYq5bgen/?mibextid=wwXlfr">https://www.facebook.com/share/p/19vYq5bgen/?mibextid=wwXlfr</a> |
| 4 | Sat Giurgiuilești<br>Primărie  | <a href="https://www.facebook.com/story.php?story_fbid=3163525133814073&amp;id=100004698518744&amp;mibextid=wwXlfr&amp;rdid=h2QM1WBVmaFzI5Ny#">https://www.facebook.com/story.php?story_fbid=3163525133814073&amp;id=100004698518744&amp;mibextid=wwXlfr&amp;rdid=h2QM1WBVmaFzI5Ny#</a>  |
| 4 | Satul Cîșlița-Prut<br>Primărie | <a href="https://www.facebook.com/share/p/14Jqox5ZQhF/?mibextid=wwXlfr">https://www.facebook.com/share/p/14Jqox5ZQhF/?mibextid=wwXlfr</a>  |


## REGISTRUL DETALIAT AL ETAPEI DE DEFINIRE A DOMENIULUI DE APLICARE (SCOPING)


### PĂRȚI INTERESATE CHEIE:

| Data       | Participanți  | Aspecte cheie Due diligence E&S   |
|------------|---|---|
| 01.08.2025 | <b>Echipa AND (NRA)</b><br><b>Sergiu Bejan</b> – Director al Administrației Naționale a Drumurilor <a href="http://www.andsa.md">www.andsa.md</a><br><b>Ludmila Vîrlan</b> – Șef Departament SDED<br>Departamentul Dezvoltare Durabilă și Mediu din cadrul AND<br><b>Daniela Timuș</b> – Consultant, Departamentul Dezvoltare Durabilă și Mediu<br><b>Echipa MM Consultin&amp;Engineering SRL</b><br><b>Tatiana Ilescu</b> Specialist în mediu<br><b>Ala Rotaru</b> Specialist în biodiversitate<br><b>Marina Grosu</b> Specialist în sănătate și siguranță/social<br><b>Mihai Bostan</b> Șef echipă locală | Prezentarea proiectului și a obiectivelor cheie în materie de mediu și securitate. Pentru o mai bună coordonare a proiectului, MM a solicitat trimiterea unei scrisori oficiale către toate autoritățile locale pentru tranșa R7 și tranșa M3. ANDSA a elaborat scrisoarea nr. 10-02/4004 din 05.08.2025 adresată părților interesate din R7 și 10-02/4422 din 25.08.2025 pentru părțile interesate din M3. Expertul social MM a identificat părțile interesate și a inițiat corespondența prin e-mail și informarea cu privire la obiectivele proiectului.   |
| 29.08.2025 | Reprezentanții Administrației Naționale a Drumurilor (AND) <a href="http://www.andsa.md">www.andsa.md</a> și echipa MM s-au întâlnit la sediul AND din Chișinău, str. Bucuriei, 12A MD 2004, Republica Moldova<br><br><b>Roman Gavriluță</b> – Director executiv AND<br><b>Nichita Purici</b> – Șef al Departamentului de Management Ingineresc AND<br><b>Daniela Timuș</b> – Specialist al Departamentului Dezvoltare Durabilă și Mediu  | Întâlnirea a avut ca scop identificarea fiecărei tranșe și a fiecărui lot din fiecare tranșă în conformitate cu Anexa 0 din Termenii de referință, analizarea dacă toate documentele au fost primite de la ANDSA, starea studiilor de fezabilitate și a proiectelor de execuție actualizate, precum și informații suplimentare legate de autorizațiile de mediu și analiza lacunelor din sarcinile proiectului.<br><br>Subiectele discutate privind Tranșa 2 (Loturile 1-4)<br><br>Lotul 1 Chișinău-Porumbrei (M3 Chișinău - Comrat - Giurgiuilești - granița cu România, km 10,00 - 44,35)<br>În acest sector au fost realizate unele activități „Selectarea și actualizarea volumelor de lucrări pentru sectorul rutier km 41-600 - 44,35 al proiectului” conform DD nr. 515/2020. Drumul a fost întreținut și au fost reabilite unele poduri din bugetul de stat (fonduri rutiere) – podul km 41,96. <a href="http://harta.asd.md/">http://harta.asd.md/</a> . Studiul de fezabilitate datează din 2009. |



|            |  |  |
|------------|--|--|
|            | <p>Echipa <b>M&amp;M Consulting&amp;Engineering SRL</b>:<br/> <b>Mihai Bostan</b> – Șef de echipă<br/> <b>Ala Rotaru</b> – Specialist în biodiversitate<br/> <b>Tatiana Ilescu</b> – Specialist în mediu<br/> <b>Marina Grosu</b> – Specialist HS&amp;Social</p>  | <p>Lotul 2 Porumbrei-Cimișlia (M3 Chișinău - Comrat - Giurgiulești - granița cu România, km 44+420 – 63+430) lărgire de la 2 la 4 benzi km 0,00÷19,010 Faza 2.</p> <p>Prima fază a fost lansată la 01.02.2019 cu finanțare din contractul BEI RSP/W9/02, iar lucrările au fost finalizate la 21.10.2022. Execuție – 100%</p> <p>Lucrările întregului proiect au fost împărțite în 2 faze:</p> <p>Faza 1 – include și construcția terasamentului pentru 4 benzi și a carosabilului pentru 2 benzi. Documentația de construcție, autorizațiile de mediu și evaluarea impactului asupra mediului sunt disponibile din 2020. Consultanții solicită datele.</p> <p>Faza 2 – lărgirea de la 2 la 4 benzi km 0,00÷19,010. Vizita la fața locului – <a href="https://harta.asd.md/">https://harta.asd.md/</a></p> <p>Lotul 3 Cimișlia – Comrat (M3 Chișinău - Comrat - Giurgiulești - granița cu România, km 70+350 – 82+430</p> <p>ANDSA a confirmat că nu există un proiect tehnic, fiind disponibilă doar studiul de fezabilitate din 2009. Ocolitoarea Cimișlia va face parte din investițiile BEI – se pregătește licitația de achiziții.</p> <p>Lotul 4 Șoseaua de centură Giurgiulești și punctele de trecere a frontierei Construcția șoselei de ocolire a satului Giurgiulești, raionul Cahul, L= 3,85 km (conexiune între șoselele M3 și R34) + Reparații capitale ale șoselei M3 Chișinău - Comrat - Giurgiulești - granița cu România, km 211,98 - 213,69 și M3.1 Giurgiulești - granița cu Ucraina, km 0,0 - 0,65 (drum de legătură între punctele de trecere a frontierei de stat Giurgiulești - Reni și Giurgiulești - Galați).</p> <p>Pentru acest lot sunt disponibile toate datele. Informații suplimentare:</p> <p>În prezent se află în proces de evaluare licitația „Servicii de elaborare a studiului de fezabilitate privind „Construcția parcurii adiacente drumului ocolitor al satului Giurgiulești”<br/> <a href="https://achizitii.md/ro/public/tender/21467827/">https://achizitii.md/ro/public/tender/21467827/</a></p> <p>Serviciul Vamal al Republicii Moldova se pregătește într-adevăr să construiască o parcare pentru camioane lângă satul Cîșlița Prut, pe drumul R34, un proiect susținut de Proiectul de extindere a serviciilor vamale (CEF), finanțat parțial de UE. Acest proiect vizează extinderea platformei existente de interceptare a camioanelor pentru a îmbunătăți procedurile vamale și face parte dintr-un efort mai amplu de îmbunătățire a gestionării frontierelor.<br/> <a href="https://www.infotag.md/finances-en/317615/">https://www.infotag.md/finances-en/317615/</a></p> |
| 21.10.2025 | <p>Reprezentanții Administrației Naționale a Drumurilor (ANDSA) <a href="http://www.andsa.md">www.andsa.md</a><br/> <b>Sergiu Bejan</b> Directorul Administrației Naționale a Drumurilor<br/> <b>Ștefan Popa</b> Vice-director Administrația Națională a Drumurilor<br/> <b>Roman Gavriluță</b> Director executiv al ANR</p>                       | <p>Întâlnire cu AND pentru a discuta întrebările referitoare la:<br/> Organizarea proiectului rutier de către AND în ceea ce privește capacitatea și competența, politicile și sistemele de management existente.<br/> Conformitatea actuală cu politicile și strategiile UE, programe viitoare.<br/> Organizarea lucrărilor pentru proiectul propus (gestionarea/supravegherea contractorilor pentru lucrările de construcție, gestionarea forței de muncă)<br/> Gestionarea impactului asupra mediului și a impactului social<br/> Implicarea părților interesate și gestionarea reclamațiilor (forța de muncă, comunități)<br/> Gestionarea exproprierii și compensării terenurilor, moșteniri din trecut.<br/> Monitorizare, raportare și comunicare. Audituri de siguranță rutieră</p>  |

|            |   |  |
|------------|---|--|
|            | <p><b>Daniela Timus</b> Specialist al Departamentului SDES<br/> <b>Ludmila Vîrlan</b> Șef al Departamentului SDES<br/> <b>Alexandru Gronic</b> Consultant coordonare externă PM BERD<br/> <b>Lilian Sidlețchi</b> Șef Departament Achiziții Terenuri<br/> MC Mobility Consultant GmbH/ MM<br/> Consulting&amp;Engineering Consultants:<br/> <b>Dovydas Skrodenis</b> – Expert în auditul siguranței rutiere<br/> <b>Marina Grosu</b> – Expert în sănătate și siguranță/social<br/> <b>Jody van Mastrigt</b> – Expert social<br/> <b>Mihai Bostan</b> – Șef echipă locală</p>  |  |
| 21.10.2025 | <p>Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale (MIDR) <a href="http://www.midr.gov.md">www.midr.gov.md</a> :<br/> <b>Nicolai Mândra</b> – Secretar de stat, +373 22 250 666, <a href="mailto:nicolai.mindra@midr.gov.md">nicolai.mindra@midr.gov.md</a><br/> <b>Radu Rogovei</b> – Directorul Direcției Politici de Dezvoltare Rutieră +373 22 250 695, <a href="mailto:radu.rogovei@midr.gov.md">radu.rogovei@midr.gov.md</a><br/> MC Mobility Consultant GmbH/ MM<br/> Consulting&amp;Engineering Consultants:<br/> Dovydas Skrodenis – Expert în auditul siguranței rutiere<br/> Mihai Bostan – Șef echipă locală</p>                                | <p>Aspecte cheie discutate: Cadrul juridic național privind siguranța rutieră și efectele asupra schimbărilor survenite în schimbările naționale și instituționale ale responsabilităților de la AND la ANTA în ceea ce privește aspectele de siguranță rutieră pe drumurile R7 și M3.</p> |
| 21.10.2025 | <p><b>ANTA</b> – Agenția Națională de Transport Rutier, adresa: Aleea Gării nr. 6, Chișinău<br/> Ina Angheliuc – Director</p>   | <p>Aspecte cheie discutate: Cadrul juridic național privind siguranța rutieră și efectele asupra schimbărilor survenite în ceea ce privește transferul responsabilităților de la AND la ANTA în ceea ce privește aspectele legate de siguranța rutieră pe drumurile R7 și M3.</p>          |

|  |  |  |
|--|--|--|
|  | <p>MC Mobility Consultant GmbH/ MM Consulting&amp;Engineering Consultanți:<br/> Dovydas Skrodenis – Expert în auditul siguranței rutiere<br/> Mihai Bostan – Șef echipă locală</p>  |  |
|--|--|--|

IMPLICAREA COMUNITĂȚILOR LOCALE/DISTRICTUALE:

|   |   |   |
|---|---|---|
| <p>28.08.2025</p>   | <p>Primăria satului Porumbrei (Lotul 1 Chișinău-Porumbrei) (Lotul 2 Porumbrei-Cimișlia)</p> |  |
| <p>Discuții cheie: cu primarul domnul Făureanu Iurie</p> <p><b>Consultări anterioare privind proiectul:</b><br/> Nu s-au efectuat consultări cu administrația satului sau cu populația în legătură cu proiectul actual.</p> <p><b>Laborator periodic pentru apă, sol, aer, zgomot:</b><br/> S-a discutat procedura de monitorizare a apei și analiza periodică efectuată de Centrul Public de Sănătate Hâncești (competența se extinde și asupra raionului Cimișlia) al Agenției Naționale de Sănătate Publică. Grădinița este conectată la rețeaua de apă. Pentru funcționarea grădinițelor, se efectuează periodic teste de laborator ale apei potabile.</p> <p><b>Proprietarii de terenuri:</b><br/> Administrația a delegat un specialist cadastral să prezinte parcelele de teren (numere cadastrale) aferente proiectului pentru a le verifica cu documentele proiectului. Lotul 2 Porumbrei-Cimișlia este un drum existent, recent reabilitat pe 2 benzi, iar în execuția proiectului extinderea a fost deja analizată și s-a efectuat identificarea tuturor terenurilor relevante.</p> <p>Impactul asupra proiectului:<br/> Primarul satului Porumbrei a subliniat impactul pozitiv al proiectului asupra dezvoltării regionale, datorită faptului că în fiecare an în sat se construiesc 3-4 case noi de către cetățeni care se întorc din străinătate. De asemenea, s-a menționat că terenurile nu mai sunt vândute, ceea ce înseamnă că oamenii își păstrează activitatea și intenționează să rămână în sat.</p> <p>Populația totală a satului numără 1500 de locuitori, dar conform datelor recensământului din 2024, numărul locuitorilor este de 994 (492 bărbați, 502 femei). Persoanele care lucrează în străinătate nu au fost incluse în recensământ. Un total de 98% din gospodăriile din satul Porumbrei, districtul Cimișlia, sunt conectate la rețeaua de distribuție a gazelor naturale. Stația de epurare a apelor uzate a fost dezvoltată din Fondul Național de Mediu, cu un buget de 9 milioane MDL.</p> |   |   |

În școala din Porumbrei sunt 132 de copii cu vârste cuprinse între 1 și 9 ani (nivel primar și gimnazial).

În ceea ce privește statisticile privind accidentele, primarul a menționat câteva accidente în care au fost implicați locuitorii din Porumbrei, dar statisticile oficiale vor fi solicitate de la Poliția Regională Cimișlia.

#### Identificarea părților interesate:

Specialiștii din cadrul primăriei vor întocmi o listă cu întreprinderile relevante pentru identificarea impactului proiectului și cu proprietarii de terenuri care cultivă culturi de-a lungul drumurilor, pentru a organiza discuții în cadrul unor grupuri de focus.

Societatea comercială cu răspundere limitată „Drumuri-Cimișlia”, specializată în construcția, repararea și întreținerea drumurilor, care deservește drumurile publice naționale din zona cuprinzând regiunile Cimișlia, Basarabeasca, Leova. Responsabilă pentru această entitate este Agenția pentru Proprietate Publică.

#### Aspecte legate de biodiversitate:

Identificarea zonelor protejate și interacțiunea cu proiectul, strategiile regionale, aspectele, preocupările privind biodiversitatea, părțile interesate responsabile de monitorizarea pe teritoriu.

#### Strategii locale:

Administrația a făcut referire la Strategia regională a Cimișlia 2022-2028 și la Planul de acțiune local în domeniul mediului.

#### Mass-media locală:

MediaTV Cimislia - <https://mediatv.md/homepage/cimislia/>

28.08.2025

Primăria satului Giurgiulești (Lotul 4 – construcția ocolitoare Giurgiulești și reabilitarea drumului între punctele de trecere a frontierei Reni-Galați)



Discuții cheie Primar - Dna Gălățeanu Tatiana

#### Consultări anterioare privind proiectul:

Nu au fost efectuate consultări cu administrația localității sau cu populația în legătură cu proiectul actual.

Nu există o platformă web care să facă legătura cu populația. Primarul a creat o platformă Viber și menține legătura cu populația prin acest canal.

#### Laborator periodic pentru apă, sol, aer, zgomot:

S-a discutat procedura de monitorizare a apei și analiza periodică, care sunt asigurate de subdiviziunea teritorială Centrul Public de Sănătate Cahul (competența se extinde și pentru Giurgiulești) al Agenției Naționale de Sănătate Publică. Grădinița este conectată la apeduct. Pentru funcționarea grădinițelor, se efectuează periodic teste de laborator ale apei potabile.

Primarul așteaptă de la agenția teritorială cele mai recente date disponibile privind apa, iar consultanții vor primi rezultatele.

#### Proprietarii de terenuri:

Administrația a delegat un specialist cadastral să prezinte parcelele de teren aferente proiectului (numere cadastrale) pentru a verifica documentele proiectului - Lotul 4 Giurgiulești ocolire și conexiune între granițe.

#### Impactul asupra proiectului:

Primarul satului Giurgiulești a subliniat impactul pozitiv major al proiectului, datorită evitării traficului intens din centrul satului Giurgiulești către drumul de ocolire Giurgiulești. 20 de ani de trafic infernal au creat un impact negativ asupra bunăstării populației. Intenția Administrației Naționale a Drumurilor de a crea o parcare adiacentă drumului de ocolire Giurgiulești și planul punctului de trecere a frontierei Giurgiulești de a crea un centru logistic suplimentar în apropierea punctului de trecere a frontierei vor permite gestionarea adecvată a camioanelor grele în timpul șederii lor temporare în perimetrul de trecere a frontierei.



Drumul de ocolire Slobozia Mare, care se află în prezent în execuție și se intenționează să fie gata până în martie 2026, are un punct de conexiune cu Lotul 4 al drumului de ocolire Giurgiulești.

Populația totală a satului numără 2780 de locuitori, dar conform datelor recensământului din 2024, numărul acestora este de 1850 de persoane (885 bărbați - 965 femei). Persoanele care lucrează în străinătate nu au fost incluse în recensământ. Conform informațiilor furnizate de primar, nu există o lipsă de forță de muncă în zona satului Giurgiulești, deoarece amplasarea satului în apropierea granițelor și a Portului Liber Internațional Giurgiulești a creat premisele pentru dezvoltarea afacerilor locale și a forței de muncă.

În satul Giurgiulești există un liceu teoretic, o grădiniță, o casă de cultură, un cabinet medical, o bibliotecă publică, un oficiu poștal, o sucursală a unei bănci comerciale și un muzeu.

Apa potabilă pentru localnici este furnizată de un sistem centralizat de apeduct, la care sunt conectate 890 de gospodării. O altă problemă rămâne lipsa unei rețele de canalizare, deoarece aceasta a fost începută în 2014 și nu a fost încă finalizată. Construcția stației de epurare a apelor uzate a fost deja finalizată. Satul nu dispune de un sistem de irigații. Satul are o groapă de gunoi neautorizată, dar dispune de un sistem de colectare, transport și depozitare centralizată a deșeurilor.

Localitatea este gazificată doar într-un sector mic de locuințe noi.

În ceea ce privește statisticile privind accidentele, primarul a menționat câteva accidente în care a fost implicată localitatea Giurgiulești, dar statisticile oficiale vor fi solicitate de la Poliția Regională Cahul.

Primarul a menționat, de asemenea, că un impact pozitiv asupra infrastructurii îl va avea segmentul feroviar funcțional din zona satului Văleni, pe tronsonul feroviar Cahul-Giurgiulești, pentru care se pregătesc lucrări de reparații.

Identificarea părților interesate:

Specialiștii din primărie vor pregăti o listă cu întreprinderile relevante pentru identificarea impactului proiectului și cu proprietarii de terenuri care cultivă culturi de-a lungul drumurilor, pentru a organiza discuții în grupuri focus.

Parte interesată publică S.A. „Drumuri-Cahul”, specializată în construcția, repararea și întreținerea drumurilor, care deservește drumurile publice naționale din zona cuprinzând regiunile Cahul, Taraclia, Cantemir. Responsabilă pentru această entitate este Agenția pentru Proprietate Publică.

Cele mai importante părți interesate, după administrația locală și întreprinderile locale, sunt punctele de trecere a frontierei – Giurgiulești – Galați și Giurgiulești – Reni și Portul Liber Internațional Giurgiulești, operat de ÎCS Danube Logistics <https://gifp.md/en/downloads/>.

Trebuie menționat că GIFP Danube Logistics, investitor general și operator al Portului Liber Internațional Giurgiulești, a obținut certificarea EN ISO 50001:2018 la 25 iunie 2025, care a recunoscut eforturile de îmbunătățire a managementului energetic și de creștere a eficienței energetice a operațiunilor portuare. În plus, este disponibil Raportul privind amprenta de carbon 2024 <https://gifp.md/en/news/danube-logistics-reduces-carbon-footprint-in-2024/>. În 2024, Danube Logistics și-a redus emisiile totale de gaze cu efect de seră cu 23% față de 2023, ajungând la 1.253,5 tone de emisii echivalente de CO<sub>2</sub>. Îmbunătățirile cheie includ adoptarea de echipamente de manipulare a mărfurilor eficiente din punct de vedere energetic, cum ar fi benzi transportoare electrice pentru încărcarea cerealelor, care înlocuiesc macaralele și manipolatoarele de materiale alimentate cu combustibil, ceea ce a dus la reducerea consumului de combustibil în cadrul activităților portuare. În consecință, CO<sub>2</sub>e pe tonă de marfă manipulată a scăzut cu 15%, confirmând tendința din anii precedenți.

Pentru prima dată, Raportul privind amprenta de carbon include estimări ale emisiilor provenite de la alte companii cu sediul în Portul Liber Internațional Giurgiulești. Pentru cei interesați de o înțelegere mai aprofundată a emisiilor portului

#### **Aspecte legate de biodiversitate:**

Satul Giurgiulești este situat în apropierea Rezervației Biosferei „Prutul de Jos” și este necesară identificarea zonelor protejate, interacțiunea cu proiectul, strategiile regionale, aspectele, preocupările privind biodiversitatea, părțile interesate responsabile de monitorizarea teritoriului.

#### **Strategii locale:**

Administrația a furnizat Planul strategic pentru dezvoltarea socio-economică a satului Giurgiulești, raionul Cahul, 2021-2026 Planul de acțiune pentru energie durabilă și climă al satului Giurgiulești - aprobat de Consiliul local la 27.05.2024, elaborat de EU4Climate, finanțat de Uniunea Europeană.

**Mass-media locală:**

www.ziadeazi.md

www.eu4cahul.md

**28.08.2025**

Consiliul raional Cahul  
(Lotul 4 – construcția ocolitoarei  
Giurgiulești și reabilitarea drumului  
între punctele de trecere a frontierei  
Reni-Galați)



Discuții cheie privind lotul 4 cu vicepreședintele Consiliului Județean, domnul Pislari Nikon

**Consultări anterioare privind proiectul:**

În legătură cu proiectul propriu-zis, nu s-au efectuat consultări cu administrația Consiliului districtual sau cu comunitățile din sate.

**Laboratorul periodic pentru apă, sol, aer, zgomot:**

S-a discutat procedura de monitorizare a apei și analiza periodică asigurată de subdiviziunea teritorială a Centrului Public de Sănătate Cahul (competența se extinde și asupra Giurgiulești și a altor sate legate de proiect, precum Cîșlița Prut) al Agenției Naționale de Sănătate Publică.

**Proprietarii de terenuri:**

Administrația a delegat Departamentul Economic și Direcția Agricultură, Terenuri și Cadastru să prezinte parcelele de teren (numere cadastrale) legate de proiect pentru a le verifica cu documentele proiectului - Lotul 4 Giurgiulești ocolire și conexiune între granițe.

**Impactul asupra proiectului:**

Vicepreședintele Consiliului raional Cahul a subliniat, de asemenea, impactul pozitiv major al proiectului, datorită evitării traficului intens din centrul satului Giurgiulești către ocolitoarea Giurgiulești. Traficul intens a avut un impact negativ asupra siguranței și stilului de viață al populației. Reabilitarea locuințelor din cauza fisurilor cauzate de vibrațiile provocate de transportul greu a fost principala prioritate de investiții a gospodăriilor. Intenția Administrației Naționale a Drumurilor de a crea o parcare adiacentă ocolitoarei Giurgiulești și planul punctului de trecere a frontierei Giurgiulești de a crea un centru logistic suplimentar în apropierea punctului de trecere a frontierei vor permite gestionarea adecvată a camioanelor grele în timpul șederii lor temporare în perimetrul de trecere a frontierei.

