

Due Diligence de Mediu și Social,
Evaluarea Impactului și Auditul Siguranței Rutiere
pentru Proiectul de Reabilitare a Rețelei Rutiere
TEN-T din Republica Moldova (DTM 55768)

Rezumat Non-Tehnic, Tranșa 2, M3 (4 loturi)

Data: 27.04.2026

Conținut

Conținut	2
Lista figurilor	4
Tabelul tabelelor	4
Fișa proiectului.....	5
Abrevieri.....	6
Notificare importantă/Declinare de responsabilitate.....	7
Rezumat	8
1. Descrierea proiectului	8
1.1. O descriere concisă și cuprinzătoare a proiectului	8
1.2. Lucrări de construcție propuse și întreținere/exploatare ulterioară	9
1.3. Harta schemei	11
2. Context	12
2.1. Justificarea proiectului.....	12
2.2. Aspecte juridice și respectarea legislației relevante în materie de mediu și socială	12
2.3. Situația și considerentele actuale de mediu și sociale d.....	12
2.4. Istoricul dezvoltării și planificării proiectului	14
3. Proces.....	15
3.1. Procesul EIMS a fost realizat și integrat în proiectare	15
3.2. Consultări publice, informare și tratarea obiecțiilor	15
4. Rezumatul beneficiilor pentru mediu, al impacturilor adverse potențiale, al măsurilor de atenuare și de gestionare	16
4.1. Calitatea aerului	16
4.2. Sol	17
4.3. Resurse de apă	17
4.4. Biodiversitate și conservarea naturii	18
4.5. Impacturi cumulative	18
4.6. Impacturi induse (consecințe indirecte)	19
4.7. Impactul asupra peisajului și impactul vizual	19
4.8. Aprovizionarea cu materii prime și transportul acestora, inclusiv carierele d	19

4.9.	Impactul privind siguranța rutieră	19
4.10.	Impactul traficului rutier, zgomotului și vibrațiilor.....	20
4.11.	Gestionarea deșeurilor	21
5.	Rezumatul beneficiilor sociale, al impacturilor adverse potențiale, al măsurilor de atenuare și de gestionare	21
5.1.	Impactul asupra comunității	21
5.2.	Gestionarea Antreprenorilor, inclusiv amplasarea și gestionarea taberelor de muncitori.....	21
5.3.	Impactul asupra patrimoniului cultural	22
5.4.	Perturbări și sănătate și siguranță publică în timpul construcției	22
5.5.	Impactul asupra întreprinderilor și ocupării forței de muncă	22
5.6.	Impactul asupra infrastructurii existente și a serviciilor publice	23
5.7.	Probleme și standarde privind forța de muncă	23
5.8.	Achiziționarea de terenuri și relocarea.....	23
5.9.	Impactul asupra traficului local și a accesului	24
5.10.	Probleme de sănătate și siguranță la locul de muncă și de sănătate publică	24
5.11.	Impactul socio-economic, inclusiv asupra grupurilor vulnerabile.....	24
6.	Comunicare	24
6.1.	Detalii de contact.....	24
6.2.	Procesul de soluționare a eventualelor probleme care apar în cadrul proiectului „ ”.....	25
6.3.	Link către Planul de implicare a părților interesate	26
	Anexă.....	27

Lista figurilor

Figura 1: Tranșa 2, drumul M3 împărțit în 4 loturi	9
Figura 2: Vedere generală a tronsonului rutier din Lotul 2	10
Figura 3: Vedere generală a loturilor, Tranșa 2	11

Tabelul tabelelor

Tabel 1: Prezentare generală a principalelor caracteristici ale drumurilor din cadrul proiectului (Lotul 4)	10
Tabel 2: Feedback din consultarea din etapa de definire a domeniului de aplicare	28
Tabel 3: Activități de implicare EIMS și sondaj de referință	31
Tabel 4: Principalele preocupări ale comunităților în cadrul consultării EIMS	31