Ocolitoarea Slobozia-Mare, care se află în prezent în execuție și se intenționează să fie gata până în martie 2026, are un punct de conexiune cu lotul 4 al ocolitoarei Giurgiulești și reprezintă, de asemenea, o realizare importantă în dezvoltarea regională.

În ceea ce privește statisticile privind accidentele, vicepreședintele a menționat că statisticile oficiale vor fi solicitate de la Direcția Regională de Poliție Cahul sau sunt disponibile online pe site-ul [www.andsa.md](http://www.andsa.md).

**Identificarea părților interesate:**

Specialiștii din district vor pregăti o listă a comunităților, întreprinderilor și proprietarilor de terenuri care cultivă culturi de-a lungul drumurilor, relevante pentru identificarea impactului proiectului, în vederea organizării de discuții în grupuri focus. Întâlnirile cu primăriile din Cîșlița Prut și alte sate care vor beneficia de proiect vor face, de asemenea, parte din întâlnirile cu părțile interesate. Parte interesată publică S.A. „Drumuri-Cahul”, specializată în construcția, repararea și întreținerea drumurilor, care deservește drumurile publice naționale din zona cuprinzând regiunile Cahul, Taraclia, Cantemir. Responsabilă pentru această entitate este Agenția pentru Proprietate Publică.

Cele mai importante părți interesate sunt punctele de trecere a frontierei – Giurgiulești – Galați și Giurgiulești -Reni și Portul Liber Internațional Giurgiulești, operat de ÎCS Danube Logistics <https://gifp.md/en/downloads/>. Trebuie menționat că GIFP Danube Logistics, investitor general și operator al Portului Liber Internațional Giurgiulești, a obținut certificarea EN ISO 50001:2018 la 25 iunie 2025, care a recunoscut eforturile de îmbunătățire a gestionării energiei și de creștere a eficienței energetice a operațiunilor portuare. În plus, este disponibil Raportul privind amprenta de carbon 2024.

### Aspecte legate de biodiversitate:

Satul Giurgiulești este situat în apropierea Rezervației Biosferei „Prutul de Jos” și este necesară identificarea zonelor protejate, interacțiunea cu proiectul, strategiile regionale, aspectele, preocupările privind biodiversitatea, părțile interesate responsabile de monitorizarea teritoriului.

Institutul de Ecologie și Geografie poate genera date pentru rapoarte privind aerul, solul și apa pentru raionul Cahul.

### Strategii regionale:

Administrația a furnizat lista planurilor strategice pe care le urmează raionul Cahul:

Strategia Națională de Dezvoltare a Moldovei 2030;

- Strategia națională de dezvoltare regională;
- Strategia de dezvoltare sectorială „Educație – 2025”;
- Strategia națională de sănătate publică;
- Strategia de alimentare cu apă și salubritate;
- Strategia de gestionare a deșeurilor în Republica Moldova pentru perioada 2013-2027;
- Strategia de dezvoltare a turismului „Turism 2025”;
- Strategia de dezvoltare regională sud;
- Programul sectorial regional în domeniul aprovizionării cu apă și canalizării în regiunea de dezvoltare sudică;
- Programul sectorial regional în domeniul gestionării deșeurilor solide în regiunea de dezvoltare sudică;
- Programul sectorial regional în domeniul drumurilor regionale și locale în regiunea de dezvoltare sudică;
- Strategia de dezvoltare integrată a raionului Cahul

Strategia de dezvoltare socială și economică a regiunii Cahul 2023-2030

Evaluarea vulnerabilității climatice pentru rezervația biosferei „Prutul de Jos”

Mass-media locală:

[www.ziudeazi.md](http://www.ziudeazi.md) - Platforma media a regiunii sudice

[www.eu4cahul.md](http://www.eu4cahul.md)

[www.tuk.md](http://www.tuk.md)

12.09.2025

Comuna Băcioi, Primărie  
Lotul 1 (Chișinău-Porumbrei,  
34,4 km) Primar – DI Ilie Leahu



Aspecte cheie identificate în urma consultării cu reprezentantul comunității Băcioi – primarul Ilie Leahu

Comuna Băcioi este prima localitate situată în zona de interes a Lotului 1 și foarte aproape de ruta M3, cu un nod rutier care leagă localitatea de autostradă.

Aspectele cheie subliniate de primar, în contextul dezvoltării economice și sociale a regiunii:

1. Includerea în studiu și, ulterior, în proiect și în faza de execuție a amenajării drumului de acces din satul Băcioi, strada Plopilor, la drumul național M3 km 13+243, cu proiectarea și construirea benzilor de accelerare/decelerare, în contextul dezvoltării urbane accelerate și al lipsei unei conexiuni directe și sigure între drumul național și

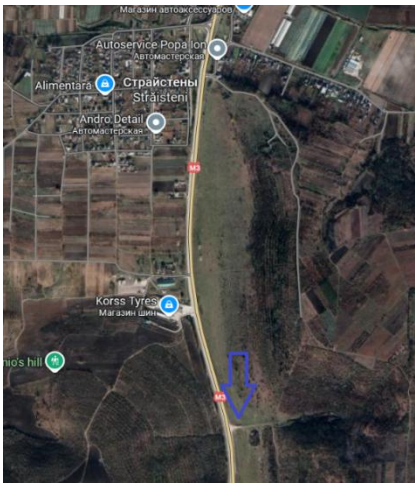


zona nou construită.

2. Instalarea barierei fonice în zona rezidențială a satelor Băcioi și Străisteni, situate de-a lungul traseului M3.

3. În contextul dezvoltării zonei industriale a comunei Băcioi și al atragerii de investitori în regiune, comunitatea solicită evaluarea posibilității includerii unui sens giratoriu sau a unei benzi de acces pentru intrarea/ieșirea din zonă, cu posibilitatea de a vira în apropierea satului Străisteni, la km 16+381, pe partea dreaptă a direcției Străisteni-Băcioi.

Scrisoarea oficială 02/1-37/1004 din 12.09.2025 va fi trimisă oficial Administrației Naționale a Drumurilor și echipei de due diligence tehnic în scop informativ și de luare a deciziilor.



12.09.2025

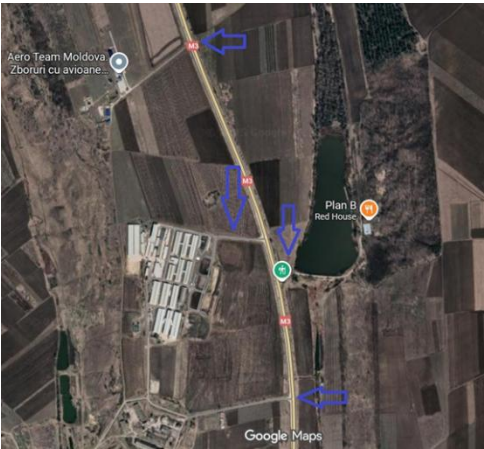
Comuna Horești, Primărie  
Lotul 1 (Chișinău-Porumbrei,  
34,4 km) Primar – DI Petru  
Cigoreanu



Comuna Horești este a doua localitate situată în zona de interes a Lotului 1, care se află foarte aproape de ruta M3 și utilizează intersecția (trecerea) cu drumul local L465, care leagă localitatea de autostradă.

Aspectele cheie subliniate de primar, în contextul activităților sociale și economice ale comunității care utilizează zilnic ruta M3 și intersecțiile, pasajele și accesele adiacente.

1. Pe teritoriul administrativ al comunei Horești, întreprinderile care interacționează cu ruta M3, precum:  
Zona de agrement și pescuit Plan B, Aerodromul AEROTEAM Moldova, SRL AIR DEPLOMAT, SRL BECAS AVIA, SRL NEOLACTA (fermă și producție animalieră), SRL Buffalo Farm SRL QUEEN's RESIDENCE PARK, S.C. BRAMAC COM SRL, SRL GHILENCOM,, CÎ HOREA SERVICE, SRL BRAGA TV, SRL FITOFAG solicită verificarea proiectelor tehnice din punctul de vedere al siguranței rutiere în perimetrul de acces la punctele de intrare/ieșire



2. În plus, intersecția rutieră asigură legătura cu ambele părți ale comunei care este intersectată de M3, aspectul care trebuie abordat fiind întoarcerea în localitate după benzinăria Rompetrol, care este utilizată de rezidenți pentru a nu parcurge un traseu până în comuna Băcioi pentru a se întoarce în localitatea Horești. Drumul utilizat este prezentat în figură.

3. Problemele de acces întâmpinate de mediul de afaceri și de locuitorii zonei sunt: Agenții economici prezentați mai sus, pentru a ajunge la sediile lor din direcția de deplasare spre Chișinău, au nevoie de zone de întoarcere în imediata vecinătate, deoarece în prezent întoarcerea este permisă tocmai la intersecția rutieră din comuna Băcioi.

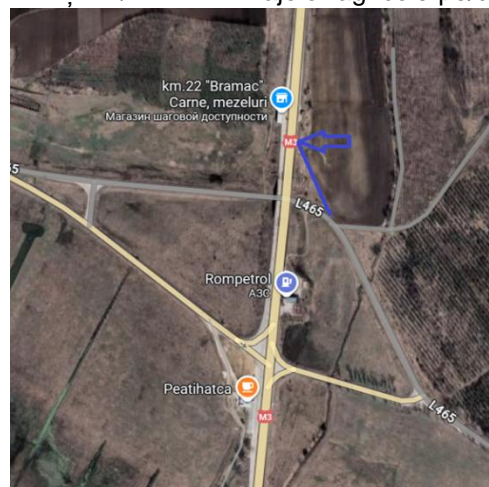


4. Gospodăriile țărănești și fermierii din localitate se confruntă cu impedimente la ieșirea/intrarea utilajelor agricole pe/de pe terenurile agricole, în special la intersecția G105 spre Chișinău.

Pentru a sublinia aspectul de mediu, pe râul Botna sunt planificate lucrări de decolmatare, care vor fi efectuate și în zona comunei Horești. Proiectul este realizat de Administrația Națională „Apele Moldovei” și face parte dintr-un efort coordonat de exploatare durabilă a resurselor de apă din Republica Moldova. Pe lângă lucrările hidrotehnice, proiectul prevede și plantarea de benzi forestiere de-a lungul râului, o măsură esențială pentru stabilizarea malurilor, reducerea eroziunii și crearea de coridoare ecologice care vor contribui la refacerea biodiversității <https://mediu.gov.md/ro/content/5345>

În concluzie, drumul expres M3 reabilitat va contribui la dezvoltarea socio-economică a localităților chiar și pe o rază de 2-10 km, comuna Horești găzduind Festivalul Cultural „Comoara Națională”, care este mai mult decât un festival - este o sărbătoare a culturii, tradițiilor și identității naționale, care reunește generații și comunități din toată țara și din diaspora.

Scrisoarea oficială din 16.09.2025 a fost elaborată de Primăria Horești și va fi trimisă oficial Administrației Naționale a Drumurilor și Echipei de Due Diligence Tehnică în scop informativ și de luare a deciziilor.



**12.09.2025**  
Comuna Țipala, Primărie  
Lotul 1 (Chișinău-Porumbrei, 34,4 km)  
Primar – DI Bivol Silviu



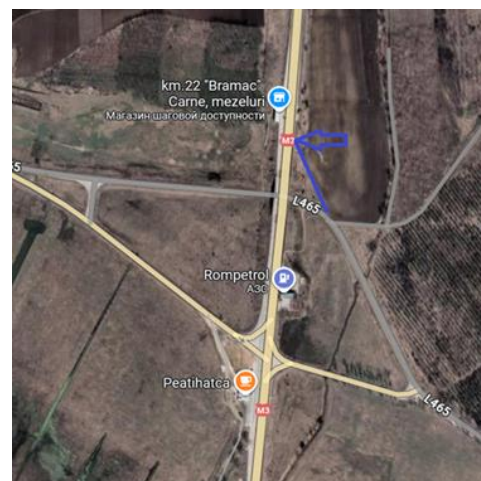
Comuna Țipala este localitatea situată în zona de interes a lotului 1, care se află în apropierea traseului M3, dar comunitatea utilizează intersecția (trecerea) cu drumul local L465, care leagă localitatea de autostradă.

Aspectele cheie subliniate de primar, în contextul activităților sociale și economice ale comunității care utilizează zilnic ruta M3 și intersecțiile, pasajele și accesele adiacente.

1. Intersecția rutieră de pe ruta M3 care leagă localitățile Țipala și Horești de drumul local L465 este utilizată în mod activ de către locuitorii ambelor comune, precum și de către mediul de afaceri - zone de divertisment, magazine, ferme, care utilizează transportul zilnic. În acest scop, comunitatea solicită verificarea proiectelor tehnice în ceea ce privește siguranța rutieră în perimetrul de acces la punctele de intrare/ieșire.

2. Aspectul care trebuie abordat este virajul neautorizat către sat după benzinăria Rompetrol, care este utilizat de locuitori pentru a evita parcurgerea traseului până la intersecția din comuna Băcioi pentru a se întoarce în Țipala. Drumul utilizat este prezentat în captură.

3. Aceeași problemă se pune și în direcția Răzeni, locuitorii care părăsesc localitatea Țipala sub pod pentru a face cumpărături în zona Peatihtca, pentru a se întoarce pe ruta L465, iau o rută spre Răzeni pentru a se întoarce sau folosesc un teren privat și acces neautorizat prezentat în captură pentru a avea acces la drumul L465.





4. Asigurarea iluminatului pe traseul din perimetrul intersecției rotunde cu L465, deoarece cauza majorității accidentelor este vizibilitatea pe timp de noapte.

5. Reprezentantul comunei a menționat că autostrada M3 reabilitată, care face parte din rețeaua transeuropeană TEN-T, va avea un impact benefic asupra dezvoltării socio-economice a localităților de-a lungul acestei rute. Este obligatoriu să se ia în considerare aspectele menționate mai sus pentru a se asigura că locuitorii beneficiază de un mediu de trafic sigur, care nu creează premise pentru abateri și identificarea rutelor neautorizate pentru deplasare.

Scrisoarea oficială din 17.09.2025 a fost elaborată de Primăria Țipala și va fi trimisă oficial Administrației Naționale a Drumurilor și Echipei de Due Diligence Tehnică în scop informativ și de luare a deciziilor.



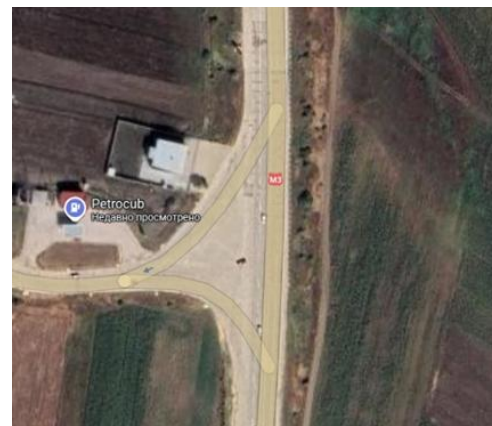
18.09.2025

Comuna Răzeni, raionul Ialoveni  
Lotul 1 (Chișinău-Porumbrei, 34,4 km)  
Primar – DI Crețu Ion




Comuna Răzeni este localitatea situată în zona de interes a Lotului 1, care se află pe partea stângă și dreaptă a traseului M3. Aspectele cheie subliniate de primar, în contextul activităților sociale și economice ale comunității care utilizează zilnic traseul M3 și intersecțiile, pasajele și accesese adiacente.

1. Locuitorii utilizează accesul către/din sat și traversează drumul. Timpul de așteptare și riscurile la ieșirea din oraș în direcția Chișinău și la intrarea în oraș din direcția Cimișlia, rata accidentelor este ridicată în acest perimetru al drumului. Este necesară reorganizarea traficului astfel încât să se excludă traversarea direcțiilor de trafic, să se organizeze accesul într-o singură direcție și să se excludă intersecțiile la un singur nivel.
2. Este necesar să se amenajeze o cale de acces cu bandă de frânare și accelerare la km 28 către livezile din zonă, în conformitate cu proiectul tehnic și standardele de siguranță rutieră.
3. Separarea fizică completă a sensurilor de circulație prin instalarea de bariere ar exclude traversarea dintr-un sens în altul de către pietoni. Riscul principal îl reprezintă traversarea drumului de către populație pentru a avea acces la cimitirul situat pe partea opusă.
4. Există multiple accese neautorizate la porțiunea de traseu care a fost utilizată de rezidenți de-a lungul anilor, ceea ce creează un pericol major atât pentru trafic, cât și pentru rezidenți, dar acestea sunt încă utilizate.
5. Organizarea dublării drumului M3 cu drumuri de altă categorie pentru a permite tipurilor de transport care nu au acces la drumul expres să circule pe drumuri alternative reprezintă o provocare pentru autoritățile locale și numai MIDR poate implementa aceste modificări în planul rețelei rutiere.

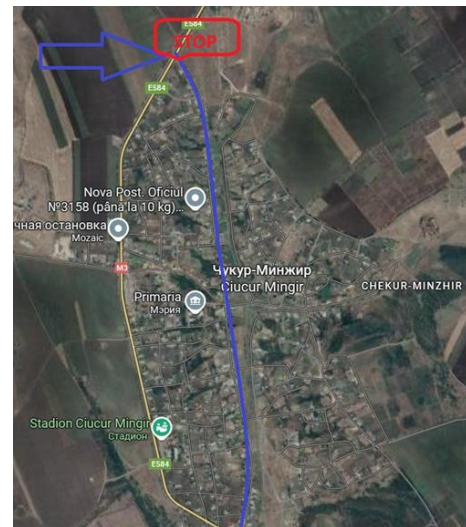


Scrisoarea oficială din 17.09.2025 a fost elaborată de Primăria Răzeni și va fi trimisă oficial Administrației Naționale a Drumurilor și Echipei Tehnice de Due Diligence în scop informativ și de luare a deciziilor.

|  |   |   |
|--|---|---|
| 17.09.2025   | Discuții în grupuri focus cu locuitorii satului Răzeni – 20 de locuitori                              |    |
| <p>Aspectele cheie discutate și principalele probleme ridicate:</p> <p>Accesul populației la cimitirul situat în cealaltă parte a satului, despărțit de ruta M3. Atunci când sunt organizate înmormântări, autoritățile locale trebuie să gestioneze măsurile de siguranță pentru a asigura accesul în condiții de siguranță pe ruta M3, deoarece populația folosește această cale pentru a ajunge la cimitir. Această problemă critică trebuie rezolvată cu un proiect optim și un acces alternativ. Asigurarea iluminatului pe ruta din perimetrul satului de-a lungul rutei M3, deoarece motivul celor mai multe accidente este vizibilitatea pe timp de noapte. Asigurarea tuturor acceselor la rută cu benzi de accelerare/decelerare</p> <p>O scrisoare oficială din partea unui rezident local a fost primită prin e-mail (la 17.09.2025) și va fi trimisă grupului responsabil GRM al AND.</p> |   |   |
| 19.09.2025   | Satul Sagaidac, raionul Cimișlia<br>Lotul 2 (Porumbrei-Cimișlia, 19 km)<br>Primar – DI Cojocaru Ion   |    |
| <p>Primarul a subliniat Traseul Porumbrei-Cimișlia a fost complet reabilitat în 2022, iar extinderea de la 2 la 4 benzi va avea un impact benefic asupra dezvoltării socio-economice a localităților de-a lungul acestui traseu, datorită fluidizării traficului și dezvoltării rețelei transeuropene TEN-T prin reabilitarea completă a traseului M3 care leagă frontierele cu România și Ucraina.</p> <p>Accesul către și dinspre localitate este asigurat fără impedimente.</p>   |   |   |
| 19.09.2025   | Satul Ciucur-Mingir, raionul Cimișlia<br>Lotul 3 (Cimișlia-Comrat, 12 km)<br>Primar – DI Cojocaru Ion |  |

Aspectele cheie discutate și principalele probleme ridicate:

1. Există întotdeauna îngrijorări cu privire la siguranța locuitorilor din perspectiva vehiculelor grele și chiar a autoturismelor care evită partea superioară a traseului M3 din cauza monitorizării video și traversează centrul satului cu viteză mare. Este necesară instalarea unui indicator restrictiv la intrarea în sat dinspre M3.



#### CERCETARE MEDIA:

| Data       | Sursă (scurtă descriere)  |
|------------|---|
| 23.07.2025 | <a href="https://ziuadeazi.md/cahul/reabilitarea-drumului-de-ocolire-in-giurgiuilesti-ce-spun-oamenii/">https://ziuadeazi.md/cahul/reabilitarea-drumului-de-ocolire-in-giurgiuilesti-ce-spun-oamenii/</a><br>Opiniile comunității cu privire la ocolitoarea Giurgiuilești. Un canal media local culege reacțiile locuitorilor; context util pentru impactul social și așteptările.  |
| 20.06.2025 | <a href="https://customs.gov.md/en/articles/serviciul-vamal-initiaza-consultarea-publica-la-proiectul-ordinului-privind-locurile-aprobate-pentru-formalitati-vamale-2807-ro">https://customs.gov.md/en/articles/serviciul-vamal-initiaza-consultarea-publica-la-proiectul-ordinului-privind-locurile-aprobate-pentru-formalitati-vamale-2807-ro</a><br><a href="https://customs.gov.md/ro/articles/acte-normative-supuse-consultarii-1532-ro">https://customs.gov.md/ro/articles/acte-normative-supuse-consultarii-1532-ro</a><br><br>Serviciul Vamal al Republicii Moldova încurajează implicarea activă a tuturor părților interesate, prin depunerea de propuneri până la data de 27 iunie 2025, pentru construirea unei parcări pentru camioane în apropierea satului Cîșlița Prut, pe drumul R34, un proiect susținut de Customs Extent Project (CEF), finanțat parțial de UE.<br><br><i><b>Notă:</b> În timpul procesului de consultare, oamenii au întrebat când va fi construită ocolitoarea Giurgiuilești, iar consultanții proiectului menționat au informat că construcția ocolitoarei Giurgiuilești face obiectul unui alt proiect.</i> |
| 07.05.2025 | <a href="https://piataauto.md/Stiri/2025/05/A-fost-dat-start-lucrarilor-ultimul-sector-traseu-M3-din-Moldova-in-apropiere-de-frontiera-Romania-dupa-ce-o-companie-turceasca-abandonat/">https://piataauto.md/Stiri/2025/05/A-fost-dat-start-lucrarilor-ultimul-sector-traseu-M3-din-Moldova-in-apropiere-de-frontiera-Romania-dupa-ce-o-companie-turceasca-abandonat/</a><br><br>Întreaga rută M3 de la Giurgiuilești la Chișinău va avea o lungime totală de 212 km, inclusiv partea din interiorul Chișinăului, iar de la Giurgiuilești la capitala Moldovei va trece prin doar 5 localități — Aluatu, Svetlîi, Congaz, Chirsova și Ciucur-Mingir — restul fiind ocolite. Cu toate acestea, pentru moment, versiunea finală a traseului nu include centura orașului Cimișlia, astfel încât, în etapa actuală, acesta trece și prin acest oraș.  |
| 02.01.2025 | <a href="https://www.andsa.md/plan-de-achizitie-pentru-anul-2025/">https://www.andsa.md/plan-de-achizitie-pentru-anul-2025/</a><br><br>Descriere: Planul de achiziții publice pentru 2025 al Administrației Naționale a Drumurilor, incluzând proiecte de design, studii de fezabilitate, lucrări cadastrale pentru identificarea și evaluarea compensațiilor legate de loturile proiectului pentru Tranșa 2, în principal legate de Lotul 4 și facilitățile adiacente.   |

|                          |   |
|--------------------------|---|
| <p><b>18.07.2024</b></p> | <p><a href="https://stiri.md/article/social/drumul-de-acces-la-ptf-galati-giurgiuilesti-reni-va-fi-reabilitat">https://stiri.md/article/social/drumul-de-acces-la-ptf-galati-giurgiuilesti-reni-va-fi-reabilitat</a><br/>Urmăririle locale reflectă pachetul Giurgiuilești. Acoperirea suplimentară repetă domeniul de aplicare (modernizarea accesului la 4 benzi, ocolire de ~3,15 km). Util pentru evaluarea așteptărilor comunității.</p>   |
| <p><b>17.07.2024</b></p> | <p><a href="https://www.zdg.md/stiri/stiri-economice/infrastructura-rutiera-de-acces-la-ptf-galati-giurgiuilesti-reni-si-drumul-de-ocolire-a-satului-giurgiuilesti-vor-fi-reabilitate-cu-ajutorul-unui-grant-de-pest-7-miliarde-de-euro-din-partea-comisiei-eu/">https://www.zdg.md/stiri/stiri-economice/infrastructura-rutiera-de-acces-la-ptf-galati-giurgiuilesti-reni-si-drumul-de-ocolire-a-satului-giurgiuilesti-vor-fi-reabilitate-cu-ajutorul-unui-grant-de-pest-7-miliarde-de-euro-din-partea-comisiei-eu/</a><br/>CEF UE selectează pachetul de acces+ocolire Giurgiuilești. Accesul la PTF Galați–Giurgiuilești–Reni va fi modernizat, plus o nouă ocolire de ~3,15 km a satului Giurgiuilești și o zonă de parcare pentru camioane; total 15,57 milioane EUR (UE acoperă 50%).</p>   |
| <p><b>08.07.2024</b></p> | <p><a href="https://www.infotag.md/finances-en/317615/">https://www.infotag.md/finances-en/317615/</a><br/>COMISIA EUROPEANĂ VA ACORDA MOLDOVEI O SUBVENȚIE DE APROAPE 8 MILIOANE DE EURO PENTRU UN PROIECT DE INFRASTRUCTURĂ RUTIERĂ<br/>Serviciul de presă al Ministerului Infrastructurii și Dezvoltării Regionale a declarat pentru INFOTAG că Comisia a aprobat 134 de proiecte în domeniul infrastructurii de transport, care vor primi subvenții în valoare de peste 7 miliarde de euro în cadrul programului Connecting Europe Facility (CEF). Printre acestea se numără și un proiect moldovean, pentru care ministerul a depus o cerere încă din luna ianuarie. Bani vor fi folosiți pentru construirea unei <b>șosele de ocolire în jurul satului Giurgiuilești, cu o parcare pentru camioane, și pentru repararea drumului de acces Galați - Giurgiuilești - Reni.</b><br/>„Această porțiune de drum se află într-o stare deplorabilă, reprezentând un obstacol real pentru vehicule. Drumul va fi lărgit la patru benzi și reparat în conformitate cu standardele europene. Va fi construit un drum nou cu o lungime de aproximativ 3,15 km pentru a ocoli satul Giurgiuilești. Astfel, toate camioanele grele care se îndreaptă spre port sau spre punctul de control vor ocoli satul. <b>Locuitorii din Giurgiuilești vor putea evita zgomotul și poluarea mediului, iar șoferii vor ajunge mai repede la destinație. Aici va fi construită și o parcare pentru camioanele care așteaptă să treacă vama</b>”, a declarat ministerul.</p> |
| <p><b>02.07.2024</b></p> | <p><a href="https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/infrastructure-and-investment/trans-european-transport-network-ten-t/tentec-information-system-and-ten-t-map-library/ten-t-maps-indicative-extension-neighbouring-countries_en">https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/infrastructure-and-investment/trans-european-transport-network-ten-t/tentec-information-system-and-ten-t-map-library/ten-t-maps-indicative-extension-neighbouring-countries_en</a><br/><br/>Hărți TEN-T ale extinderii indicative către țările vecine<br/>Anexa 4_Hărți indicative TEN-T_extinse la SpecThird</p>   |
| <p><b>18.10.2022</b></p> | <p><a href="https://particip.gov.md/index.php/ro/document/stages/proiectul-de-hotarire-a-guvernului-cu-privire-la-transmiterea-si-schimbarea-categoriei-de-destinatie-a-unor-terenuri-in-scopul-reabilitarii-si-extinderii-drumului-national-m3-chisinau-cimislia-vulcanesti-giurgiuilesti-frontiera-cu-romania-pe-segmentul-de-ocolire-a-orasului-vulcanesti-uta-gagauzia/9327">https://particip.gov.md/index.php/ro/document/stages/proiectul-de-hotarire-a-guvernului-cu-privire-la-transmiterea-si-schimbarea-categoriei-de-destinatie-a-unor-terenuri-in-scopul-reabilitarii-si-extinderii-drumului-national-m3-chisinau-cimislia-vulcanesti-giurgiuilesti-frontiera-cu-romania-pe-segmentul-de-ocolire-a-orasului-vulcanesti-uta-gagauzia/9327</a><br/><br/>Proiect de hotărâre a Guvernului „Privind transferul și schimbarea categoriei de destinație a unor terenuri, în scopul reabilitării și extinderii drumului național M3 (Chișinău-Cimișlia-Vulcănești-Giurgiuilești-granița cu România), cu numărul unic 497/ARFC/2022</p>   |
| <p><b>03.02.2023</b></p> | <p><a href="https://customs.gov.md/en/articles/evaluarea-implementarii-proiectului-de-modernizare-a-posturilor-vamale-de-la-frontiera-moldo-romana-1275-ro">https://customs.gov.md/en/articles/evaluarea-implementarii-proiectului-de-modernizare-a-posturilor-vamale-de-la-frontiera-moldo-romana-1275-ro</a><br/>Conducerea Serviciului Vamal Român și a Autorității Vamale Române s-a reunit într-o ședință de lucru înaintea reuniunii Comitetului de coordonare a proiectului „Reabilitarea și modernizarea punctelor vamale de frontieră de la granița România-Moldova, și anume punctele vamale Albița-Leușeni, Sculeni-Sculeni și Giurgiuilești-Giurgiuilești”.<br/>Reabilitarea și modernizarea punctelor vamale de la frontiera moldovenească-română va spori eficiența instituțională și operațională, facilitând comerțul internațional și fluidizând traficul transfrontalier de mărfuri și pasageri.</p>  |



|                   |  |
|-------------------|--|
| <b>28.10.2013</b> | <a href="https://www.legis.md/cautare/getResults?doc_id=55092&amp;lang=ro">https://www.legis.md/cautare/getResults?doc_id=55092&amp;lang=ro</a><br>Hotărârea Guvernului nr. 827 din 28-10-2013 privind aprobarea Strategiei de transport și logistică pentru perioada 2013-2022<br>Traseele rutiere care necesită reabilitare în funcție de starea suprafeței carosabile (IRI) și rata internă de rentabilitate (RIR) includ traseele legate de proiectul:<br>M3: Chișinău – Porumbrei (km 0 – km 34) Reabilitare<br>M3: Porumbrei – Cimișlia (km 34-km 60) Construcție nouă |
| <b>EP</b>         | <a href="https://www.andsa.md/acorduri-de-mediul/">https://www.andsa.md/acorduri-de-mediul/</a><br>Toate autorizațiile de mediu sunt disponibile pentru consultare publică.  |

## Implicarea părților interesate în procesul ESIA și colectarea datelor de referință 10-26 februarie 2026

| Lot             | Comunități/părți interesate cheie                            | Implicare și colectarea datelor primare  | Tipul de implicare propus  | Responsabilități     | Link către publicație   | Participanți   |
|-----------------|--|--|--|----------------------|---|--|
| <b>Toți</b>     | <b>AND</b>   | 10-26 februarie 2026                     | Studiu de referință și implicarea comunității  | Consultanți ESIA/AND | <a href="https://www.andsa.md/consultari-publice-anunturi-si-procese-verbale/anun-cu-privire-la-organizarea-consult-rilor-publice-privind-proiectului-de-evaluare-a-impactului-de-mediul-social-i-siguran-rutier-pe-traseul-m3/">https://www.andsa.md/consultari-publice-anunturi-si-procese-verbale/anun-cu-privire-la-organizarea-consult-rilor-publice-privind-proiectului-de-evaluare-a-impactului-de-mediul-social-i-siguran-rutier-pe-traseul-m3/</a> | Anunț online   |
| <b>Lot ul 1</b> | <b>Comuna Băcioi cu satele Străisteni, Frumușica, Brăila</b> | 10 februarie 2026 ora <b>11.00-12.00</b> | Întâlnire cu comunitatea, discuții în grup cu proprietarii de terenuri din apropierea M3 RoW și întreprinderile de pe marginea drumului, discuții în grup cu persoanele vulnerabile, sondaj de referință, prezentarea broșurii cu informații despre proiect și GRM | Consultanți ESIA/AND | <a href="https://bacioi.md/2026/02/05/consultari-publice-privind-proiectului-de-evaluare-a-impactului-de-mediul-social-si-siguran-rutiera-pe-traseul-m3/">https://bacioi.md/2026/02/05/consultari-publice-privind-proiectului-de-evaluare-a-impactului-de-mediul-social-si-siguran-rutiera-pe-traseul-m3/</a>   | Implicarea comunității - 22 de participanți, inclusiv proprietari de terenuri<br>FGD cu femei – 12 participanți<br>Chestionați – 25 de rezidenți |
| <b>Lot ul 1</b> | <b>Comuna Răzeni cu satul Mileștii Noi</b>                   | 10 februarie 2026 <b>14.00</b>           | Întâlnire comunitară, discuții de grup focalizate cu fermieri/utilizatori de terenuri și întreprinderi din apropierea M3 ROW, discuții de grup focalizate cu femei (grupuri  | Consultanți ESIA/AND | <a href="https://www.facebook.com/share/p/1aqyY4W3Jx/?mibextid=wwXlfr">https://www.facebook.com/share/p/1aqyY4W3Jx/?mibextid=wwXlfr</a>   | Implicarea comunității - 23 de participanți<br>Grupuri de discuții cu femei – 10 femei<br>Chestionați – 16 rezidenți                             |



|             |   |                                     |  |                         |  |  |
|-------------|---|-------------------------------------|--|-------------------------|--|--|
|             |   |                                     | vulnerabile),<br>sondaj de<br>referință,<br>prezentare a<br>broșurii cu<br>informații despre<br>proiect și GRM   |                         |  |  |
| Lot<br>ul 1 | Comuna Horești                                    | 11 februarie<br>2026<br>10.00       | Întâlnire<br>comunitară,<br>discuții în grupuri<br>focus cu<br>proprietarii de<br>terenuri agricole și<br>întreprinderile din<br>apropierea M3<br>ROW, discuții în<br>grupuri focus cu<br>persoanele<br>vulnerabile,<br>prezentarea<br>broșurii cu<br>informații de bază<br>despre proiect și<br>GRM | Consultanți<br>ESIA/AND | <a href="https://www.facebook.com/share/p/18RPHiX66r/?mibextid=wwXlfr">https://www.facebook.com/share/p/18RPHiX66r/?mibextid=wwXlfr</a><br><a href="https://horesti.md/2026/02/05/520/">https://horesti.md/2026/02/05/520/</a> | Implicarea comunității - 23<br>de participanți, inclusiv<br>fermieri și întreprinderi din<br>zona de trecere a drumului.<br>FGD cu femei – 10 femei<br>Chestionați – 10 rezidenți  |
| Lot<br>ul 1 | Comuna Țipala<br>cu satele Budăi și<br>Bălțați    | 11 februarie<br>2026<br>13.00       | Întâlnire<br>comunitară,<br>întâlnire cu<br>asistentul social<br>LPA și FGD cu<br>grupuri<br>vulnerabile,<br>prezentarea<br>broșurii cu<br>informații despre<br>proiect și GRM,<br>sondaj de<br>referință  | Consultanți<br>ESIA/AND | <a href="https://tipala.primarie.md/events/consultari-publice-proiectul-de-evaluare-a-impactului-pe-traseul-m3/">https://tipala.primarie.md/events/consultari-publice-proiectul-de-evaluare-a-impactului-pe-traseul-m3/</a>    | Implicarea comunității - 16<br>participanți<br>FGD cu femei – 8 femei<br>Chestionați – 11 rezidenți  |
| Lot<br>ul 1 | Comuna<br>Porumbrei cu<br>Satul Sagaidacul<br>Nou | 17 februarie<br>2026<br>11.00-12.00 | Sesiune comună<br>loturile 1–2,<br>întâlnire<br>comunitară, FGD<br>cu proprietarii de<br>terenuri din faza 1<br>de achiziție a<br>terenurilor,<br>prezentarea<br>broșurii cu<br>informații despre<br>proiect și GRM,<br>sondaj de<br>referință   | Consultanți<br>ESIA/NRA | <a href="https://www.facebook.com/share/p/1DUpxhecRQ/?mibextid=wwXlfr">https://www.facebook.com/share/p/1DUpxhecRQ/?mibextid=wwXlfr</a>  | Implicarea comunității - 18<br>participanți, inclusiv<br>reprezentanți ai<br>întreprinderilor d .<br>Grup de discuții cu femei – 8<br>femei<br>Grupuri de discuții cu<br>persoane în vârstă – 14<br>persoane<br>Chestionați – 15 rezidenți |
| Lot<br>ul 2 | Satul Sagaidac                                    | 17 februarie<br>2026<br>14.00-15.00 | Întâlnire<br>comunitară,<br>discuții în grupuri<br>focus cu<br>gospodării<br>vulnerabile<br>(persoane<br>vârstnice/femei),<br>prezentarea<br>broșurii cu<br>informații despre<br>proiect și GRM,<br>Studiu de referință  | Consultanți<br>ESIA/NRA | publicat pe panoul de<br>informații din fața<br>clădirii principale a<br>primăriei și grupul<br>Viber  | Implicarea comunității - 19<br>participanți<br>Grupuri de discuții cu femei –<br>7 femei, grupuri de discuții cu<br>persoane în vârstă – 10<br>persoane<br>Chestionați – 16 rezidenți  |
| Lot<br>ul 2 | Satul Grădiște                                    | 19 februarie<br>2026                | Întâlnire<br>comunitară, KII cu  | Consultanți<br>ESIA/NRA | <a href="https://primariagradiste.md/2026/02/10/anunt-">https://primariagradiste.md/2026/02/10/anunt-</a>  | Implicarea comunității - 16<br>participanți  |

|             |   |   |  |                         |   |  |
|-------------|---|---|--|-------------------------|---|--|
|             |   | 11.00                                     | asistentul social LPA și FGD cu grupurile vulnerabile, sondaj de referință, prezentarea broșurii cu informații despre proiect și GRM   |                         | <a href="#">cu-privire-la-organizarea-consulterilor-publice-privind-proiectul-de-evaluare-a-impactului-de-mediul-social-si-siguranța-rutieră-pe-traseul-m3/</a>   | FGD cu femei – 6 femei, FGD cu persoane în vârstă – 10 persoane<br>Chestionați – 16 rezidenți  |
| Lot<br>ul 2 | Comuna<br>Ecaterinovca cu<br>satul Coștangalia      | 19 <sup>h</sup> februarie<br>2026<br>9.00 | Întâlnire comunitară, KII cu asistenți sociali, prezentarea broșurii cu informații despre proiect și GRM FGD axată pe siguranță (copii transportați la școală în Grădiște)                   | Consultanți<br>ESIA/AND | <a href="https://primariaecaterinovca.md/">https://primariaecaterinovca.md/</a>   | Implicarea comunității - 28 de participanți<br>FGD cu femei – 9 femei, FGD cu persoane în vârstă – 11 persoane<br>Chestionați – 18 rezidenți   |
| Lot<br>ul 4 | Satul Cișlița-Prut                                  | 20 februarie<br>2026<br>11.00             | Întâlnire comunitară, grupuri de discuții cu fermieri și proprietari de terenuri din apropierea șoselei de centură, studiu de referință privind achiziția de terenuri și relocarea           | Consultanți<br>ESIA/AND | <a href="https://www.facebook.com/share/p/1DnZY2Yetz/?mibextid=wwXlfr">https://www.facebook.com/share/p/1DnZY2Yetz/?mibextid=wwXlfr</a>   | Implicarea comunității - 14 participanți<br>Grupuri de discuții cu femei – 5 femei, grupuri de discuții cu persoane în vârstă – 9 persoane<br>Chestionați – 12 rezidenți                         |
| Lot<br>ul 4 | Satul Giurgiulești                                  | 20 februarie<br>2026<br>13.00             | FGD cu întreprinderi, sesiune cu grupul de femei, consultare cu gospodăriile vârstnicilor, FGD cu fermieri și proprietari de terenuri din apropierea șoselei de centură, sondaj de referință | Consultanți<br>ESIA/AND | <a href="https://www.facebook.com/share/p/14W99A2R9tF/?mibextid=wwXlfr">https://www.facebook.com/share/p/14W99A2R9tF/?mibextid=wwXlfr</a>   | Implicarea comunității - 45 de participanți<br>FGD cu femei – 20 de femei, FGD cu persoane în vârstă – 25 de persoane<br>FGD cu întreprinderi – 5 întreprinderi<br>Chestionați – 29 de rezidenți |
| Lot<br>ul 2 | Orașul Cimișlia<br>(sesiuni comune<br>loturile 2-3) | 23 februarie<br>2026<br>10.30             | Întâlnire comunitară, FGD și sondaj de referință, prezentarea broșurii cu informații despre proiect și GRM, sondaj de referință  | Consultanți<br>ESIA/AND | <a href="https://www.facebook.com/share/p/17jMZ2r9nd/?mibextid=wwXlfr">https://www.facebook.com/share/p/17jMZ2r9nd/?mibextid=wwXlfr</a>   | Implicarea comunității - 35 de participanți<br>FGD cu femei – 18 femei, FGD cu persoane în vârstă – 13 persoane<br>FGD cu întreprinderi – 6 întreprinderi<br>Chestionați – 29 de rezidenți       |
| Lot<br>ul 3 | Satul Ciucur-<br>Mingir                             | 23 februarie<br>2026<br>13.00-14.00       | Întâlnire comunitară, discuții de grup focusate pe siguranță (copii transportați la școli situate în alte sate utilizând M3), implicarea la nivel  | Consultanți<br>ESIA/AND | <a href="https://www.facebook.com/photo?fbid=2172123426957213&amp;set=gm.1752907182780433&amp;idortivity=355999019137930">https://www.facebook.com/photo?fbid=2172123426957213&amp;set=gm.1752907182780433&amp;idortivity=355999019137930</a> | Implicarea comunității - 24 de participanți<br>Grupuri de discuții cu femei – 11 femei, grupuri de discuții cu persoane vârstnice – 15 persoane<br>Chestionați – 16 rezidenți                    |

|  |  |  |   |  |  |
|--|--|--|---|--|--|
|  |  |  | de gospodărie a grupurilor de persoane cu dizabilități/vârstnici, sondaj de referință |  |  |
|--|--|--|---|--|--|

**Procesul-verbal al întâlnirii cu comunitățile și rezumatul sondajului de referință (chestionar socio-economic):**


Activitățile de consultare fac parte din procesul de implicare a părților interesate în cadrul ESIA, în conformitate cu: Cerința de Performanță 10 a Băncii Europene pentru Reconstrucție și Dezvoltare (Publicarea informațiilor și implicarea părților interesate); Legislația națională a Republicii Moldova privind consultarea publică și accesul la informații.

**Metode de implicare a comunității și colectare de date primare:** panou informativ, discuții în grupuri focus, prezentare de broșuri cu GRM incluse și explicate în detaliu comunităților, anunț online privind consultările publice, sondaj de referință, întâlniri individuale.







|   |   |   |
|---|---|---|
| <b>Lotul 1 Comuna Băcioi cu satele Străisteni, Frumușica, Brăila</b><br>Implicarea comunității - 22 de participanți, inclusiv proprietari de terenuri,<br>FGD cu femei – 12 participanți<br>Chestionați – 25 de rezidenți | 10 februarie 2026 <sup>ora</sup> <b>11.00-12.00</b> |  |
|---|---|---|

Implicarea comunității în comuna Băcioi a început cu o întâlnire cu autoritățile locale, care a avut loc la 12.09.2025, cu primarul comunei Băcioi, domnul Ilie Leahu. Această întâlnire a fost urmată de discuții cu locuitorii, fermierii și reprezentanții întreprinderilor locale situate de-a lungul coridorului M3.

Băcioi se caracterizează printr-o comunitate activă și implicată, cu o cooperare strânsă între locuitori și autoritățile locale în materie de dezvoltare socio-economică. Problemele legate de drumuri sunt frecvent discutate în cadrul comunității și au fost clar exprimate în timpul consultărilor.

Aspectele cheie identificate în cadrul consultării cu locuitorii comunității Băcioi au subliniat faptul că comunitatea este activă și implicată, cooperează cu reprezentanții locali în dezvoltarea socio-economică a comunei Băcioi, iar preocupările legate de drumul M3 sunt deosebit de frecvente după implicarea autorităților locale și a locuitorilor.

Principalele preocupări ridicate de locuitori și întreprinderi în cadrul consultării publice:

1. Locuitorii și-au exprimat îngrijorarea cu privire la: calitatea actuală scăzută a suprafeței drumului, care afectează vehiculele private și crește costurile de întreținere. Deteriorarea pavajului contribuie la disconfort și la riscuri de siguranță. Concluziile preliminare confirmă că nemulțumirea față de starea pavajului este larg răspândită.
2. Siguranța rutieră redusă din cauza numeroaselor accese neautorizate directe la drum sau a lipsei benzilor dedicate de decelerare și accelerare.
3. Accidentele rutiere, lipsa barierelor de protecție (unii locuitori au menționat accidente rutiere cauzate de coliziuni cu câprioare). Toți locuitorii consultați au confirmat că utilizatorii drumului creează riscuri de accidente din cauza manevrelor neregulate pentru a evita intersecțiile cu niveluri separate pentru a accesa partea opusă a drumului.
4. Locuitorii care trăiesc în apropierea coridorului rutier și-au exprimat îngrijorarea cu privire la zgomotul traficului. De asemenea, s-a remarcat că: Băcioi este situat în apropierea Aeroportului Internațional Chișinău; survolul aeronavelor contribuie la expunerea cumulativă la zgomot. Efectul combinat al traficului rutier și al zgomotului aviației a fost evidențiat ca afectând confortul rezidențial.
5. Circulația nesigură a utilajelor agricole pe șosea, deoarece rutele alternative existente sunt drumuri murdare, fără îmbunătățiri. Diferențele mari de viteză între traficul rutier și utilajele agricole cresc riscul de coliziuni, în special al coliziunilor din spate. În plus, utilajele agricole care intră pe șosea din câmpuri pot depune pământ, noroi sau materiale agricole pe carosabil, reducând aderența anvelopelor și creând condiții de alunecare care afectează negativ siguranța rutieră.
6. Locuitorii au propus îmbunătățirea iluminatului rutier ca măsură suplimentară de siguranță, în special: în apropierea aglomerațiilor rezidențiale, la intersecții și puncte de acces.
7. Întreprinderile comerciale sunt preocupate de restricțiile de acces la M3, dacă acestea apar în proiectul de reabilitare. Ar trebui proiectate benzi de accelerare/decelerarare sau rute alternative mai scurte, convenite în faza de proiectare tehnică cu întreprinderile și autoritățile locale și fără a împiedica activitatea economică.
8. Preocupările fermierilor au fost ridicate din cauza calității rutelor alternative existente (drumuri murdare, cu multiple inconveniente).
9. Locuitorii au raportat că vehiculele care ies din satul Străisteni în direcția Chișinău evită frecvent ruta de acces desemnată indicată de semnalizarea existentă. În schimb, unii șoferi efectuează manevre de traversare directă a M3 pentru a ajunge pe banda opusă, fără a ține cont de restricțiile de trafic. Această practică a fost identificată ca o problemă semnificativă de siguranță rutieră, deoarece aceste mișcări neregulate cresc riscul de coliziuni din cauza volumului mare de trafic și a vitezei vehiculelor pe coridorul M3. Problema evidențiază necesitatea îmbunătățirii măsurilor de gestionare a traficului, a canalizării mai clare și a potențialelor măsuri fizice de descurajare pentru a preveni comportamentul nesigur la traversare.



Măsuri propuse de rezidenți/întreprinderi/agricultori:

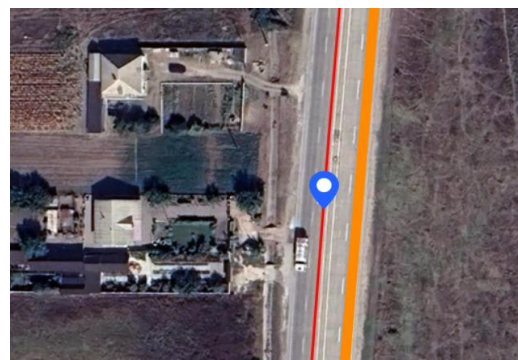
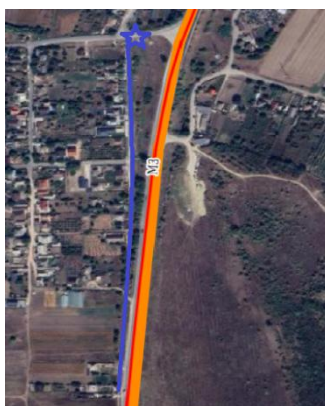
1. Instalarea de bariere fonice de-a lungul clădirilor rezidențiale cele mai apropiate;
2. Dezvoltarea unei ieșiri suplimentare la km 13+240 (strada Plopilor) cu benzi de accelerare/decelerarare, având în vedere expansiunea rezidențială continuă către Chișinău.
3. Iluminatul a fost propus de locuitori ca măsură suplimentară de siguranță pentru utilizatorii drumului.
4. Drumurile alternative ar trebui să fie proiectate special pentru a acomoda traficul agricol și sunt necesare pentru a asigura accesul direct și sigur la terenuri, păstrând în același timp siguranța autostrăzii, eficiența operațională și fiabilitatea generală a traficului. Rutele alternative sau drumurile paralele ar trebui proiectate astfel încât să asigure accesul direct la mai multe terenuri, zone agricole sau străzi de legătură, garantând că traficul local – cum ar fi utilajele agricole sau vehiculele de serviciu – poate funcționa în siguranță, fără a interfera cu traficul de mare viteză de pe autostradă. Prin conectarea diverselor puncte de acces, drumurile paralele creează o rețea continuă și funcțională care sprijină atât mobilitatea agricolă, cât și cea locală, menținând în același timp eficiența operațională și siguranța autostrăzii principale.
5. Infrastructura dedicată accesului la terenurile agricole trebuie proiectată într-un mod sigur și adecvat. Trebuie prevăzute drumuri paralele pentru a conecta drumurile rurale existente cu intersecțiile cu niveluri separate, permițând vehiculelor agricole să traverseze în siguranță autostrada și să ajungă la destinație fără a intra pe autostradă. În cadrul



acestei secțiuni, există patru intersecții cu niveluri separate, care trebuie să asigure posibilități adecvate de traversare a autostrăzii și de selectare a rutelor potrivite pentru accesul la terenurile din jur.

6. În cazul restricționării/modificării accesului direct la întreprinderi prin proiectul de amenajare, trebuie consultate și convenite în prealabil alternative;

Consultanții au vizitat clădirile rezidențiale din apropierea satului Străisteni cu acces direct la drum pentru a informa în mod corespunzător despre proiect și, în timpul discuțiilor, proprietarii au fost informați că accesul direct la drum poate fi restricționat, iar în discuția anterioară cu primăria a fost subliniată necesitatea unei rute alternative pentru a evita accesul direct la M3.



Rezultatele consultării indică faptul că:

- Siguranța rutieră este principala preocupare în Băcioi;
- Mobilitatea agricolă și accesul la afaceri sunt aspecte critice legate de mijloacele de trai;
- Zgomotul și expunerea cumulativă necesită o evaluare tehnică;
- Iluminatul și protecția cu bariere sunt percepute ca îmbunătățiri practice ale siguranței.

Aceste preocupări vor fi evaluate în continuare în:

- Evaluarea sănătății și siguranței comunității (aliniere PR4),
- Analiza achiziției de terenuri și a relocării economice (dacă modificările de acces afectează mijloacele de subsistență),
- Modelarea traficului și actualizări ale auditului de siguranță rutieră,
- Perfecționarea detaliată a proiectului, ținând cont de feedback-ul părților interesate.

### Rezumatul studiului de referință:

În cadrul studiului socio-economic de referință, comuna Băcioi constituie prima așezare situată în zona de influență (AoI) a lotului 1 – Aeroportul Chișinău–Porumbrei al proiectului de reabilitare a drumului M3. Comuna se află în imediata apropiere a coridorului M3 și beneficiază de un nod rutier cu niveluri separate (pe două niveluri), care asigură accesul formal, sigur și direct al vehiculelor la rețeaua națională de drumuri.

Zonele rezidențiale din Băcioi sunt concentrate în principal pe partea stângă a aliniamentului M3 (direcția: Chișinău → Porumbrei). În schimb, terenul de pe partea opusă a carosabilului este supus unei dezvoltări industriale progresive, indicând o diferențiere funcțională între zonele rezidențiale și activitățile comerciale/industriale emergente.

Satul Străisteni, care face parte din comuna Băcioi, este situat mai departe de-a lungul coridorului, pe partea dreaptă a M3. În această zonă, este planificată o zonă suplimentară de dezvoltare industrială pe partea opusă a drumului. Coexistența așezărilor rezidențiale existente și a activităților industriale în expansiune în imediata apropiere a autostrăzii subliniază rolul economic strategic al coridorului M3, sporind în același timp importanța evaluării siguranței traficului, a gestionării accesului, a expunerii la zgomot și a compatibilității utilizării terenurilor în cadrul EIA.

Un total de 25 de rezidenți au fost consultați prin intermediul reuniunilor de consultare publică și al interviurilor suplimentare pe teren. Rezultatele și concluziile prezentate mai jos sunt structurate în conformitate cu cadrul tematic al chestionarului de referință socio-economic.

### Secțiunea 1. Informații generale

Un total de 25 de respondenți au participat la procesul de consultare de referință în comuna Băcioi, situată de-a lungul coridorului rutier M3. Dintre aceștia, 18 respondenți erau femei și 7 erau bărbați, ceea ce indică o rată de participare mai mare în rândul membrilor comunității de sex feminin.

Distribuția pe vârste arată că 95% dintre respondenți se încadrează în grupul populației active din punct de vedere economic (18-64 ani), în timp ce 5% au peste 65 de ani. Această structură demografică sugerează că consultarea a cuprins în principal rezidenți în vârstă de muncă, care sunt susceptibili de a fi afectați direct de impactul construcției și al exploatării, inclusiv de trafic, zgomot, praf și probleme legate de acces.



Majoritatea respondenților au declarat că locuiesc de mult timp în comuna Băcioi, majoritatea indicând că locuiesc în imediata apropiere a drumului M3 de mai bine de 20 de ani. Acest lucru reflectă o populație stabilă, cu o expunere istorică substanțială la condițiile rutiere existente și la impactul traficului.

În ceea ce privește componența gospodăriilor, respondenții au declarat, în general, că gospodăriile sunt formate din 3 până la 6 membri. Majoritatea au indicat că sunt căsătorii și locuiesc împreună. Prezența gospodăriilor de dimensiuni medii sugerează o potențială sensibilitate la impactul proiectului, în special în ceea ce privește sănătatea comunității, siguranța, zgomotul, praful și riscurile legate de trafic care afectează copiii și membrii vârstnici ai familiei.

În ansamblu, profilul indică o comunitate rezidențială bine stabilită, cu atașament pe termen lung față de zonă și expunere cumulativă potențială la impactul social și de mediu legat de drumuri, ceea ce este relevant pentru evaluarea impactului și planificarea măsurilor de atenuare în conformitate cu cerințele ESIA.

## **Secțiunea 2. Ocuparea forței de muncă, activități economice, veniturile gospodăriilor**

Majoritatea respondenților au declarat că sunt activi din punct de vedere economic, angajați în principal în posturi salarizate sau angajați în activități antreprenoriale. Venitul salarial reprezintă principala sursă de trai pentru majoritatea gospodăriilor. Pentru această categorie, venitul lunar declarat al gospodăriei a depășit, în general, 10.000 MDL (aproximativ 500 EUR), indicând o stabilitate moderată a veniturilor în rândul populației active din punct de vedere economic.

O proporție mai mică dintre respondenți au identificat pensiile ca sursă principală de venit, cu sume lunare declarate de aproximativ 3.000 MDL (aproximativ 150 EUR). Aceste gospodării pot reprezenta un grup comparativ mai vulnerabil din cauza nivelurilor de venit fixe și mai scăzute.

Sursele secundare de venit raportate de respondenți includ remitențele de la membrii familiei care lucrează în străinătate și activitățile comerciale la scară mică. În plus, activitățile sezoniere de subzistență (inclusiv producția agricolă la scară mică și munca temporară) contribuie parțial la diversificarea veniturilor gospodăriilor, în special în mediul rural și periurban.

Unii respondenți au indicat că cultivă terenuri agricole adiacente zonei proiectului, în principal pentru consumul gospodăriei și pentru a obține venituri suplimentare. Deși agricultura nu pare să fie sursa principală de venit, ea reprezintă o sursă importantă de subzistență pentru anumite gospodării.

În ansamblu, majoritatea locuitorilor și-au exprimat așteptări pozitive cu privire la potențialele beneficii pentru mijloacele de subzistență asociate cu reabilitarea drumului M3. Impactul pozitiv anticipat include îmbunătățirea accesibilității, conectivitatea sporită la piețele de muncă și servicii, precum și stimularea potențială a activităților economice locale.

## **Secțiunea 3: Grupuri defavorizate și vulnerabile**

O parte dintre respondenții vârstnici au indicat că locuiesc singuri, ceea ce reflectă prezența gospodăriilor cu o singură persoană în cadrul comunității. Această structură a gospodăriilor poate crește vulnerabilitatea la perturbările legate de proiect, în special în ceea ce privește accesul, mobilitatea, zgomotul și impactul asupra sănătății.

Majoritatea respondenților au declarat că au între unul și trei copii, ceea ce indică predominanța familiilor mici și mijlocii. Prezența copiilor dependenți în gospodării este relevantă pentru evaluarea riscurilor pentru sănătatea și siguranța comunității, inclusiv siguranța traficului, calitatea aerului, expunerea la zgomot și accesul în condiții de siguranță la școli și servicii comunitare atât în faza de construcție, cât și în faza de exploatare.

## **Secțiunea 4: Sănătatea comunității, siguranța și calitatea vieții**

Locuitorii care trăiesc în imediata apropiere a coridorului rutier au identificat zgomotul, calitatea aerului (praful și emisiile vehiculelor) și vibrațiile ca fiind principalele probleme de mediu asociate cu starea actuală a drumurilor. Aceste probleme au fost subliniate în mod constant de respondenții care locuiesc în apropierea carosabilului. În timpul procesului de consultare nu au fost ridicate alte probleme semnificative de mediu.

În ceea ce privește utilitățile, accesul la alimentarea cu apă este predominant centralizat în zona studiată. Un număr limitat de respondenți au declarat că se bazează pe fântâni private ca sursă principală de apă. Pe baza feedback-ului părților interesate, nu au fost identificate impacturi anticipate asupra accesului la utilitățile existente sau la rețelele de infrastructură (inclusiv alimentarea cu apă și alte servicii de bază) în legătură cu lucrările de reabilitare a drumurilor propuse.

În ceea ce privește infrastructura socială, respondenții au menționat în principal biserica situată pe strada Plopilor ca fiind o facilitate comunitară cheie situată în zona de influență. În timpul consultărilor nu au fost identificate alte facilități sociale specifice.

## **Secțiunea 5. Siguranța rutieră**

Colectarea datelor de referință indică faptul că, în general, locuitorii nu sunt obișnuiți să traverseze carosabilul M3 pentru a ajunge pe partea opusă. Stația de autobuz situată anterior direct pe M3 a fost restricționată de către Administrația Națională a Drumurilor (NRA). În prezent, transportul public preia pasagerii de pe drumul local L458, care trece pe sub aliniamentul M3 și se conectează la acesta printr-o intersecție cu niveluri separate. Prin urmare, traversarea pietonală a M3 nu este considerată o problemă critică în condițiile actuale, deoarece drumul local L458 oferă un acces funcțional și mai sigur către partea opusă a coridorului.

Cu toate acestea, având în vedere extinderea planificată și în curs a zonelor rezidențiale din proximitatea coridorului M3, cererea viitoare de conectivitate pietonală directă ar putea crește. În acest context, furnizarea unei facilități dedicate traversării

pietonale ar trebui evaluată în etapa de proiectare detaliată, sub rezerva recomandărilor auditului de siguranță rutieră (RSA) și a modelelor de dezvoltare urbană proiectate.

Locuitorii se bazează pe drumul M3 pentru nevoile zilnice de mobilitate, inclusiv accesul la școli, locuri de muncă, servicii sociale și unități de sănătate din Chișinău și districtele învecinate. Majoritatea deplasărilor se efectuează cu vehicule private; cu toate acestea, se utilizează și serviciile de transport public. Deplasarea cu bicicleta de-a lungul M3 între localități este percepută ca fiind nesigură din cauza condițiilor de trafic și a vitezei vehiculelor. În cadrul localității, locuitorii au declarat că se simt în siguranță când se deplasează cu bicicleta pe străzile locale. Iluminatul rutier a fost identificat ca o problemă de siguranță pentru comunitate, în special de către femei. A fost menționată în mod specific necesitatea unei piste dedicate pentru biciclete, pentru a îmbunătăți conectivitatea între Băcioi și Străisteni.

Toți respondenții au confirmat că utilajele agricole utilizează în mod regulat M3 pentru accesul la câmpuri și pentru transportul mărfurilor, în principal pentru a evita rutele alternative care constau în drumuri neasfaltate sau de proastă calitate.

Mai mulți respondenți au raportat că au fost implicați în accidente rutiere sau incidente cu risc de accident pe M3, inclusiv accidente cauzate de defecte ale vehiculelor, o coliziune mortală în care au fost implicați membri ai familiei și un accident cu bicicleta. Grupurile identificate ca fiind cele mai expuse riscurilor de siguranță rutieră includ copiii, persoanele în vârstă, fermierii care utilizează utilaje agricole și bicicliștii.

În ceea ce privește accesul în timpul construcției, majoritatea respondenților au indicat că există rute alternative către proprietățile rezidențiale și terenurile agricole. Drumurile alternative existente au fost considerate gestionabile cu anumite ajustări și îmbunătățiri și ar putea funcționa ca drumuri colectoare paralele cu M3 în timpul lucrărilor.

#### **Secțiunea 6. Sănătate și siguranță la locul de muncă/Interacțiunea lucrătorilor cu comunitatea**

Respondenții au exprimat o atitudine general pozitivă față de oportunitățile de angajare temporară la contractori în timpul fazei de construcție, considerând acest lucru ca un potențial beneficiu socio-economic pe termen scurt pentru comunitatea locală. Cu toate acestea, consultările de bază indică o conștientizare limitată în rândul membrilor comunității cu privire la cerințele de bază în materie de sănătate și securitate în muncă (SSM) aplicabile activităților de construcție a drumurilor, inclusiv semnalizarea șantierului, utilizarea echipamentelor de protecție individuală (EPI) și zonele cu acces restricționat. Acest lucru sugerează necesitatea unor măsuri clare de comunicare și de sensibilizare a comunității în timpul fazei de construcție, pentru a preveni intrarea accidentală în zone periculoase.

Mai multe femei și-au exprimat îngrijorarea cu privire la prezența lucrătorilor non-locali în comunitate, făcând referire la experiențe anterioare asociate cu alte proiecte locale în care interacțiunile dintre lucrători și comunitate au generat tensiuni sociale. Aceste îngrijorări se referă în primul rând la riscurile percepute de comportament inadecvat și la siguranța generală a comunității, subliniind importanța implementării unui cod de conduită al lucrătorilor, a măsurilor de supraveghere și a unui mecanism robust de soluționare a reclamațiilor, în conformitate cu cerințele PR2 și PR4.

Toți respondenții au indicat că s-ar simți confortabil să raporteze comportamentul inadecvat al lucrătorilor. Un număr de respondenți și-au exprimat preferința pentru depunerea plângerilor în mod anonim, în timp ce majoritatea au indicat că ar utiliza canalele autorităților locale pentru a depune plângeri. Acest lucru subliniază importanța asigurării unor mecanisme de reclamație accesibile, confidențiale și adecvate din punct de vedere cultural, atât la nivelul contractorului, cât și la nivelul proiectului.

Persoanele în vârstă și persoanele cu dizabilități nu se așteaptă să se confrunte cu provocări semnificative în ceea ce privește mobilitatea în legătură cu activitățile de construcție, deoarece, în general, acestea nu traversează și nu accesează direct carosabilul M3. Cu toate acestea, măsurile temporare de gestionare a traficului și de acces în condiții de siguranță vor rămâne importante pentru a asigura protecția continuă a grupurilor vulnerabile.

#### **Secțiunea 7. Genul și rolul femeilor**

Respondentele au indicat, în general, că nu există constrângeri semnificative legate de gen în cadrul comunei în ceea ce privește accesul la servicii, controlul asupra resurselor financiare ale gospodăriei sau participarea la procesele de luare a deciziilor în cadrul gospodăriei. Majoritatea nu au raportat preocupări legate de violența de gen (GBV) sau vulnerabilitatea socio-economică specifică genului în contextul comunității.

Doar o singură respondentă a recunoscut existența unor astfel de preocupări, sugerând că, deși riscurile legate de gen nu sunt percepute pe scară largă ca fiind sistemice la nivel comunitar, pot apărea cazuri izolate sau experiențe individuale.

În ansamblu, concluziile inițiale indică o percepție relativ echilibrată a rolurilor de gen și a accesului la procesul decizional al gospodăriei; cu toate acestea, va fi necesară monitorizarea continuă în timpul construcției pentru a se asigura că afluxul de forță de muncă legat de proiect nu introduce noi riscuri legate de gen sau nu agravează vulnerabilitățile existente.

#### **Secțiunea 8. Achiziționarea de terenuri și activ**

Constatățile de referință sugerează un risc perceput limitat de strămutare fizică sau economică în cadrul grupului chestionat; cu toate acestea, va fi necesară verificarea continuă în timpul proiectării detaliate și confirmării finale a dreptului de trecere pentru a asigura conformitatea cu legislația națională aplicabilă și cerințele PR5.

#### **Secțiunea 9. Patrimoniul cultural și siturile arheologice**

Respondenții nu au declarat existența niciunui patrimoniu cultural sau sit arheologic în apropierea drumului.

#### **Secțiunea 10. Atitudine, așteptări și sugestii față de proiect**

Locuitorii și-au exprimat în mod clar așteptările ca drumul M3 reconstruit să îndeplinească standarde tehnice și de siguranță ridicate. Printre prioritățile cheie identificate în cadrul consultărilor se numără îmbunătățiri măsurabile ale siguranței rutiere, iluminarea îmbunătățită a străzilor și puncte de acces sigure și bine proiectate către și dinspre carosabil.

Părțile interesate au subliniat necesitatea unei semnalizări rutiere eficiente și a unor aranjamente de acces sigure în timpul fazei de construcție, pentru a preveni accidentele și a asigura conectivitatea neîntreruptă. Furnizarea unui pasaj subteran pietonal cu niveluri separate a fost evidențiată ca măsură de siguranță preferată în cazul în care circulația pietonilor ar putea crește. În plus, respondenții au susținut dezvoltarea unei piste dedicate pentru biciclete, în special pentru a îmbunătăți conectivitatea între Băcioi și Străisteni.

Au fost solicitate și măsuri de reducere a zgomotului, inclusiv instalarea de bariere vegetale (plantarea de copaci) acolo unde este posibil din punct de vedere tehnic. Membrii comunității au subliniat importanța lucrărilor de construcție de înaltă calitate și a supravegherii eficiente a contractorilor pentru a asigura respectarea standardelor de proiectare și a cerințelor de siguranță. Locuitorii au sugerat, de asemenea, ca utilizarea utilajelor agricole pe M3 să fie restricționată, acolo unde este posibil, sau, alternativ, să se prevadă rute paralele dedicate pentru a reduce riscurile de siguranță și conflictele de trafic. În ansamblu, feedback-ul părților interesate reflectă așteptări puternice în ceea ce privește îmbunătățirea siguranței, atenuarea impactului asupra mediului și îmbunătățirea conectivității locale ca parte a proiectului de reabilitare a drumurilor.

**Comuna Răzeni cu satul Milestii Noi**  
Implicarea comunității - 23 de participanți + 20 de persoane în vârstă în septembrie  
Grup de discuții cu femei – 10 femei  
Chestionați – 15 locuitori, inclusiv proprietari de terenuri

10 februarie 2026  
14.00-15.00



Activitățile de implicare a comunității au fost desfășurate în urma consultărilor prealabile cu reprezentanții locali din 18.09.2025, inclusiv o întâlnire cu primarul Crețu Ion și o discuție de grup cu 20 de rezidenți vârstnici.

Discuțiile au confirmat că comuna Răzeni demonstrează un nivel ridicat de implicare civică, locuitorii cooperând activ cu autoritățile locale în inițiativele de dezvoltare socio-economică. Problemele legate de drumul M3 au fost ridicate în mod constant în timpul consultărilor atât cu reprezentanții locali, cât și cu membrii comunității, indicând o preocupare susținută cu privire la siguranța rutieră și condițiile de mobilitate.

Comuna Răzeni este divizată fizic de coridorul M3, ceea ce contribuie la riscuri ridicate de siguranță. Părțile interesate au subliniat o incidență ridicată a accidentelor rutiere, în special la punctele de intrare în localitate. A fost exprimată o preocupare specifică cu privire la siguranța pietonilor, în special pentru locuitorii care traversează drumul pentru a accesa cimitirul situat pe partea opusă a carosabilului.

Comuna a pledat pentru măsuri de siguranță îmbunătățite, inclusiv separarea completă a medianei pentru a preveni manevrele de întoarcere nesigure, eliminarea manevrelor de traversare la nivel și implementarea unor măsuri de control al accesului. Cererile au inclus, de asemenea, amenajarea de benzi de accelerare și decelerare proiectate corespunzător, în special în apropierea km 28, pentru a facilita accesul la livezi, precum și dezvoltarea de rute paralele alternative pentru vehiculele care ar putea fi restricționate să utilizeze un coridor de tip autostradă.

În ansamblu, concluziile consultării subliniază necesitatea unor soluții de proiectare a siguranței traficului și a unor măsuri de acces controlat în Răzeni, pentru a aborda riscurile existente și percepute pentru sănătatea și siguranța comunității.

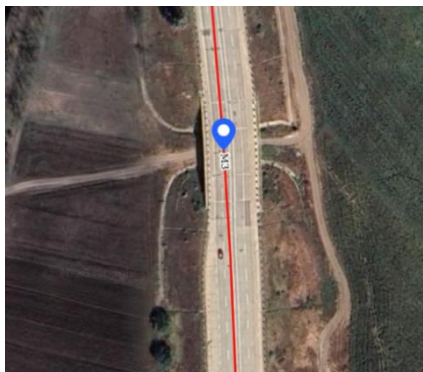
Principalele preocupări ridicate de rezidenți și întreprinderi în cadrul consultării publice au fost:

1. Calitatea scăzută a suprafeței drumului (datele de referință au relevat preocupările locuitorilor cu privire la transportul lor privat, care este afectat de calitatea drumului);
2. Siguranța rutieră scăzută din cauza numeroaselor accese neautorizate directe la drum sau a lipsei benzilor dedicate de decelerare și accelerare.
3. Locuitorii au identificat în mod constant accidentele rutiere și lipsa barierelor de protecție adecvate ca fiind principalele preocupări în materie de siguranță de-a lungul coridorului M3 din Răzeni. Toți participanții consultați au indicat că

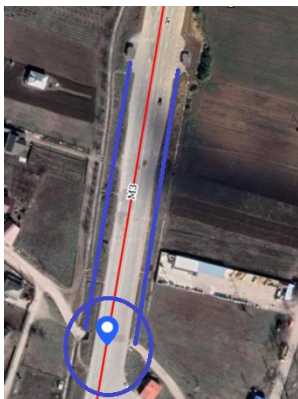
anumiți utilizatori ai drumului efectuează manevre neregulate sau nesigure, în special pentru a evita utilizarea intersecțiilor cu niveluri separate atunci când încearcă să acceseze partea opusă a drumului. Aceste comportamente au fost percepute ca sporind semnificativ riscul de coliziuni. În plus, ieșirea din satul Răzeni în orele de vârf ale dimineții a fost evidențiată ca o problemă critică de siguranță. Locuitorii au semnalat dificultăți în a se încadra pe M3 din cauza volumului de trafic și a vitezei vehiculelor, ceea ce creează un risc ridicat atât pentru șoferii locali, cât și pentru traficul de tranzit. Membrii comunității au subliniat că acest punct de acces necesită o gestionare adecvată a traficului și îmbunătățiri ale proiectării pentru a asigura respectarea standardelor de siguranță rutieră și pentru a reduce riscurile de accidente. În ansamblu, feedback-ul părților interesate subliniază necesitatea unor măsuri îmbunătățite de control al traficului, a unei infrastructuri fizice de protecție și a unor soluții de proiectare a accesului controlat pentru a remedia deficiențele existente în materie de siguranță.

4. Zgomotul a fost identificat ca o preocupare de către locuitorii care trăiesc în imediata apropiere a coridorului M3. Gospodăriile situate în apropierea carosabilului au raportat perturbări asociate cu fluxurile de trafic, în special din partea vehiculelor grele. Părțile interesate au subliniat necesitatea unor măsuri adecvate de reducere a zgomotului pentru a reduce nivelurile de expunere și a îmbunătăți condițiile de confort rezidențial.
5. Locuitorii au identificat iluminarea insuficientă a drumurilor ca o problemă de siguranță, în special pe timp de noapte și în condiții de vizibilitate redusă. S-a solicitat îmbunătățirea iluminatului ca măsură suplimentară de siguranță pentru a spori vizibilitatea pentru șoferi, pietoni și bicicliști și pentru a reduce riscul de accidente de-a lungul coridorului M3.
6. Circulația nesigură a utilajelor agricole pe șosea, deoarece rutele alternative fragmentate existente sunt drumuri murdare, fără îmbunătățiri. Diferențele mari de viteză între traficul rutier și utilajele agricole cresc riscul de coliziuni, în special al coliziunilor din spate. În plus, utilajele agricole care intră pe autostradă din câmpuri pot depune pământ, noroi sau materiale agricole pe carosabil, reducând frecarea anvelopelor și creând condiții de alunecare care afectează negativ siguranța rutieră.
7. Întreprinderile comerciale sunt preocupate de restricțiile de acces la M3, dacă acestea apar în proiectul de amenajare. Benzi de accelerare/decelerare ar trebui proiectate sau rutele alternative ar trebui să fie mai scurte, convenite în faza de proiectare a proiectului cu întreprinderile și autoritățile locale și fără a împiedica activitatea economică.
8. Agricultorii și-au exprimat îngrijorarea cu privire la starea și funcționalitatea rutelor alternative existente utilizate pentru accesul la terenurile agricole. Drumurile ocolitoare disponibile sunt în mare parte neasfaltate (drumuri de pământ/„murdare”) și devin dificil de utilizat în condiții meteorologice nefavorabile. În special, secțiunea de sub pod devine umedă și noroioasă în perioadele ploioase, creând inconveniente operaționale și riscuri de siguranță pentru utilajele agricole.

Podul situat la km 30+950 în Răzeni este utilizat în mod regulat de fermieri pentru a ajunge la câmpurile situate pe partea opusă a coridorului M3. Cu toate acestea, dependența de traseele alternative care nu corespund standardelor a fost semnalată ca o constrângere pentru eficiența operațiunilor agricole. Părțile interesate au subliniat necesitatea îmbunătățirii și întreținerii corespunzătoare a drumurilor de acces pentru a asigura deplasarea în condiții de siguranță și fiabilitate a utilajelor agricole.



9. Drumul proiectat în prezent include în localitate treceri de pietoni cu niveluri separate, care sunt integrate cu stațiile de autobuz ale transportului public. Acest lucru este important pentru a asigura accesul sigur și convenabil al pietonilor care utilizează transportul public. Cu toate acestea, pe baza consultărilor cu comunitatea, a fost identificată o locație suplimentară în care este necesară o trecere sigură pentru a ajunge la cimitirul situat pe partea opusă a localității. Fotografii de mai jos reprezintă trecerea actuală, situată la 200 m de stațiile de autobuz de pe drumul M3. Stațiile de autobuz pot fi mutate mai aproape de trecere și se propune reconstrucția și extinderea trecerii pentru a permite o mai mare mobilitate în cadrul acesteia. În cazul în care nu ar fi fezabilă o trecere suplimentară pentru pietoni lângă intrarea principală în Răzeni, trecerea poate servi și pentru accesul la cimitir, dacă ar fi reconstruită pentru a servi ca trecere pentru pietoni, vehicule nemotorizate și vehicule motorizate de mici dimensiuni.

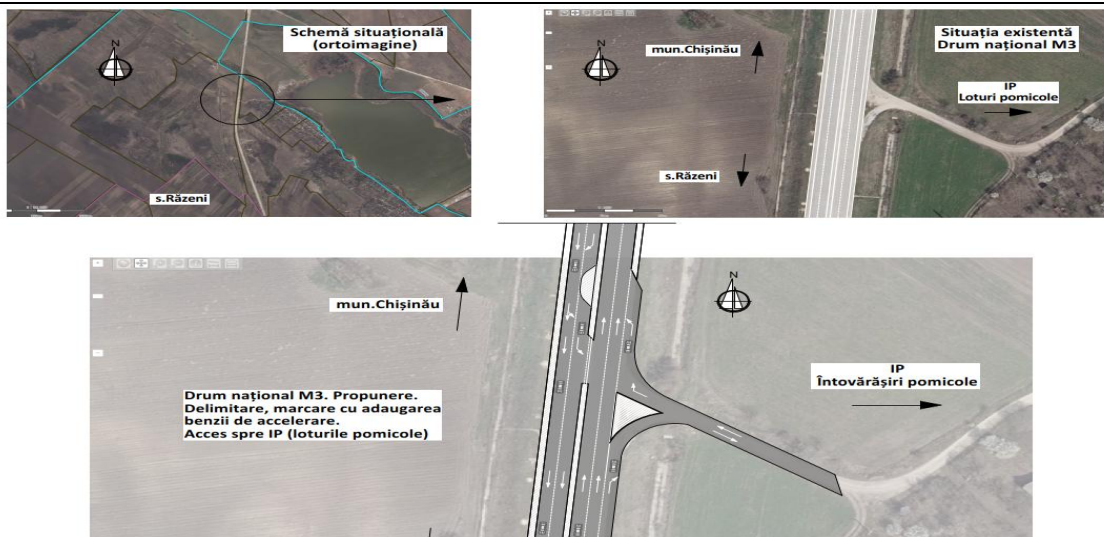


Măsurile propuse de rezidenți/întreprinderi/agricultori:

- Instalarea de bariere fonice de-a lungul clădirilor rezidențiale cele mai apropiate;
- Gestionarea adecvată a siguranței rutiere la intrarea/ieșirea din Răzeni;
- Iluminatul a fost propus de locuitori ca măsură suplimentară de siguranță pentru utilizatorii drumului.
- Drumurile alternative ar trebui să fie proiectate special pentru a acomoda traficul agricol și sunt necesare pentru a asigura accesul direct și sigur la terenuri, păstrând în același timp siguranța autostrăzii, eficiența operațională și fiabilitatea generală a traficului. Rutele alternative sau drumurile paralele ar trebui proiectate astfel încât să asigure accesul direct la mai multe terenuri, zone agricole sau străzi de legătură, garantând că traficul local – cum ar fi utilajele agricole sau vehiculele de serviciu – poate funcționa în siguranță, fără a interfera cu traficul de mare viteză de pe autostradă. Prin conectarea diverselor puncte de acces, drumurile paralele vor crea o rețea continuă și funcțională care va sprijini atât mobilitatea agricolă, cât și cea locală, menținând în același timp eficiența operațională și siguranța autostrăzii principale.
- Infrastructura dedicată accesului la terenurile agricole trebuie proiectată într-un mod sigur și adecvat. Trebuie prevăzute drumuri paralele pentru a conecta drumurile rurale existente cu intersecțiile cu niveluri separate, permițând vehiculelor agricole să traverseze în siguranță autostrada și să ajungă la destinație fără a intra pe autostradă. În cadrul acestei secțiuni, există patru intersecții cu niveluri separate, care trebuie să asigure posibilități adecvate de traversare a autostrăzii și de selectare a rutelor potrivite pentru accesul la terenurile din jur.
- În cazul restricționării/modificării proiectului, accesul direct la întreprinderi trebuie consultat în prealabil și trebuie convenite alternative;

La ședință au fost prezenți locuitori și fermieri din zona km 28, menționată de primar în ședința anterioară, cu solicitarea de a include o bandă dedicată pentru accelerare/decelerare. Antreprenorii și-au prezentat propunerea după cum urmează:





## Rezumatul studiului de referință:

În contextul studiului socio-economic, prezentarea generală a comunei Răzeni este caracterizată mai jos: Comuna Răzeni este localitatea situată în zona de interes a lotului 1 și despărțită de ruta M3. Intrarea și ieșirea principală la nivel din Răzeni se face direct pe M3 la km 31, iar intersecția rutieră pe două niveluri este situată la km 33. Clădirile rezidențiale din Răzeni sunt situate pe ambele părți ale drumului și sunt traversate zilnic de pietoni.

16 rezidenți, inclusiv proprietari de terenuri, au fost chestionați în cadrul consultării publice și pe teren. Concluziile sunt detaliate pe baza structurii anchetei de referință.

### Secțiunea 1. Informații generale

9 respondente și 7 respondenți. 82% cu vârsta cuprinsă între 18 și 64 de ani și 18% peste 65 de ani. Majoritatea au declarat că locuiesc în comuna Răzeni, în clădiri rezidențiale situate în apropierea drumului M3, de peste 20 de ani, sunt căsătoriți și au între 3 și 6 membri în gospodărie. Proprietarii de terenuri și antreprenorii au declarat că locuiesc în zonă de până la 5 ani.

### Secțiunea 2. Ocuparea forței de muncă, activități economice, veniturile gospodăriei

Majoritatea respondenților au declarat că sunt angajați și antreprenori, iar sursa principală de venit este salariul. 50% au declarat venituri de peste 10.000 MDL (500 EUR) și 50% au declarat venituri de până la 10.000 MDL (500 EUR). Remitențele și alocațiile sociale au fost declarate ca venit secundar. Activitățile sezoniere contribuie parțial la venitul gospodăriei. Unii respondenți utilizează terenurile agricole adiacente zonei proiectului. Majoritatea locuitorilor au declarat că se așteaptă ca reabilitarea drumului să aibă un impact pozitiv asupra mijloacelor de trai, datorită accesului sigur pe drumul reabilitat.

### Secțiunea 3: Grupuri defavorizate și vulnerabile

Persoanele în vârstă au declarat că locuiesc singure, majoritatea locuitorilor declarând că au între 1 și 3 copii. Unii respondenți au declarat că au membri ai familiei cu dizabilități.

### Secțiunea 4: Sănătatea comunității, siguranța și calitatea vieții

Persoanele au declarat că zgomotul, calitatea aerului și vibrațiile sunt principalele probleme pentru locuitorii cu locuințe situate în apropierea drumului. Alte preocupări legate de mediu au fost legate de absența sistemului de canalizare, calitatea apei și depozitele de deșeuri neautorizate. Accesul la apă este centralizat, puțini respondenți au menționat fântânile ca sursă principală de apă. Nu s-a concluzionat niciun impact preconizat asupra accesului la facilități/rețele. Facilitățile/rețelele situate în apropierea drumului au fost declarate: sursa de apă (lac) și zonele de agrement. Impactul asupra zonelor de agrement – restricționarea accesului. Majoritatea respondenților au declarat că mersul pe jos de-a lungul drumului, în special dimineața devreme/noaptea, este nesigur, inclusiv pentru bărbați și copii. Unii respondenți au menționat că copiii sunt transportați zilnic din diferite sate din apropiere (Cigârleni, Porumbrica, din partea opusă a Răzenilor, Mileștii Noi, Zîmbreni, Horăști, Găureni) la școala din Răzeni.

### Secțiunea 5. Siguranța rutieră

Din datele colectate la începutul studiului, oamenii sunt obișnuiți să traverseze M3 către partea opusă pentru a ajunge la cimitir, biserică, pentru a accesa alte facilități, stații de autobuz care sunt situate pe drumul M3. Traversarea pietonală a M3 pentru comuna Răzeni este o problemă strictă, deoarece conexiunea cu cealaltă parte a comunei nu este gestionată corespunzător. Locuitorii folosesc drumul M3 pentru nevoile lor zilnice (școală, muncă, servicii sociale, asistență medicală) către Chișinău sau alte raioane, în principal cu mijloace de transport private, dar și cu mijloace de transport public. Locuitorii pot circula cu bicicleta între cele două părți ale comunei. Oamenii se simt în nesiguranță când circulă cu bicicleta pe M3, deoarece traversarea evitând M3 nu este posibilă decât folosind pasajul de la km 32+400. Se solicită amenajarea unei treceri de pietoni suplimentare. Iluminatul drumului a fost declarat o problemă de siguranță comunitară pentru toți locuitorii, inclusiv femeile și copiii. Este necesară amenajarea unei piste pentru biciclete care să conecteze cele două părți ale comunei Răzeni.

Toți respondenții au confirmat că utilajele agricole utilizează permanent drumul M3 pentru lucrările pe câmp și pentru transportul mărfurilor, pentru a evita rutele alternative, care sunt drumuri murdare. Unii respondenți au fost implicați în accidente sau au avut parte de incidente pe șoseaua M3: accident cu decesul unor membri ai familiei în urma coliziunii, accident cu bicicleta. Cei mai expuși riscurilor de siguranță au fost declarați copiii, persoanele în vârstă, fermierii și bicicliștii. Percepția generală a locuitorilor cu privire la șoseaua M3 a fost declarată nesigură. Majoritatea respondenților au declarat că au rute alternative pentru a accesa proprietățile sau câmpurile agricole în timpul lucrărilor și că rutele alternative existente pot fi gestionate cu ajustări și îmbunătățiri pentru a servi ca drum colector paralel cu M3.

#### **Secțiunea 6. Sănătate și siguranță la locul de muncă/Interacțiunea lucrătorilor cu comunitatea**

Angajarea temporară la contractori este binevenită de către respondenți, oamenii nu cunosc cerințele de bază privind sănătatea și securitatea în muncă pentru construcția de drumuri (semnalizare, EIP, zone restricționate). Unele femei și-au exprimat îngrijorarea cu privire la prezența lucrătorilor non-locali în comunitate și la problemele din trecut legate de interacțiunile dintre lucrători și comunitate în sat, în legătură cu alte proiecte locale. Toți respondenții se simt confortabil să raporteze comportamentul inadecvat al lucrătorilor, mai mulți preferând să depună plângeri anonime, majoritatea folosind canalul autorităților locale. Persoanele în vârstă sau cu dizabilități nu vor întâmpina dificultăți în deplasarea prin zonele de construcție, deoarece acestea nu traversează și nu accesează direct drumul M3.

#### **Secțiunea 7. Genul și rolul femeilor**

Femeile au declarat că în comună nu există probleme de gen legate de acces, control și luarea deciziilor financiare în gospodărie sau riscuri de violență de gen sau suferință socio-economică. Doar un singur respondent a confirmat aceste probleme.

#### **Secțiunea 8. Achiziționarea de terenuri și active**

Respondenții nu au declarat existența unor active în apropierea limitei drumului și nici nu au exprimat îngrijorări cu privire la achiziționarea de terenuri. Un respondent deține terenuri în apropierea drumului M3, cu drepturi înregistrate și utilizare agricolă.

#### **Secțiunea 9. Patrimoniul cultural și siturile arheologice**

Respondenții au declarat cimitirul și bisericile.

#### **Secțiunea 10. Atitudine, așteptări și sugestii față de proiect**

Locuitorii se așteaptă la o reconstrucție a drumului la standarde înalte, îmbunătățiri ale siguranței rutiere, iluminat, accesuri sigure la/de la drum, barieră fonică din copaci, acolo unde este posibil, calitate a lucrărilor din partea companiilor de construcții, semnalizare adecvată, acces sigur la drum în timpul construcției, 2 treceri de pietoni, pistă pentru biciclete, stații de autobuz reconstruite în apropierea trecerilor de pietoni, excluderea mașinilor agricole de pe drumul M3 sau rute alternative dedicate.

#### **Comuna Horești, comuna Zimbreni și comuna Țipala (cu satele Bălțați și Budăi)**

Implicarea comunității – 23+16 participanți, inclusiv fermieri și întreprinderi din zona de drept de trecere.

Grupuri de discuții cu femei – 10+8 femei

Chestionați – 10+11 rezidenți

11 februarie 2026  
10.00-11.00, 13.00-14.00



Activitățile de implicare a comunității au fost desfășurate în urma unei întâlniri cu reprezentanții locali din 12.09.2025, printre care primarul Petru Cigoreanu și specialiști din cadrul primăriei.

Consultările cu locuitorii din Horești și Țipala au confirmat că ambele comunități sunt active și implicate în procesele de dezvoltare socio-economică locală, menținând o cooperare regulată cu autoritățile locale. Problemele legate de drumul M3 au fost ridicate în mod constant în cadrul discuțiilor cu reprezentanții municipalității și cu membrii comunității, reflectând interesul și preocuparea susținute la nivel local cu privire la impactul drumului.

Horești este a doua localitate situată în zona de influență (AoI) a lotului 1 și se află în imediata apropiere a coridorului M3. Împreună cu comuna Țipala, aceasta se bazează pe intersecția cu niveluri separate care face legătura cu drumul local (G105), care asigură accesul între localități și autostrada națională. Această intersecție reprezintă principalul punct de acces controlat pentru conectarea comunității la coridorul M3.

Principalele preocupări ridicate de rezidenți și întreprinderi în cadrul consultării publice au fost:

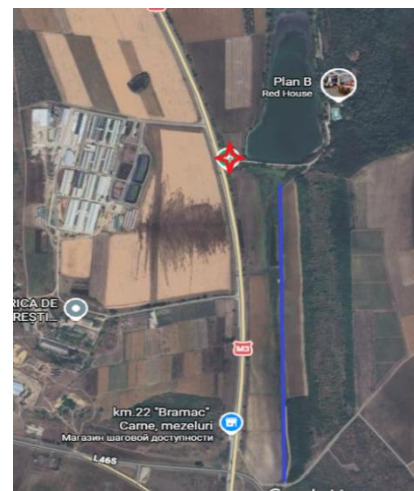
1. Calitatea actuală scăzută a suprafeței drumului (datele de referință au relevat preocupările locuitorilor cu privire la transportul lor privat, care este afectat de calitatea drumului);
2. Siguranța rutieră redusă din cauza numeroaselor accese neautorizate directe la drum sau a lipsei benzilor dedicate de decelerare și accelerare. Intersecția rutieră de pe ruta M3 care leagă localitățile Țipala și Horești de drumul local (G105) este utilizată în mod activ de locuitorii ambelor comune, precum și de mediul de afaceri – zone de divertisment, magazine, ferme, care utilizează transportul zilnic. În acest scop, comunitatea solicită verificarea proiectelor de proiectare în ceea ce privește siguranța rutieră în perimetrul de acces la punctele de intrare/ieșire
3. Accidente rutiere, lipsa barierelor de protecție. Toți locuitorii consultați au confirmat că utilizatorii drumului creează riscuri de accidente din cauza manevrelor neregulate pentru a evita intersecțiile cu niveluri separate pentru a accesa partea opusă a drumului. Ieșirea din satul Răzeni în fiecare dimineață reprezintă o problemă de siguranță pentru locuitori și utilizatorii drumului, care trebuie gestionată corespunzător pentru a asigura standardele de siguranță rutieră.
4. Circulația nesigură a utilajelor agricole pe șosea, deoarece rutele alternative fragmentate existente sunt drumuri murdare, fără îmbunătățiri. Diferențele mari de viteză între traficul rutier și utilajele agricole cresc riscul de coliziuni, în special coliziuni din spate. În plus, utilajele agricole care intră pe autostradă din câmpuri pot depune pământ, noroi sau materiale agricole pe carosabil, reducând frecarea anvelopelor și creând condiții de alunecare care afectează negativ siguranța rutieră.
5. Iluminatul a fost propus de locuitori ca măsură suplimentară de siguranță.
6. Întreprinderile comerciale sunt preocupate de restricțiile de acces la M3, dacă acestea apar în proiectul de amenajare. Ar trebui proiectate benzi de accelerare/decelerare sau rute alternative mai scurte, convenite în faza de proiectare a proiectului cu întreprinderile și autoritățile locale și fără a împiedica activitatea economică.
7. Preocupările fermierilor au fost ridicate din cauza calității rutelor alternative existente (drum murdar, cu multiple inconveniente, vezi fotografia de sub pod în perioada ploioasă, când este ud).

Măsuri propuse de locuitori/întreprinderi/agricultori:

- Iluminatul a fost propus de rezidenți ca măsură suplimentară de siguranță pentru utilizatorii drumului.
- Drumurile alternative ar trebui proiectate special pentru a acomoda traficul agricol și ar trebui să asigure accesul direct și în condiții de siguranță la terenuri, păstrând în același timp siguranța autostrăzii, eficiența operațională și fiabilitatea generală a traficului. Rutele alternative sau drumurile paralele ar trebui proiectate astfel încât să asigure accesul direct la mai multe terenuri, zone agricole sau străzi de legătură, garantând că traficul local – cum ar fi utilajele agricole sau vehiculele de serviciu – poate funcționa în siguranță, fără a interfera cu traficul de mare viteză de pe autostradă. Prin conectarea diverselor puncte de acces, drumurile paralele vor crea o rețea continuă și funcțională care va sprijini atât mobilitatea agricolă, cât și cea locală, menținând în același timp eficiența operațională și siguranța autostrăzii principale.
- Infrastructura dedicată accesului la terenurile agricole trebuie proiectată într-un mod sigur și adecvat. Trebuie prevăzute drumuri paralele pentru a conecta drumurile rurale existente cu intersecțiile cu niveluri separate, permițând vehiculelor agricole să traverseze în siguranță autostrada și să ajungă la destinație fără a intra pe autostradă. În cadrul acestei secțiuni, există patru intersecții cu niveluri separate, care trebuie să asigure posibilități adecvate de traversare a autostrăzii și de selectare a rutelor potrivite pentru accesul la terenurile din jur.
- În cazul restricționării/modificării accesului direct la întreprinderi prin proiectul de amenajare, trebuie consultate și convenite în prealabil alternative;

Pe teritoriul administrativ al comunelor Horești și Țipala, întreprinderile care interacționează cu ruta M3 și care sunt prezente la consultare: Zona de agrement și pescuit Plan B, Aerodromul AEROTEAM Moldova, SRL AIR DIPLOMAT, SRL BECAS AVIA, SRL NEOLACTA (fermă și producție animalieră), SRL Buffalo Farm SRL QUEEN's RESIDENCE PARK, S.C. BRAMAC COM SRL, SRL GHILENCOM, CÎ HOREA SERVICE, GT Horești, SRL FITOFAG au solicitat benzi de accelerare/decelerare și o intersecție suplimentară cu niveluri separate la **km 22 (marcată în imagine cu creionul)**. Primarul a prezentat un proiect în curs de desfășurare propus AIPA (Agenția pentru Intervenții și Plăți Agricole) pentru dezvoltarea unei rute alternative scurte către zonele industriale și agricole de pe partea dreaptă a drumului. Această propunere poate fi dezvoltată în continuare pentru a asigura o rută alternativă la M3. Dacă unele accese la afaceri vor fi restricționate de la M3 (așa cum se menționează în imagine pentru zona de agrement Red House) sau redirecționate către rute alternative, acestea ar trebui dezvoltate pentru a asigura accesul corespunzător de la G105. Trebuie menționat că la km 25+250 accesul la proprietate nu este prevăzut în proiect și ar trebui asigurată o rută alternativă.

O intersecție sau un pasaj suplimentar cu niveluri separate, astfel cum a fost propus de întreprinderi și primărie, și rute alternative/paralele gestionate în ambele părți ale M3 vor rezolva majoritatea problemelor proprietarilor de terenuri și ale întreprinderilor care interconectează evitând M3.



## Rezumatul studiului de referință:

În contextul studiului socio-economic, prezentăm mai jos o imagine de ansamblu a comunelor Horești și Țipala:

Intersecția cu niveluri separate de pe ruta M3, care leagă localitățile Țipala și Horești de drumul local L465 (G105), este utilizată în mod activ de către locuitorii ambelor comune, precum și de către mediul de afaceri – zone de divertisment, magazine, ferme, care utilizează transportul zilnic.

21 de locuitori au fost chestionați în cadrul consultării publice și pe teren. Concluziile sunt detaliate pe baza structurii anchetei de referință.

### Secțiunea 1. Informații generale

8 respondenți bărbați și 13 femei. 93% cu vârsta cuprinsă între 18 și 64 de ani și 7% peste 65 de ani. Majoritatea au declarat că locuiesc în comunele Horești și Țipala la mai mult de 1 km de drumul M3, de peste 20 de ani, sunt căsătoriți și au între 3 și 6 membri în gospodărie.

### Secțiunea 2. Ocuparea forței de muncă, activități economice, veniturile gospodăriei

Majoritatea respondenților au declarat că sunt angajați și/sau antreprenori, iar sursa principală de venit este salariul. Pentru această categorie, venitul declarat a fost de 30% până la 10.000 MDL și 70% peste 10.000 MDL (500 EUR). Puține persoane au declarat pensia ca sursă principală, cu o valoare de 3.000 MDL (150 EUR). Remitențele, închirierea terenurilor și alocațiile sociale au fost declarate ca venituri secundare. Activitățile sezoniere de subzistență nu contribuie sau contribuie parțial la venitul gospodăriei. Unii respondenți sunt proprietari de terenuri adiacente M3. Majoritatea rezidenților au declarat un impact pozitiv preconizat al reabilitării drumului asupra mijloacelor de subzistență.

### Secțiunea 3: Grupuri defavorizate și vulnerabile

Persoanele în vârstă au declarat că locuiesc singure sau cu copiii lor, majoritatea locuitorilor declarând că au între 1 și 3 copii. Au fost declarate boli cronice în gospodăriile cu persoane în vârstă și persoane cu dizabilități fizice.

### Secțiunea 4: Sănătatea comunității, siguranța și calitatea vieții

Clădirile rezidențiale nu sunt situate în imediata apropiere a drumului. Persoanele au declarat preocupări legate de mediu în ceea ce privește praful și zgomotul de pe M3, datorită calității actuale a drumului, în calitate de utilizatori ai drumului. Alte probleme de mediu: depozite de deșeuri neautorizate și sistemul de canalizare. Accesul la apă este centralizat, puțini respondenți au menționat fântânile ca sursă principală de apă. Au fost declarate următoarele facilități/rețele situate în apropierea drumului: sursă de apă (lac), piețe, benzinărie și zone de agrement, inclusiv Festivalul anual organizat în apropierea intersecției cu niveluri separate. Impactul declarat asupra zonelor de agrement – restricționarea accesului. Mersul pe jos de-a lungul drumului în perimetrul intersecției rutiere unde sunt situate piețele, în special dimineața devreme/noaptea, a fost declarat nesigur de majoritatea respondenților, atât pentru bărbați, cât și pentru copii. Unii respondenți au menționat că copiii sunt transportați zilnic din diferite sate din apropiere la școala din Horești. Iluminarea drumului în perimetrul intersecției rutiere a fost declarată obligatorie.

### Secțiunea 5. Siguranța rutieră

Din datele de referință colectate, oamenii sunt obișnuiți să traverseze M3 către partea opusă a drumului, iar stațiile de autobuz existente sunt solicitate să se apropie de intersecție (în perimetrul intersecției rutiere) în ambele direcții. Se solicită amenajarea unei treceri de pietoni peste M3. Acest lucru este important pentru a asigura accesul sigur și convenabil al pietonilor care utilizează transportul public. Locuitorii utilizează drumul M3 pentru nevoile lor zilnice (școală, serviciu, servicii sociale, asistență medicală) către Chișinău sau alte districte, în principal cu mijloace de transport private, dar și cu mijloace de transport public.



Ciclismul între cele două părți ale comunei este posibil folosind intersecția cu niveluri separate, dar de-a lungul M3 către facilitățile din apropiere sau zonele de agrement din apropiere este practicabil pentru locuitori, însă oamenii se simt în nesiguranță să folosească bicicleta pe M3. Nu sunt proiectate rute alternative pentru ciclism pentru a ajunge la întreprinderile de pe M3, iar oamenii folosesc drumuri murdare.

Iluminatul rutier a fost declarat o problemă de siguranță comunitară pentru toți locuitorii, inclusiv femeii și copii.

Toți respondenții au confirmat că utilajele agricole utilizează M3 în mod permanent pentru lucrări pe câmp, pentru transportul de mărfuri, pentru a evita rutele alternative, care sunt drumuri murdare.

Respondenții au afirmat că întreținerea drumului reprezintă o problemă de siguranță rutieră.

Unii respondenți au fost implicați în accidente sau au avut parte de incidente pe drumul M3: accidente cauzate de vehicule care au virat într-un loc interzis. Cei mai expuși riscurilor de siguranță au fost copiii, persoanele în vârstă, fermierii și bicicliștii. Percepția generală a locuitorilor cu privire la drumul M3 a fost declarată nesigură.

Majoritatea respondenților au declarat că rutele alternative de acces la proprietăți sau terenuri agricole în timpul lucrărilor pot constitui o problemă și că rutele alternative existente ar trebui gestionate cu ajustări și îmbunătățiri pentru a servi ca drum colector paralel cu M3 înainte de începerea reconstrucției drumului M3.

#### **Secțiunea 6. Sănătate și siguranță la locul de muncă/Interacțiunea lucrătorilor cu comunitatea**

Angajarea temporară la contractori este binevenită de către respondenți, oamenii nu cunosc cerințele de bază privind sănătatea și securitatea în muncă pentru construcția de drumuri (semnalizare, EIP, zone restricționate). Unele femei și-au exprimat îngrijorarea cu privire la prezența lucrătorilor non-locali în comunitate și la problemele din trecut legate de interacțiunile dintre lucrători și comunitate în sat, în legătură cu alte proiecte locale. Toți respondenții se simt confortabil să raporteze comportamentul inadecvat al lucrătorilor, mulți preferând să depună plângeri anonime, majoritatea folosind canalul autorităților locale. Persoanele în vârstă sau cu dizabilități nu vor întâmpina dificultăți în deplasarea prin zonele de construcție, deoarece acestea nu traversează și nu accesează direct drumul M3.

#### **Secțiunea 7. Genul și rolul femeilor**

Majoritatea femeilor au declarat că în comună nu există probleme de gen legate de acces, control și luarea deciziilor financiare în gospodărie sau riscuri de violență de gen sau suferință socio-economică. Puține respondente au confirmat existența violenței în familia lor.

#### **Secțiunea 8. Achiziționarea de terenuri și active**

Activele situate în apropierea limitei drumului au suscitat îngrijorări cu privire la posibila achiziție de terenuri, declarate de întreprinderi și proprietari de terenuri. S-a comunicat că drumul va fi reabilitat în cadrul dreptului de trecere propus pentru reabilitare și că nu se preconizează achiziția de terenuri. Proprietarii de terenuri din apropierea drumului M3 au declarat drepturi înregistrate și utilizarea terenurilor agricole și comerciale.

#### **Secțiunea 9. Patrimoniul cultural și siturile arheologice**

Respondenții au declarat Festivalul cultural anual „Comoara națională”.

#### **Secțiunea 10. Atitudine, așteptări și sugestii față de proiect**

Locuitorii se așteaptă la o șosea reconstruită la standarde înalte, îmbunătățiri ale siguranței rutiere, iluminat, accesuri sigure la/de la șosea, gestionarea traficului, calitatea lucrărilor efectuate de companiile de construcții, semnalizare adecvată, acces sigur la șosea în timpul construcției, 1 trecere de pietoni, pistă de ciclism, stații de autobuz mutate în apropierea intersecției rutiere, excluderea mașinilor agricole de pe șoseaua M3 sau rute alternative dedicate, informarea periodică a comunității, GRM și respectarea termenilor de execuție a lucrărilor de reparații.

#### **Comuna Porumbrei cu satul Sagaidacul Nou**

Implicarea comunității - 18 participanți, inclusiv reprezentanți ai mediului de afaceri.

FGD cu femei – 8 femei

FGD cu persoanele în vârstă – 14 persoane

Chestionați – 15 rezidenți

**17 februarie 2026**

11.00 - 12.00



Activitățile de implicare a comunității au fost întreprinse în conformitate cu Planul de implicare a părților interesate din cadrul ESIA și au urmat unei reuniuni inițiale de coordonare organizate la 28.08.2025 cu reprezentanții locali, inclusiv primarul Făureanu Iurie și specialiști relevanți din cadrul primăriei.

În cadrul consultărilor cu locuitorii comunei Porumbrei și ai satului Sagaidacul Nou, participanții au confirmat că ambele comunități sunt implicate activ în inițiativele locale de dezvoltare socio-economică și mențin o cooperare regulată cu administrația publică locală. Discuțiile au reflectat o atitudine constructivă față de proiect și o percepție generală că reabilitarea drumurilor contribuie în mod pozitiv la obiectivele de dezvoltare locală.

Satul Porumbrei este situat în zona de influență a proiectului (Aol), la intersecția dintre lotul 1 și lotul 2 al M3, cu un nod rutier cu niveluri separate, o pasarelă pietonală și stații de autobuz pe ambele părți ale M3 (fotografie ilustrativă).



Sagaidacul Nou, care face parte din punct de vedere administrativ din comuna Porumbrei, este situat în zona de influență a lotului 1, pe partea opusă satului Porumbrei față de coridorul M3. PK 30+700

Părțile interesate și-au exprimat satisfacția față de calitatea și performanța secțiunii reabilite din Lotul 2 și au indicat că finalizarea Lotului 1, care asigură continuitatea de-a lungul coridorului M3, este percepută ca un factor cheie pentru îmbunătățirea conectivității, reducerea timpului de călătorie și sporirea oportunităților economice. Serviciile de transport public funcționează în principal pe drumurile locale, preluând pasageri din așezări și accesând coridorul M3 prin intersecțiile cu niveluri separate existente, construite în cadrul fazei 1 (Lotul 2). Infrastructura rutieră locală a fost raportată ca fiind, în general, în stare bună.



Sagaidacul Nou este înconjurat de zone forestiere (fond forestier gestionat de Întreprinderea Silvică Sil-Răzeni), care limitează dezvoltarea directă a drumurilor. În cadrul Aol, doar un singur operator comercial privat (depozitul de fructe „Selena Bivol”) are acces direct la coridorul M3, pe lângă o stație de alimentare cu combustibil situată la capătul lotului 1, lângă intrarea în satul Porumbrei.

Agricultorii locali, ale căror parcele agricole sunt situate în jurul localității Porumbrei și de-a lungul traseului M3, au indicat că accesul la terenurile lor este asigurat în prezent prin drumuri locale și căi agricole informale/secundare. Traversarea M3 este facilitată prin trecerile la nivel separat existente, dezvoltate în cadrul lucrărilor de reabilitare din Lotul 2 Faza 1, reducând astfel punctele de conflict direct la nivel și sprijinind o mobilitate agricolă mai sigură.

Principalele preocupări ridicate de rezidenți și întreprinderi în cadrul consultării publice au fost:

1. Asigurați căi de acces sigure, iluminat și garduri pentru a ghida VRU-urile către punctele de traversare desemnate
2. Reprezentantul Selena-Bivol (situat la aproximativ 1.576 m nord-est de Sagaidacul Nou) și-a exprimat îngrijorarea în timpul consultărilor cu privire la potențialele restricții de acces la coridorul M3 care ar putea rezulta din proiectul actualizat. Mai precis, părțile interesate au subliniat importanța menținerii unui acces direct sigur și funcțional la drum, inclusiv furnizarea de benzi de accelerare și decelerare proiectate corespunzător. Orice închidere sau degradare a punctului de acces existent ar putea avea efecte economice negative asupra operațiunilor comerciale, inclusiv constrângeri asupra logisticii, transportului de produse și viabilității comerciale generale (foto ilustrativ atașat).
3. S-a raportat că, atunci când se călătorește de la Chișinău spre Cimișlia, semnalizarea direcțională care indică Sagaidacul Nou nu este instalată înainte de intersecția cu niveluri separate (a se vedea fotografia ilustrativă). Ca urmare a lipsei semnalizării prealabile, utilizatorii drumului cu destinația Sagaidacul Nou pot să nu identifice ieșirea corespunzătoare din dreapta la intersecție și sunt nevoiți să continue mai departe înainte de a putea întoarce în siguranță, ceea ce poate crea inconveniente și potențiale riscuri pentru siguranța rutieră.



4. În cadrul consultărilor, s-a semnalat că mijloacele de transport public care circulă dinspre Chișinău opresc frecvent direct pe carosabilul M3, în apropierea intersecției cu niveluri separate, în ciuda absenței unei stații de autobuz sau a unei benzi de oprire pentru pasageri. O stație de autobuz oficială nu a fost inclusă în proiectul inițial din cauza lipsei unei treceri de pietoni peste M3 și a categoriei prevăzute a drumului; în schimb, se preconizează că vehiculele vor utiliza intersecția cu niveluri separate pentru a accesa Sagaidacul Nou și a lăsa pasagerii în localitate. Cu toate acestea, potrivit părților interesate, mai mulți operatori de autobuze evită să intre în sat și, în schimb, lasă pasagerii direct pe coridorul M3. În consecință, se pare că locuitorii trec peste barierele de protecție și încearcă să traverseze șoseaua pentru a ajunge pe partea opusă și a ajunge la casele lor, creând un risc semnificativ pentru siguranța rutieră. Această problemă a fost ridicată în repetate rânduri de primar în discuțiile cu operatorii de transport public, subliniind necesitatea îmbunătățirii aplicării legii și/sau a soluțiilor bazate pe proiectare pentru a preveni practicile nesigure de traversare. Primarul și-a exprimat disponibilitatea de a facilita identificarea și alocarea unei zone adecvate la intrarea în sat de pe coridorul M3 pentru instalarea unei stații de autobuz oficiale, inclusiv o zonă de oprire desemnată și un spațiu adecvat de întoarcere pentru a permite vehiculelor să reintre în siguranță pe M3.



Măsuri propuse de rezidenți/întreprinderi/agricultori:

- Iluminarea adecvată ar trebui evaluată în etapa de proiectare detaliată și în cadrul auditului de siguranță rutieră.
- Acces direct funcțional la drumul întreprinderii Selena-Bivol.
- Includerea semnalizării direcționale care indică intrarea în Sagaidacul Nou înainte de intersecția cu niveluri separate direcția Chișinău-Cimișlia.
- Gestionarea din perspectiva siguranței rutiere a semnalizării adecvate pentru a evita oprirea autoturismelor/transportului public pe carosabil.

## Rezumatul studiului de referință

În contextul studiului socio-economic, prezentarea generală a comunei Porumbrei este caracterizată mai jos:

### Secțiunea 1. Informații generale

Dintre cei 15 respondenți chestionați, 5 sunt bărbați și 10 sunt femei. 92% au vârsta cuprinsă între 18 și 64 de ani, iar 8% au peste 65 de ani. Majoritatea au declarat că locuiesc în comuna Porumbrei (inclusiv Sagaidacul-Nou) în apropierea drumului M3, de peste 20 de ani, sunt căsătoriți și au între 3 și 6 membri în gospodărie.

### Secțiunea 2. Ocuparea forței de muncă, activități economice, veniturile gospodăriilor

Majoritatea respondenților au declarat că sunt angajați și/sau antreprenori, iar sursa principală de venit este salariul. Pentru această categorie, venitul declarat a fost de 30% peste 10.000 MDL și 70% până la 10.000 MDL (500 EUR). Puține persoane au declarat pensia ca sursă principală, cu o valoare de 3.000 MDL (150 EUR). Remitențele, închirierea terenurilor și alocațiile sociale au fost declarate ca venituri secundare. Activitățile sezoniere de subzistență nu contribuie sau contribuie parțial la venitul gospodăriei. Unii respondenți sunt proprietari de terenuri adiacente M3. Majoritatea locuitorilor au declarat un impact pozitiv preconizat al reabilitării drumului asupra mijloacelor de subzistență.

### Secțiunea 3: Grupuri defavorizate și vulnerabile

Persoanele în vârstă au declarat că locuiesc singure sau cu copiii lor, majoritatea locuitorilor declarând că au între 1 și 3 copii. Au fost declarate boli cronice în gospodăriile cu persoane în vârstă și persoane cu dizabilități fizice.

### Secțiunea 4: Sănătatea comunității, siguranța și calitatea vieții

Unele clădiri rezidențiale sunt situate în imediata apropiere a drumului. În mare parte, satul Porumbrei este adiacent la M3 și utilizează în mod activ și drumul local G122.1 (L580), care leagă satul de alte localități și de rețeaua de drumuri republicane R3. Intrarea în satul Porumbrei se află în lotul 1, iar ieșirea din satul Porumbrei este situată la începutul lotului 2. Oamenii și-au exprimat îngrijorarea cu privire la poluarea cu praf și zgomotul produs de M3, datorită calității actuale a drumului, în special în lotul 1 din Sagaidacul Nou. În ceea ce privește lotul 2, locuitorii sunt mulțumiți, deoarece acesta a fost reabilitat în 2022. Alte probleme de mediu din localitate: depozitul de deșeuri neautorizat, sistemul de canalizare și stația de epurare a apelor uzate. Accesul la apă este centralizat, puțini respondenți menționând fântânile ca sursă principală de apă. Mergând pe jos de-a lungul drumului în perimetrul intersecției rutiere se poate ajunge la stațiile publice renovate. Stația publică situată pe partea opusă este accesibilă prin podul cu trecere specială pentru pietoni. Unii respondenți au menționat că copiii sunt transportați zilnic din diferite sate din apropiere la școala din Porumbrei (Zloti, Codreni, Sagaidacul Nou, care se află pe partea opusă Porumbrei). Iluminarea drumului în perimetrul intersecției rutiere a fost declarată obligatorie.

### **Secțiunea 5. Siguranța rutieră**

Din datele colectate la începutul studiului, oamenii sunt obișnuiți să traverseze M3 către partea opusă a drumului folosind intersecția cu niveluri separate care indică începutul Lotului 2. Preocupările legate de siguranță au fost descrise mai sus în ceea ce privește intersecția cu niveluri separate Sagaidacul Nou, unde oamenii evită restricțiile și traversează drumul M3 pe partea opusă din cauza operatorilor de transport care evită să intre în sat. Locuitorii utilizează drumul M3 pentru nevoile lor zilnice (școală, muncă, servicii sociale, asistență medicală) către Chișinău sau alte districte (Cimișlia), în principal cu mijloace de transport private, dar și cu mijloace de transport public. Locuitorii pot circula cu bicicleta în principal în localitate și la intersecțiile cu niveluri separate. Iluminarea drumului a fost declarată obligatorie în perimetrul intersecțiilor rutiere și al stațiilor de autobuz, inclusiv pentru femei și copii.

Întregul lot 2 a fost proiectat cu intersecții separate pe niveluri dedicate pentru utilajele agricole, astfel încât acestea sunt utilizate în mod permanent pentru lucrări pe câmp, traversând M3 pentru transportul de mărfuri, iar apoi accesează rutele alternative, care sunt drumuri murdare, sau utilizează drumurile locale.

Unii respondenți au descris accidente sau accidente evitate la limită pe drumul M3, dar acestea au fost cauzate în principal de greșelile șoferilor. Cei mai expuși riscurilor de siguranță au fost declarați copiii, persoanele în vârstă, fermierii și bicicliștii. Percepția generală a locuitorilor cu privire la drumul M3 Lot 2 a fost că acesta este sigur.

Majoritatea respondenților au declarat că rutele alternative pentru accesul la proprietăți sau terenuri agricole în timpul lucrărilor pot fi gestionate printr-un plan de gestionare a traficului și cu implicarea prealabilă a reprezentanților locali și a comunității.

### **Secțiunea 6. Sănătate și siguranță la locul de muncă/Interacțiunea lucrătorilor cu comunitatea**

Angajarea temporară la contractori este binevenită de către respondenți, oamenii cunosc cerințele de bază privind sănătatea și securitatea în muncă pentru construcția de drumuri (semnalizare, EIP, zone restricționate). Comunitatea nu are nicio preocupare cu privire la prezența lucrătorilor non-locali în comunitate, deoarece a avut experiență în ceea ce privește interacțiunile dintre lucrători și comunitate în sat în perioada de reconstrucție a lotului 2. Toți respondenții se simt confortabil să raporteze comportamentul inadecvat al lucrătorilor, unii preferând să depună plângeri anonime, majoritatea utilizând canalul autorităților locale. Persoanele în vârstă sau cu dizabilități nu vor întâmpina dificultăți în deplasarea prin zonele de construcție, deoarece vor fi redirecționate către alte rute alternative.

### **Secțiunea 7. Genul și rolul femeilor**

Majoritatea femeilor au declarat că în comună nu există probleme de gen legate de acces, control și luarea deciziilor financiare în gospodărie sau riscuri de violență de gen sau suferință socio-economică. Niciun respondent nu a confirmat existența violenței în familia sa.

### **Secțiunea 8. Achiziționarea de terenuri și active**

Respondenții nu au ridicat probleme legate de achiziția de terenuri, deoarece reabilitarea lotului 1 va fi gestionată în cadrul RoW și nu se preconizează achiziția de terenuri. Pentru lotul 2, proprietarii de terenuri din apropierea drumului M3 au declarat că achiziția de terenuri a fost finalizată în 2019 pentru extinderea drumului de la 2 la 4 benzi. Respondenții nu au declarat nicio plângere.


### **Secțiunea 9. Patrimoniul cultural și siturile arheologice**

Respondenții au menționat Mănăstirea Învierii Domnului situată în Sagaidacul Nou.

### **Secțiunea 10. Atitudine, așteptări și sugestii față de proiect**

Locuitorii se așteaptă la reconstrucția drumului Lotului 1 și extinderea de la 2 la 4 benzi pentru Lotul 2 cu standarde înalte, îmbunătățiri ale siguranței rutiere, iluminat, accesuri sigure la/de la drum, gestionarea traficului, calitatea lucrărilor efectuate de companiile de construcții, semnalizare adecvată, acces sigur la drum în timpul construcției, informarea periodică a comunității, GRM și respectarea termenilor de execuție a lucrărilor de reparații.



|  |  |   |
|--|--|---|
| <p><b>Satul Sagaidac</b><br/>Implicarea comunității - 19 participanți<br/>FGD cu femei – 7 femei, FGD cu persoane în vârstă – 10 persoane<br/>Chestionați – 16 rezidenți</p> <p><b>Satul Ecaterinovca (împreună cu satul Coștangalia),</b><br/>Implicarea comunității - 28 de participanți<br/>Grupuri de discuții cu femei – 9 femei, grupuri de discuții cu persoane în vârstă – 11 persoane<br/>Chestionați – 18 locuitori</p> <p><b>Satul Grădiște</b><br/>Implicarea comunității - 16 participanți<br/>Grupuri de discuții cu femei – 6 femei, grupuri de discuții cu persoane vârstnice – 10 persoane<br/>Chestionați – 16 locuitori</p>   | <p><b>17 februarie 2026</b> 14.00 – 15.00 Satul Sagaidac<br/><b>19 februarie 2026</b> ora 9.00 – 10.00 Satul Coștangalia<br/><b>19 februarie 2026</b> 11.00 – 12.00 Satul Grădiște</p> |  <p><b>CONSULTĂRI PUBLICE</b></p> <p><b>PROIECT M3 – LOT 2</b><br/>Porumbrei – Cimișlia (extindere de la 2 la 4 benzi)</p> <p>Proiect de reabilitare a rețelei de drum<br/><b>M3 Chișinău – Comrat – Giurgiulești – frontieră cu România</b><br/>Parte a rețelei TEN-T Moldova</p> <p><b>PENTRU LOCUITORII SATULUI COȘTANGALIA</b><br/>și ai comunei Ecaterinovca, r-nul Cimișlia</p> <p><b>19 februarie 2026</b><br/>Ora 09:00 – 10:00<br/>Centrul Cultural s. Coștangalia</p> <p><b>CE SE VA DISCUTA?</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Evaluarea impactului de Mediu</li> <li>✓ Evaluarea impactului Social</li> <li>✓ Auditul Siguranței Rutiere</li> <li>✓ Riscuri și măsuri de protecție pentru comunitate</li> <li>✓ Sugestii și întrebări din partea locuitorilor</li> </ul> <p><b>CINE ESTE INVITAT?</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Locuitorii satului <b>COȘTANGALIA</b></li> <li>• Locuitorii satului <b>ECATERINOVCA</b></li> <li>• Proprietarii de terenuri agricole</li> <li>• Medii de afaceri din zonă</li> <li>• Persoane vulnerabile (conform standardelor internaționale)</li> </ul> <p><b>FINANȚARE ȘI IMPLEMENTARE</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Finanțat de Uniunea Europeană prin Fondurile ERDF și Fondul de Dezvoltare Regională (ERDF)</li> <li>• Banca Europeană pentru Reconstrucție și Dezvoltare (BERD)</li> <li>• Administrația Națională a Drumurilor (AND)</li> </ul> <p><b>PARTICIPAREA DOPNĂVĂZĂRĂ CONTRAZĂ!</b><br/>Măsuți corectitudinea și integritatea proiectului de dezvoltare<br/>de mediu și transparența și integritatea</p> |
| <p>Activitățile de implicare a comunității au fost întreprinse în conformitate cu Planul de implicare a părților interesate și au urmat unei reuniuni inițiale de coordonare care a avut loc la 19.09.2025 cu reprezentanții locali ai satului Sagaidac, comuna Ecaterinovca cu satul Coștangalia și satul Grădiște, precum și cu specialiști relevanți din primărie.</p> <p>Satul Sagaidac, comuna Ecaterinovca cu satul Coștangalia și satul Grădiște sunt situate în zona de influență a proiectului (AoI) din lotul 2, la o distanță de până la 1 km, sunt conectate cu drumul M3 pentru utilizare zilnică, iar părțile interesate și-au exprimat satisfacția față de calitatea și performanța secțiunii reabilitate din lotul 2, iar extinderea drumului era preconizată, întrucât în faza 1 a fost pregătit terasamentul pentru alte două benzi. Serviciile de transport public funcționează în principal pe drumurile locale, preluând pasageri din așezări și accesând coridorul M3 prin intermediul intersecțiilor cu niveluri separate existente, construite în faza 1 (lotul 2).</p> <p>Satul Sagaidac are acces direct la M3 la intersecția cu intersecția cu niveluri separate din satul Porumbrei, iar infrastructura rutieră locală a fost raportată și observată în timpul vizitelor ca fiind în general în stare bună (drumul local G122.1). În prezent, pietonii trebuie să parcurgă aproximativ 3 km pentru a ajunge la cea mai apropiată stație de autobuz, iar de-a lungul acestui traseu nu există infrastructură dedicată pietonilor. Există un traseu alternativ mai scurt, marcat cu portocaliu, care ar oferi un acces mai direct. Cu toate acestea, acest drum se află în prezent într-o stare proastă, este dificil de parcurs și practic nefolosit. În ciuda stării sale actuale, dacă ar fi modernizat și dotat cu facilități de oprire adecvate, ar putea reduce semnificativ distanțele de parcurs pe jos și ar îmbunătăți accesul pietonilor la transportul public.</p> |  |   |



În cadrul consultărilor organizate în Coștangalia și Grădiște, locuitorii au subliniat starea proastă a drumului local L559.1, care leagă comunitățile lor de lotul 2 al proiectului M3 printr-o intersecție cu niveluri separate. Membrii comunității au descris starea drumului ca fiind o constrângere majoră care afectează mobilitatea zilnică, inclusiv accesul limitat și dificil la coridorul M3. Locuitorii au remarcat că, din cauza suprafeței deteriorate a drumului, noroiul este transportat frecvent pe M3 de vehiculele care accesează intersecția, contribuind la condiții de conducere nesigure și la deteriorarea accelerată a vehiculelor.



În Grădiște, directorul școlii a participat la întâlnire și a subliniat vulnerabilitatea elevilor în timpul fazei de construcție a extinderii M3 și de exploatare a drumului local. Aproximativ 44 de copii din Coștangalia călătoresc zilnic către și de la școala din Grădiște, folosind L559.1 ca rută principală. Au fost exprimate îngrijorări cu privire la siguranța copiilor, inclusiv riscurile asociate cu traficul crescut din cauza lucrărilor de construcție, vizibilitatea redusă și degradarea suprafeței drumului pe drumul local de acces. În cadrul consultărilor cu părțile interesate, directorul școlii a recomandat instalarea de **puncte de urgență pe marginea drumului** de-a lungul coridorului M3 pentru a consolida măsurile de siguranță rutieră, permițând comunicarea și reacția rapidă în cazul accidentelor care implică elevi, pietoni sau alți utilizatori vulnerabili ai drumului.

Locuitorii din Coștangalia au raportat că, în timpul sezonului ploios din 2020, în timp ce

lucrările de reconstrucție a M3 erau în curs de desfășurare, localitatea a fost afectată de inundații și acumulări de apă la suprafață, ceea ce a afectat accesul și mobilitatea locală. Membrii comunității și-au exprimat îngrijorarea că condiții similare ar putea reapărea în timpul viitoarelor activități de construcție dacă gestionarea drenajului și a scurgerilor nu este abordată în mod adecvat.



Fermierii locali, ale căror parcele agricole sunt situate de-a lungul traseului M3, au indicat că accesul la terenurile lor este asigurat în prezent prin drumuri locale și căi agricole informale/secundare. Traversarea M3 este facilitată prin trecerile la nivel separat existente, dezvoltate în cadrul lucrărilor de reabilitare din faza 1 a lotului 2.

Faza 1 a lucrărilor de reabilitare, reducând astfel punctele de conflict direct la nivel și sprijinind o mobilitate agricolă mai sigură.

Proprietarii de terenuri nu au semnalat nicio preocupare sau dispută legată de achiziționarea sau exproprierea terenurilor în timpul fazei 1 a lucrărilor de reabilitare a M3.

#### **Rezumatul studiului de referință:**

În contextul studiului socio-economic, prezentarea generală a satului Sagaidac, comuna Ecaterinovca cu satul Coștangalia și satul Grădiște este caracterizată mai jos:

##### **Secțiunea 1. Informații generale**

Dintre cei 50 de respondenți chestionați, 20 sunt bărbați și 23 sunt femei. 87% au vârsta cuprinsă între 18 și 64 de ani, iar 13% au peste 65 de ani. Majoritatea au declarat că locuiesc în satul Sagaidac, comuna Ecaterinovca, împreună cu satul Coștangalia și satul Grădiște, de peste 20 de ani, sunt căsătoriți și au între 3 și 6 membri în gospodărie.

##### **Secțiunea 2. Ocuparea forței de muncă, activități economice, veniturile gospodăriei**

Majoritatea respondenților au declarat că sunt angajați și/sau antreprenori, iar sursa principală de venit este salariul. Pentru această categorie, venitul declarat a fost de 55% până la 10.000 MDL și 45% peste 10.000 MDL (500 EUR). Puține persoane au declarat pensia ca sursă principală, cu o valoare de 3.000 MDL (150 EUR). Remitențele, închirierea terenurilor și alocațiile sociale au fost declarate ca venituri secundare. Activitățile sezoniere de subzistență nu contribuie sau contribuie parțial la venitul gospodăriei. Unii respondenți sunt proprietari de terenuri adiacente M3. Majoritatea locuitorilor au declarat un impact pozitiv preconizat al reabilitării drumului asupra mijloacelor de subzistență.

##### **Secțiunea 3: Grupuri defavorizate și vulnerabile**

Persoanele în vârstă au declarat că locuiesc singure sau împreună cu copiii lor. Majoritatea locuitorilor au declarat că au între 1 și 3 copii. Bolile cronice au fost declarate în gospodăriile cu persoane în vârstă și persoane cu dizabilități fizice.

##### **Secțiunea 4: Sănătatea comunității, siguranța și calitatea vieții**

Așezările din satul Sagaidac, comuna Ecaterinovca, cu satul Coștangalia și satul Grădiște sunt situate la o distanță de aproximativ 1 km de șosea, iar accesul la M3 se face în principal pe drumuri locale și cu mijloace de transport public sau privat. Locuitorii din Coștangalia s-au plâns de zgomotul provocat de traficul pe M3. Alte probleme de mediu din localitate: depozit de deșeuri neautorizat, sistem de canalizare și stație de epurare. Accesul la apă este centralizat, puțini respondenți au menționat fântânile ca sursă principală de apă. Unii respondenți și primarul au menționat că copiii sunt transportați zilnic din satul Coștangalia în satul Grădiște.

##### **Secțiunea 5. Siguranța rutieră**

Locuitorii utilizează drumul M3 pentru nevoile lor zilnice (școală, muncă, servicii sociale, asistență medicală) către Chișinău sau alte raioane (Cimișlia), în principal cu mijloace de transport private, dar și cu mijloace de transport public. Locuitorii pot circula cu bicicleta în principal în localitate și nu utilizează M3 pentru acest scop. Iluminatul drumului a fost declarat obligatoriu în perimetrul intersecțiilor și al stațiilor de autobuz.

Întregul lot 2 a fost proiectat cu intersecții separate dedicate pentru utilajele agricole, astfel încât acestea sunt utilizate în mod permanent pentru lucrări pe câmp, traversând M3 pentru transportul mărfurilor, iar apoi accesează rutele alternative, care sunt drumuri murdare, sau utilizează drumurile locale.

Unii respondenți au descris accidente sau accidente evitate la limită pe drumul M3, dar acestea au fost cauzate în principal de vizibilitatea redusă în timpul iernii. Cei mai expuși riscurilor de siguranță au fost declarați utilizatorii drumului. Percepția generală a locuitorilor cu privire la drumul M3 Lot 2 a fost că acesta este sigur.

Majoritatea respondenților au declarat că rutele alternative de acces la proprietăți sau terenuri agricole în timpul lucrărilor pot fi gestionate printr-un plan de gestionare a traficului, rute locale alternative și cu implicarea prealabilă a reprezentanților locali și a comunității.

##### **Secțiunea 6. Sănătate și siguranță la locul de muncă/Interacțiunea lucrătorilor cu comunitatea**

Angajarea temporară la contractori este binevenită de către respondenți, oamenii cunosc cerințele de bază privind sănătatea și securitatea în muncă pentru construcția de drumuri (semnalizare, EIP, zone restricționate). Comunitatea nu are nicio preocupare cu privire la prezența lucrătorilor non-locali în comunitate, deoarece a avut experiență în ceea ce privește interacțiunile dintre lucrători și comunitate în sat în perioada de reconstrucție a lotului 2. Toți respondenții se simt confortabil să raporteze comportamentul inadecvat al lucrătorilor, unii preferând să depună plângeri anonime, majoritatea utilizând canalul autorităților locale. Persoanele în vârstă sau cu dizabilități nu vor întâmpina dificultăți în deplasarea prin zonele de construcție, deoarece vor fi redirecționate către alte rute alternative.

##### **Secțiunea 7. Genul și rolul femeilor**



Majoritatea femeilor au declarat că în comună nu există probleme de gen legate de acces, control și luarea deciziilor financiare în gospodărie sau riscuri de violență de gen sau suferință socio-economică. Unele femei au confirmat existența violenței în familia lor.

#### **Secțiunea 8. Achiziționarea de terenuri și active**

Respondenții nu au ridicat probleme legate de achiziția de terenuri, deoarece proprietarii de terenuri din Lotul 2 au declarat că achiziția de terenuri a fost finalizată în 2019 pentru extinderea drumului de la 2 la 4 benzi. Niciun respondent și nici primăriile nu au declarat nemulțumiri.

#### **Secțiunea 9. Patrimoniul cultural și siturile arheologice**

Respondenții nu au declarat existența niciunui patrimoniu cultural sau sit arheologic.

#### **Secțiunea 10. Atitudine, așteptări și sugestii față de proiect**

Locuitorii se așteaptă la extinderea drumului din Lotul 2 de la 2 la 4 benzi cu standarde înalte, îmbunătățiri ale siguranței rutiere, iluminat, accesuri sigure la/de la drum, gestionarea traficului, calitatea lucrărilor efectuate de companiile de construcții, semnalizare adecvată, acces sigur la drum în timpul construcției, informarea periodică a comunității, GRM și respectarea termenilor de execuție a lucrărilor de reparații.

##### **Satul Cîșlița-Prut,**

Implicarea comunității - 14 participanți  
FGD cu femei – 5 femei, FGD cu persoane în vârstă – 9 persoane  
Chestionați – 12 rezidenți

##### **Satul Giurgiulești**

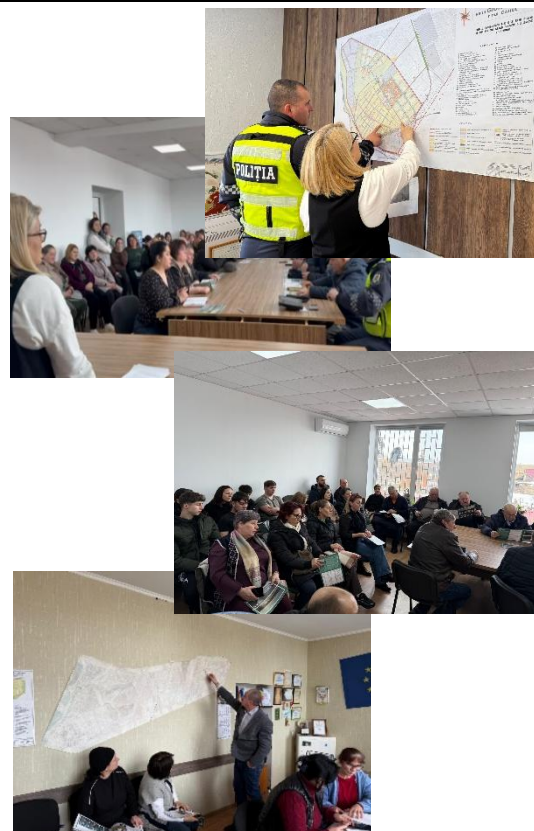
Implicarea comunității - 51 de participanți, inclusiv poliția transfrontalieră, serviciile vamale, întreprinderi și proprietari de terenuri  
Grupuri de discuții cu femei – 20 de femei, grupuri de discuții cu persoane în vârstă – 25 de persoane  
FGD cu întreprinderi – 5 întreprinderi  
Chestionați – 29 de locuitori

**20 februarie 2026** 11.00 – 12.00

Satul Cîșlița-Prut

**20 februarie 2026** 14.00 – 15.00

Satul Giurgiulești



Satul Giurgiulești, spre deosebire de alte localități din raionul Cahul, este o localitate strategică din punct de vedere economic atât la nivel regional, cât și național, cu o aglomerare de agenți economici în Portul Liber Internațional Giurgiulești: BEMOL - transport și depozitare de combustibil în volum de 63 600 metri cubi, depozitat în 8 rezervoare; Terminal pentru uleiuri vegetale, capacitate de depozitare 6.000 mt (tone metrice); SC „Trans Cargo Terminal” SRL - 50 000 mt, „Terminal de marfă pentru produse în vrac; Terminal general de containere și marfă; Terminal Ro-Ro; Terminal feroviar cu ecartament mixt, care permite transportul de produse lichide în vrac către/de la cisterne feroviare, atât pe linii feroviare cu ecartament larg, cât și pe linii feroviare cu ecartament standard. În zona PILG există deja o fabrică de ulei vegetal de floarea-soarelui cu o capacitate de 10 000 tone. După cum s-a menționat, peste 40 de agenți economici își desfășoară activitatea în zona Portului Liber Internațional Giurgiulești. Accesul liber din PILG la Marea Neagră cu nave maritime, la țările dunărene cu barje fluviale, precum și la țările UE și CSI, prin conexiuni rutiere și feroviare, face din PILG un important centru logistic nu numai pentru Moldova, ci și pentru întreaga regiune.

Pe ruta care leagă punctele de trecere a frontierei Giurgiulești - Reni, Giurgiulești - Galați există patru stații PECO.

În prezent, în Giurgiulești gama de servicii oferite cetățenilor nu este variată și este reprezentată de comerțul cu amănuntul, în principal comerțul cu produse alimentare.

Economia locală este reprezentată de 20 de agenți economici din sat, 788 de gospodării țărănești înregistrate inițial, în prezent, înregistrate la administrația fiscală, cu furnizarea de coduri fiscale pentru aproximativ 50 de gospodării țărănești. În total, aproximativ 1132,1 ha sunt cultivate în localitate de 3 societăți agricole principale pe acțiuni: „Daniub”; „Cos-Nicol”; „Reco Agro”.



În cadrul consultărilor publice din satul Giurgilești privind lotul 4 de conectare între granițe, locuitorii au semnalat zgomotul, vibrațiile, poluarea aerului cu gaze de eșapament, praful, accesul blocat la terenurile agricole, accidente și pericolele pentru pietoni și bicicliști din cauza parcării camioanelor de-a lungul drumului.

Locuitorii și-au exprimat îngrijorarea că activitățile de construcție din cadrul proiectului M3 vor crea temporar riscuri semnificative pentru trafic și siguranța rutieră, atât pentru utilizatorii motorizați, cât și pentru cei nemotorizați. Circulația anticipată a camioanelor mari de construcții pe drumurile rurale și înguste din sate a fost evidențiată ca o problemă majoră, comunitățile remarcând că vehiculele de construcții pot reduce vizibilitatea, crește riscul de coliziuni și crea condiții nesigure în zonele în care pietonii, elevii și traficul local se deplasează în imediata apropiere.

Membrii comunității au subliniat, de asemenea, că zonele de construcție în sine pot constitui obstacole periculoase, în special în zonele de așezări înguste, prezentând riscuri pentru șoferi și alți utilizatori ai spațiului public în perioada de construcție.

În plus, locuitorii și-au exprimat îngrijorarea cu privire la restricțiile temporare de acces pentru proprietarii de terenuri, întreprinderile mici și magazinele de la marginea drumului, menționând că lucrările de construcție pot duce la perioade în care proprietățile sau unitățile comerciale devin greu accesibile de pe șosea. Aceștia au subliniat necesitatea planificării și comunicării în timp util a măsurilor de atenuare pentru a se asigura menținerea accesului, minimizarea perturbărilor și soluționarea impactului negativ asupra mijloacelor de trai d e înainte de începerea construcției.

Poliția de frontieră și serviciul vamal au propus amenajarea unei parări suplimentare pentru camioanele care tranzitează din Ucraina în România, în apropierea punctului de legătură M3 M3.1 (fotografie ilustrativă)

Traseul drumului ocolitor traversează terenurile administrative situate la granița dintre teritoriile satelor Cîșlița-Prut și Giurgilești. Satul Cîșlița-Prut este situat.

În ceea ce privește lotul 4 de ocolire a localităților Giurgilești și Cîșlița-Prut, locuitorii și instituțiile participante, precum reprezentanții poliției, au subliniat că coridorul M3 și ocolitoarea planificată au o importanță logistică crucială pentru regiunea sudică a Moldovei. În prezent, camioanele grele care se îndreaptă către punctele de trecere a frontierei cu Ucraina și România trec direct prin Giurgilești, provocând riscuri pentru siguranța traficului și perturbări semnificative pentru locuitorii din zonă. Comunitățile sunt îngrijorate că, fără o infrastructură îmbunătățită, aceste presiuni vor continua să afecteze calitatea vieții.

În același timp, locuitorii și-au exprimat așteptările puternice că proiectul va aduce beneficii socio-economice substanțiale. Ei consideră că drumul reabilitat și ocolitoarea sunt fundații esențiale pentru inițiativele de dezvoltare viitoare planificate de autoritățile publice locale. Comunitatea anticipează o conectivitate îmbunătățită, riscuri de trafic reduse și oportunități economice sporite, ceea ce va duce la o bunăstare crescută și la satisfacție generală odată ce proiectul va fi finalizat.

Locuitorii din Cîșlița-Prut și Giurgilești au fost informați că va avea loc achiziționarea de terenuri și a fost declarată utilitatea publică.



## Rezumatul studiului social de referință

În contextul studiului socio-economic, prezentarea generală a comunelor Cîșlița-Prut este caracterizată mai jos:

### Secțiunea 1. Informații generale

Dintre cei 41 de respondenți chestionați, 23 sunt bărbați și 18 sunt femei. 89% au vârsta cuprinsă între 18 și 64 de ani, iar 11% au peste 65 de ani. Majoritatea au declarat că locuiesc în satele Cîșlița-Prut și Giurgilești de mai bine de 20 de ani, sunt căsătoriți și au între 3 și 6 membri în gospodărie.

### Secțiunea 2. Ocuparea forței de muncă, activități economice, veniturile gospodăriei

Majoritatea respondenților au declarat că sunt angajați și/sau antreprenori, iar sursa principală de venit este salariul, deoarece majoritatea locuitorilor lucrează în zona portului Giurgilești. Pentru această categorie, venitul declarat a fost de 80% peste

10.000 MDL și 20% până la 10.000 MDL (500 EUR). Puține persoane au declarat pensia ca sursă principală, cu o valoare de 3.000 MDL (150 EUR). Remitențele, pensia, închirierea terenurilor și alocațiile sociale au fost declarate ca venituri secundare. Activitățile sezoniere de subzistență nu contribuie sau contribuie parțial la venitul gospodăriei. Unii respondenți sunt proprietari de terenuri adiacente M3. Toți locuitorii au declarat un impact pozitiv preconizat al reabilitării drumului asupra mijloacelor de subzistență, în ceea ce privește îmbunătățirea zgomotului prin includerea de bariere fonice, măsuri de siguranță rutieră, semnalizare și trotuare, piste pentru biciclete și zone de parcare suplimentare pentru camioane.

### **Secțiunea 3: Grupuri defavorizate și vulnerabile**

Persoanele în vârstă au declarat că locuiesc singure sau cu copiii lor, majoritatea locuitorilor declarând că au între 1 și 3 copii. Au fost declarate boli cronice în gospodăriile cu persoane în vârstă și persoane cu dizabilități fizice.

### **Secțiunea 4: Sănătatea comunității, siguranța și calitatea vieții**

Multe clădiri rezidențiale sunt situate în imediata apropiere a drumului care leagă granițele. M3 M3.1 și R34 sunt utilizate atât de camioane grele, cât și de rezidenți. Oamenii și-au exprimat îngrijorarea cu privire la poluarea cu praf, zgomotul și vibrațiile generate de M3, datorate calității actuale a drumului și camioanelor, precum și la generarea de deșeuri provenite de la vehicule, care sunt abandonate în sat și pe terenurile agricole, inclusiv saci, sticle de plastic, anvelope vechi, scurgeri de ulei etc. Lipsa unor facilități adecvate duce la satisfacerea nevoilor fiziologice în locuri nepotrivite și la apariția consecvență a mirosurilor neplăcute. Alte probleme de mediu în localitate: depozite de deșeuri neautorizate, sistem de canalizare și stație de epurare a apelor uzate. Accesul la apă este centralizat. Locuitorii pot merge pe jos de-a lungul drumului dintre granițe, deoarece așezările sunt situate de-a lungul drumului. Iluminarea drumului a fost declarată obligatorie.

### **Secțiunea 5. Siguranța rutieră**

Din datele de referință colectate, oamenii sunt obișnuiți să traverseze M3M3.1 către partea opusă a drumului în diferite scopuri, în principal pentru a ajunge la locul de muncă, farmacii, magazine situate de-a lungul drumului care leagă granițele.

Problemele de siguranță au fost descrise ca fiind principalele probleme din cauza stării actuale a drumului și a măsurilor de siguranță insuficiente, deoarece camioanele sunt parcate de-a lungul drumului. Locuitorii pot circula cu bicicleta în principal în localitate, de-a lungul drumului M3M3.1 și traversând drumul pentru a ajunge la facilitățile de pe partea opusă. Iluminarea drumului a fost declarată obligatorie în perimetrul stațiilor de autobuz și al intersecțiilor.

Unii respondenți au descris accidente sau accidente evitate la limită pe drumul M3M3.1. Cei mai expuși riscurilor de siguranță au fost declarați copiii, persoanele în vârstă, fermierii și bicicliștii. Percepția generală a locuitorilor cu privire la drumul M3 M3.1 era că acesta era nesigur și zgomotos.

### **Secțiunea 6. Sănătate și siguranță la locul de muncă/Interacțiunea lucrătorilor cu comunitatea**

Angajarea temporară la contractori este binevenită de către respondenți, oamenii cunosc cerințele de bază privind sănătatea și securitatea în muncă pentru construcția de drumuri (semnalizare, EIP, zone restricționate). Comunitatea nu are nicio preocupare cu privire la prezența lucrătorilor non-locali în comunitate. Toți respondenții se simt confortabil să raporteze comportamentul inadecvat al lucrătorilor, mai mulți preferând reclamațiile anonime, majoritatea utilizând canalul autorităților locale. Persoanele în vârstă sau cu dizabilități pot întâmpina dificultăți în deplasarea prin zonele de construcție, deoarece vor trebui să acceseze drumul în perioada de construcție dacă lucrările se vor efectua cu închiderea unei singure benzi. Locuitorii și-au exprimat îngrijorarea cu privire la faza de construcție în perimetrul școlii și al clădirilor rezidențiale.

### **Secțiunea 7. Genul și rolul femeilor**

Majoritatea femeilor au declarat că în comună nu există probleme de gen legate de acces, control și luarea deciziilor în ceea ce privește finanțele gospodăriei sau riscurile de violență de gen sau suferințe socio-economice. Niciun respondent nu a confirmat existența violenței în familia sa.

### **Secțiunea 8. Achiziționarea de terenuri și active**

Respondenții nu și-au exprimat îngrijorarea cu privire la achiziționarea de terenuri, deoarece reabilitarea lotului 4 de legătură între granițe va fi gestionată în cadrul RoW, iar achiziționarea de terenuri se preconizează a fi minoră, iar primarul i-a informat în prealabil. În ceea ce privește lotul 4 de ocolire Giurgiulești, locuitorii sunt în general informați că va avea loc exproprierea, deoarece este vorba de o nouă șosea care urmează să fie construită.

### **Secțiunea 9. Patrimoniul cultural și siturile arheologice**

Respondenții nu au declarat existența unui patrimoniu cultural.

### **Secțiunea 10. Atitudine, așteptări și sugestii față de proiect**

Locuitorii se așteaptă la reconstrucția conexiunii Lotului 4 între granițe la standarde înalte, îmbunătățiri ale siguranței rutiere, iluminat, accesuri sigure la/de la drum, gestionarea traficului, calitatea lucrărilor din partea companiilor de construcții, semnalizare adecvată, acces sigur la drum în timpul construcției, informarea periodică a comunității, GRM și respectarea termenilor de execuție a lucrărilor de reparații.

|   |   |   |
|---|---|---|
| <p><b>Orașul Cimișlia</b><br/>Implicarea comunității - 35 de participanți<br/>FGD cu femei – 18 femei, FGD cu persoane în vârstă – 13 persoane<br/>FGD cu întreprinderi – 6 întreprinderi<br/>Chestionați – 29 de rezidenți</p>   | <p><b>23 februarie 2026 10.30 – 11.30</b></p> |  |
| <p>În cadrul activităților de implicare a părților interesate, locuitorii și autoritățile locale din Cimișlia au subliniat poziția strategică a orașului, situat la intersecția a cinci drumuri naționale, inclusiv un coridor internațional. Reprezentanții comunității au subliniat în mod constant că absența unei șosele de centură a generat de mult timp probleme semnificative de siguranță rutieră în centrul urban, unde traficul intens, congestia, praful, zgomotul și vibrațiile afectează condițiile de viață de zi cu zi.</p> <p>Construcția șoselei de centură Cimișlia, a cărei începere este prevăzută pentru 2026, a fost identificată de participanți ca o măsură prioritară pentru îmbunătățirea siguranței comunității și a calității mediului. Configurația proiectului asigură continuitatea între secțiunile de drum: capătul lotului 2 (Porumbrei-Cimișlia) este proiectat să se conecteze direct cu viitoarea centură de ocolire, iar lotul 3 începe la acest punct de joncțiune. Această aliniere integrată a fost primită pozitiv de părțile interesate, care au considerat-o o soluție pe termen lung pentru devierea traficului de tranzit și a vehiculelor grele de marfă din zonele rezidențiale.</p> <p>În cadrul consultărilor, locuitorii au remarcat că implementarea combinată a lucrărilor de reabilitare a șoselei de centură și a loturilor 2-3 ar trebui să reducă substanțial impactul cumulativ asupra mediului în Cimișlia, în special în faza operațională, prin atenuarea riscurilor legate de praf, zgomot, vibrații și trafic. Au fost exprimate îngrijorări în principal cu privire la impactul cumulativ al fazei de construcție, având în vedere suprapunerea preconizată a lucrărilor la șoseaua de centură și la loturile 2-3.</p> <p>În ceea ce privește lotul 2, părțile interesate au confirmat că lucrările de reabilitare finalizate anterior au contribuit deja la îmbunătățirea mobilității, iar mai mulți participanți au reiterat așteptările de lungă durată privind o viitoare extindere de la 2 la 4 benzi, făcând referire la procesul de achiziție și expropriere a terenurilor finalizat în 2019.</p> |   |   |
| <p>În contextul sondajului socio-economic, prezentarea generală a orașului Cimișlia este caracterizată mai jos:</p> <p><b>Secțiunea 1. Informații generale</b><br/>Dintre cei 29 de respondenți chestionați, 13 sunt bărbați și 16 sunt femei. 92% au vârsta cuprinsă între 18 și 64 de ani, iar 8% au peste 65 de ani. Majoritatea au declarat că locuiesc în orașul Cimișlia de mai bine de 20 de ani, sunt căsătoriți și au între 3 și 4 membri în gospodărie.</p> <p><b>Secțiunea 2. Ocuparea forței de muncă, activități economice, veniturile gospodăriilor</b><br/>Majoritatea respondenților au declarat că sunt angajați și/sau antreprenori, iar sursa principală de venit este salariul, deoarece majoritatea locuitorilor lucrează în orașul Cimișlia. Pentru această categorie, venitul declarat a fost de 95% peste 10.000 MDL și 5% până la 10.000 MDL (500 EUR). Puține persoane au declarat pensia ca sursă principală, cu o valoare de 3.000 MDL (150 EUR). Remitențele, pensia, închirierea terenurilor și alocațiile sociale au fost declarate ca venituri secundare. Activitățile sezoniere de subzistență nu contribuie sau contribuie parțial la venitul gospodăriei. Unii respondenți sunt proprietari de terenuri adiacente M3. Toți locuitorii au declarat un impact pozitiv preconizat al reabilitării drumului asupra mijloacelor de subzistență, în ceea ce privește îmbunătățirea măsurilor de siguranță rutieră, a semnalizării și a sensurilor giratorii la intrarea în oraș.</p> <p><b>Secțiunea 3: Grupuri defavorizate si vulnerabile</b></p>  |   |   |

Persoanele în vârstă au declarat că locuiesc singure sau cu copiii lor, majoritatea locuitorilor declarând că au între 1 și 3 copii. Au fost declarate boli cronice în gospodăriile cu persoane în vârstă și persoane cu dizabilități fizice.

#### **Secțiunea 4: Sănătatea comunității, siguranța și calitatea vieții**

Multe clădiri rezidențiale sunt situate în imediata apropiere a capătului drumului din Lotul 2. M3 face legătura cu R3 și reprezintă principalele drumuri utilizate de locuitori pentru a se deplasa către/dinspre Chișinău sau alte raioane. Oamenii au declarat preocupări legate de mediu în ceea ce privește praful, zgomotul și vibrațiile generate de M3 în perioada de construcție, ca impacturi cumulative cu proiectul de ocolire. Alte probleme de mediu din localitate: depozite de deșeuri neautorizate. Accesul la apă este centralizat. Locuitorii nu pot merge pe jos de-a lungul drumului M3 Lotul 2. Unii respondenți au menționat Școala Tehnică din apropierea Lotului 2, care face legătura cu viitoarea centură. Iluminarea drumului a fost declarată obligatorie la sensul giratoriu și la intersecții.

#### **Secțiunea 5. Siguranța rutieră**

Din datele de referință colectate, oamenii nu sunt obișnuiți să traverseze M3 Lot 2 pentru a ajunge pe partea opusă a drumului. Problemele de siguranță au fost descrise ca fiind principalele probleme din cauza conexiunii dintre Lot 2 și ocolitoarea Cimișlia. Locuitorii utilizează drumul M3 pentru nevoile lor zilnice (muncă, servicii sociale, asistență medicală, călătorii) către Chișinău sau Comrat sau alte districte, în principal cu mijloace de transport private, dar și cu mijloace de transport public. Locuitorii pot circula cu bicicleta în principal în localitate. Iluminarea drumului a fost declarată obligatorie în perimetrul stațiilor de autobuz și al intersecțiilor.

Se solicită intersecții dedicate, cu niveluri separate, pentru utilajele agricole, astfel încât acestea să fie utilizate în mod permanent pentru lucrări pe câmpuri în afara orașului, pe partea opusă, pentru transportul de mărfuri, pentru a accesa rutele alternative, care sunt drumuri murdare, sau pentru a utiliza drumurile locale.

Unii respondenți au descris accidente sau accidente evitate la limită pe drumul M3, aproape de finalul lotului 2, din cauza vitezei mari. Cei mai expuși riscurilor de siguranță au fost declarați copiii, persoanele în vârstă, fermierii și bicicliștii din zona de legătură între M3 și R3 (unde este proiectată o intersecție cu sens giratoriu în cadrul proiectului de ocolire). Percepția generală a locuitorilor cu privire la drumul M3 lotul 2 a fost că este sigur și că este necesar să fie finalizat.

Majoritatea respondenților au declarat că rutele alternative pentru accesul la proprietăți sau terenuri agricole în timpul lucrărilor de construcție pot fi gestionate printr-un plan de gestionare a traficului și cu implicarea prealabilă a reprezentanților locali și a comunității.

#### **Secțiunea 6. Sănătate și siguranță la locul de muncă/Interacțiunea lucrătorilor cu comunitatea**

Angajarea temporară la contractori este binevenită de către respondenți, oamenii cunosc cerințele de bază privind sănătatea și securitatea în muncă pentru construcția de drumuri (semnalizare, EIP, zone restricționate). Comunitatea nu are nicio preocupare cu privire la prezența lucrătorilor non-locali în comunitate. Toți respondenții se simt confortabil să raporteze comportamentul inadecvat al lucrătorilor, unii preferând să depună plângeri anonime, majoritatea utilizând canalul autorităților locale. Persoanele în vârstă sau cu dizabilități pot întâmpina dificultăți în deplasarea în zonele de construcție. Locuitorii și-au exprimat îngrijorarea cu privire la faza de construcție din perimetrul școlii tehnice și al clădirilor rezidențiale.

#### **Secțiunea 7. Genul și rolul femeilor**

Majoritatea femeilor au declarat că în comună nu există probleme de gen legate de accesul, controlul și luarea deciziilor în ceea ce privește finanțele gospodăriei sau riscurile de violență de gen sau suferințe socio-economice. Mai mulți respondenți au confirmat existența violenței în familie.

#### **Secțiunea 8. Achiziționarea de terenuri și active**

Respondenții nu au exprimat îngrijorări cu privire la achiziționarea de terenuri, întrucât reabilitarea lotului 3 și extinderea de la 2 la 4 benzi vor fi gestionate în cadrul dreptului de trecere, iar achiziționarea de terenuri nu este prevăzută.

#### **Secțiunea 9. Patrimoniul cultural și siturile arheologice**

Nu a fost declarat patrimoniu cultural de către respondenți.

#### **Secțiunea 10. Atitudine, așteptări și sugestii față de proiect**

Locuitorii se așteaptă la reconstrucția lotului 3 și extinderea lotului 2 de la 2 la 4 benzi de circulație cu standarde înalte, îmbunătățiri ale siguranței rutiere, iluminat, accesuri sigure la/de la drum, gestionarea traficului, calitatea lucrărilor efectuate de companiile de construcții, semnalizare adecvată, acces sigur la drum în timpul construcției, informarea periodică a comunității, GRM și respectarea termenilor de execuție a lucrărilor de reparații.



## Ciucur-Mingir

Implicarea comunității - 24 de participanți  
FGD cu femei – 11 femei, FGD cu persoane în vârstă – 15 persoane  
Chestionați – 16 rezidenți

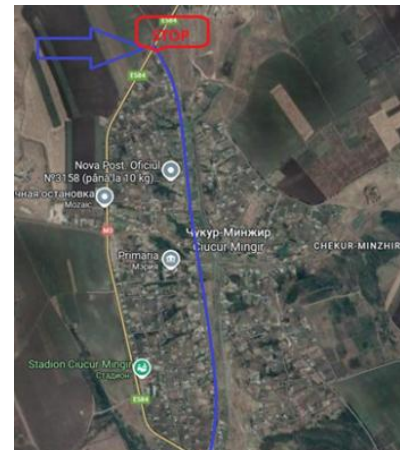
23 februarie 2026 13.00 – 14.00



Activitățile de implicare a comunității au fost desfășurate în conformitate cu Planul de implicare a părților interesate în proiect (SEP) și au urmat unei reuniuni inițiale de coordonare organizate la 19.09.2025 cu reprezentanții primăriei Ciucur-Mingir și personalul tehnic local. Comuna este situată de-a lungul lotului 3 al drumului național M3, între două ocolitoare (ocolitoarea Cimișlia, care urmează să fie implementată, și ocolitoarea Comrat), iar locuitorii au ridicat mai multe preocupări cu privire la siguranța rutieră, nivelurile de zgomot, mobilitatea pietonilor și necesitatea unor treceri la niveluri diferite pentru a facilita circulația în siguranță atât a mașinilor agricole, cât și a gospodăriilor locale în viitor.

În cadrul consultărilor, membrii comunității și-au exprimat îngrijorarea cu privire la circulația vehiculelor grele și a autoturismelor private care evită secțiunea superioară a M3, aparent din cauza monitorizării video, și ocolesc în schimb centrul satului cu viteză mare, crescând riscul pentru pietoni și grupurile vulnerabile. Participanții au solicitat instalarea unui semn de circulație restrictiv la intrarea în sat dinspre M3 pentru a preveni tranzitul nesigur prin zonele rezidențiale.

A fost depusă o plângere colectivă semnată de 63 de locuitori, care s-au întâlnit cu consultanții proiectului pentru a prezenta problemele urgente legate de calitatea drumurilor locale de acces. Locuitorii au raportat că punctele de acces care leagă satul de M3 nu sunt asfaltate pe o distanță de câțiva metri, contrar cerințelor normative, și prezintă praguri înalte care împiedică fluxul de trafic și creează dificultăți de mobilitate pentru pietoni, elevi și echipamente agricole. Comunitatea a solicitat măsuri imediate de reabilitare pentru a asigura accesul sigur și fiabil la drumul național.



## Rezumatul studiului de referință

În contextul anchetei socio-economice, prezentarea generală a comunei Ciucur-Mingir este caracterizată mai jos:

### Secțiunea 1. Informații generale

Dintre cei 16 respondenți chestionați, 6 sunt bărbați și 10 sunt femei. 91% au vârsta cuprinsă între 18 și 64 de ani, iar 9% au peste 65 de ani. Majoritatea au declarat că locuiesc în comuna Ciucur-Mingir, de-a lungul drumului M3, de peste 20 de ani, sunt căsătoriți și au între 3 și 6 membri în gospodărie.

### Secțiunea 2. Ocuparea forței de muncă, activități economice, veniturile gospodăriilor

Majoritatea respondenților au declarat că sunt angajați și/sau antreprenori, iar sursa principală de venit este salariul, deoarece majoritatea locuitorilor lucrează în orașul Cimișlia sau Comrat. Pentru această categorie, venitul declarat a fost de 80% peste 10.000 MDL și 20% până la 10.000 MDL (500 EUR). Puține persoane au declarat pensia ca sursă principală, cu o valoare de 3.000 MDL (150 EUR). Remitențele, pensia, închirierea terenurilor și alocațiile sociale au fost declarate ca venituri secundare. Activitățile sezoniere de subzistență nu contribuie sau contribuie parțial la venitul gospodăriei. Unii respondenți sunt proprietari de terenuri adiacente M3. Toți locuitorii au declarat un impact pozitiv preconizat al reabilitării drumului asupra mijloacelor de subzistență, în ceea ce privește îmbunătățirea nivelului de zgomot prin includerea de bariere fonice, măsuri de siguranță rutieră, semnalizare și trotuare pentru pietoni.

### **Secțiunea 3: Grupuri defavorizate și vulnerabile**

Persoanele în vârstă au declarat că locuiesc singure sau cu copiii lor, majoritatea locuitorilor declarând că au între 1 și 3 copii. Au fost declarate boli cronice în gospodăriile cu persoane în vârstă și persoane cu dizabilități fizice.

### **Secțiunea 4: Sănătatea comunității, siguranța și calitatea vieții**

Multe clădiri rezidențiale sunt situate în imediata apropiere a drumului. M3 este drumul principal utilizat de locuitori. Oamenii au declarat preocupări legate de mediu în ceea ce privește praful, zgomotul și vibrațiile generate de M3, datorate calității actuale a drumului. Alte probleme de mediu în localitate: depozitul de deșeuri neautorizat, sistemul de canalizare și stația de epurare a apelor uzate. Accesul la apă este centralizat, puțini respondenți au menționat fântânile ca sursă principală de apă. Locuitorii pot merge pe jos de-a lungul drumului, deoarece așezarea este situată de-a lungul drumului. Stația publică are nevoie de renovare. Unii respondenți au menționat că copiii sunt transportați zilnic din sat la instituțiile de învățământ din Cimișlia. Iluminarea drumului a fost declarată obligatorie.

### **Secțiunea 5. Siguranța rutieră**

Din datele colectate inițial, oamenii sunt obișnuiți să traverseze M3 către partea opusă a drumului în diferite scopuri, în special pentru lucrări agricole. Problemele de siguranță au fost descrise ca fiind principalele probleme din cauza stării actuale a drumului și a măsurilor de siguranță insuficiente. Locuitorii utilizează drumul M3 pentru nevoile lor zilnice (școală, muncă, servicii sociale, asistență medicală) către Cimișlia sau alte raioane (Comrat), în principal cu mijloace de transport private, dar și cu mijloace de transport public. Locuitorii pot circula cu bicicleta în principal în localitate, de-a lungul drumului M3 și traversând drumul către terenurile de pe partea opusă. Iluminarea drumului a fost declarată obligatorie în perimetrul stațiilor de autobuz și al intersecțiilor.

Se solicită amenajarea de intersecții separate pentru utilajele agricole, astfel încât acestea să fie utilizate în mod permanent pentru lucrările pe câmpul de pe partea opusă, traversând M3 pentru transportul mărfurilor, pentru a accesa rutele alternative, care sunt drumuri murdare, sau pentru a utiliza drumurile locale.

Unii respondenți au descris accidente sau accidente evitate la limită pe drumul M3. Cei mai expuși riscurilor de siguranță au fost declarați copiii, persoanele în vârstă, fermierii și bicicliștii. Percepția generală a locuitorilor cu privire la drumul M3 Lot 2 era că acesta era nesigur și zgomotos.

Majoritatea respondenților au declarat că rutele alternative pentru accesul la proprietăți sau terenuri agricole în timpul lucrărilor pot fi gestionate printr-un plan de gestionare a traficului și cu implicarea prealabilă a reprezentanților locali și a comunității.

### **Secțiunea 6. Sănătate și siguranță la locul de muncă/Interacțiunea lucrătorilor cu comunitatea**

Angajarea temporară la contractori este binevenită de către respondenți, oamenii cunosc cerințele de bază privind sănătatea și securitatea în muncă pentru construcția de drumuri (semnalizare, EIP, zone restricționate). Comunitatea nu are nicio preocupare cu privire la prezența lucrătorilor non-locali în comunitate. Toți respondenții se simt confortabil să raporteze comportamentul inadecvat al lucrătorilor, mai mulți preferând reclamațiile anonime, majoritatea utilizând canalul autorităților locale. Persoanele în vârstă sau cu dizabilități pot întâmpina dificultăți în deplasarea în zonele de construcție, deoarece vor trebui să acceseze stațiile de autobuz în perioada de construcție dacă lucrările se vor desfășura cu închiderea unei singure benzi. Locuitorii și-au exprimat îngrijorarea cu privire la faza de construcție în perimetrul școlii și al clădirilor rezidențiale.

### **Secțiunea 7. Genul și rolul femeilor**

Majoritatea femeilor au declarat că în comună nu există probleme de gen legate de acces, control și luarea deciziilor în ceea ce privește finanțele gospodăriei sau riscurile de violență de gen sau suferințe socio-economice. Niciun respondent nu a confirmat existența violenței în familia sa.

### **Secțiunea 8. Achiziționarea de terenuri și active**

Respondenții nu și-au exprimat îngrijorarea cu privire la achiziționarea de terenuri, deoarece reabilitarea lotului 3 va fi gestionată în cadrul RoW și nu se preconizează achiziționarea de terenuri.

### **Secțiunea 9. Patrimoniul cultural și siturile arheologice**

Respondenții nu au declarat existența unui patrimoniu cultural.

### **Secțiunea 10. Atitudine, așteptări și sugestii față de proiect**

Locuitorii se așteaptă la reconstrucția drumului din Lotul 3 la standarde înalte, îmbunătățiri ale siguranței rutiere, iluminat, accesuri sigure la/de la drum, gestionarea traficului, calitatea lucrărilor efectuate de companiile de construcții, semnalizare adecvată, acces sigur la drum în timpul construcției, informarea periodică a comunității, GRM și respectarea termenilor de execuție a lucrărilor de reparații.