Fișa proiectului

Numărul proiectului	P12002-106		
Titlul proiectului	Due diligence de mediu și social, evaluarea impactului și auditul de siguranță rutieră pentru proiectul de reabilitare a rețelei rutiere TEN-T din Moldova		
Linie de alocare/buget			
Acordat la	25.06.2025		
	Revizuire:	Editor:	Data:
	V0.1 – Schița raportului întocmită la		01.09.2025
	V1.0 – Proiectul a fost livrat clientului	MC Mobility	01.12.2025
	V1.1 – versiune actualizată	MC Mobility	04.03.2026
	V.1.2 – versiune actualizată	MC Mobility	
	V.1.3 – versiune finală	MC Mobility	27.04.2026
Verificare calitate:			
	Client	Contractant	Partener de implementare
Denumire:	Banca Europeană pentru Reconstrucție și Dezvoltare	MC Mobility Consultants GmbH	
Adresă:	Five Bank Street Londra, E14 4BG Regatul Unit	Zwölfergasse 8/3/28, VIENA, 1150, Austria	
Număr de telefon:		+4318923600	
Persoană de contact:	Dadabaev, Jamol	Holger Eiletz	
Adresă de e-mail:	DadabaeJ@ebrd.com	holger.eiletz@vienna-mc.com	
Semnături:			
Numele experților:	Egidijus Skrodenis, manager de proiect Sabine Stumpf-Langer, manager de proiect Tatiana Ilescu, specialist în mediu Marina Grosu, specialist în sănătate și siguranță Dovydas Skrodenis, auditor în domeniul siguranței rutiere Ala Rotaru, specialist în biodiversitate		

Abrevieri

Abreviere	Descriere
ANPS	Ariile Naturale Protejată de Stat
AM	Agencia de Mediu
ADR	Agencia de Dezvoltare Regională
AND	Administrația Națională a Drumurilor S.A.
ANSP	Agencia Națională pentru Sănătate Publică
APL	Autoritate Publică Locală
BERD	Banca Europeană pentru Reconstrucție și Dezvoltare
C-ESMP	Planul de management de mediu și social al Antreprenorului
HG	Hotărâre de Guvern
E&S	Mediu și Social
EIMS	Evaluarea Impactului Social și de Mediu
ESDD	Due Diligence de Mediu și Social
ESM	Evaluare Socială și de Mediu
ESAP	Plan de Acțiune de Mediu și Social
ESP	Politica de Mediu și Socială
EUR	Euro
IPM	Inspectoratul pentru Protecția Mediului
IUCN	Uniunea Internațională pentru Conservarea Naturii
MSR	Mecanismul de Soluționare a Reclamațiilor
NCM	Normativ în Construcții din Moldova
NTS	Rezumat Non-Tehnic
ONG	Organizație Neguvernamentală
PAP	Persoane Afectate de Proiect
PR	Cerințe de Performanță
PIB	Produsul Intern Brut
RAP	Plan de Acțiune pentru Relocare
RM	Republica Moldova
RPF	Cadrul de Politici privind Relocarea
PT	Proiect Tehnic
UE	Uniunea Europeană
SSM	Sănătate și Securitate în Muncă
SE	Inginer de Supraveghere
SEP	Planul de Implicare a Părților Implicate
TEN-T	Rețeaua Transeuropeană de Transport
ToR	Termeni de Referință

Notificare importantă/Declinare de responsabilitate

MC Mobility Consultants GmbH („Consultantul”) acționează în numele Administrației Rutiere de Stat din Republica Moldova („Clientul”), în conformitate cu termenii stabiliți în cadrul „Due Diligence de mediu și social, Evaluarea impactului și Auditul de siguranță rutieră pentru Proiectul de reabilitare a rețelei rutiere TEN-T din Republica Moldova” („Proiectul”). Consultantul nu își asumă nicio responsabilitate față de alte părți decât Clientul în legătură cu serviciile de consultanță aferente Proiectului.

Prezentul document a fost elaborat exclusiv pentru necesitățile Clientului, ale Băncii Europene pentru Reconstrucție și Dezvoltare și ale Administrației Rutiere de Stat din Republica Moldova, având ca scop prezentarea structurii organizaționale și de management convenite, precum și a aspectelor conexe. Nicio altă parte nu are dreptul să se bazeze pe acest document în niciun scop, iar Consultantul nu își asumă nicio răspundere față de terți în legătură cu utilizarea acestuia și/sau a conținutului său.

Documentul a fost întocmit pe baza informațiilor furnizate de Client. Aceste informații au fost acceptate fără audit sau verificare independentă, fiind considerate complete și corecte pentru toate aspectele relevante ale Proiectului.

Deși Consultantul este responsabil față de Client pentru executarea serviciilor cu diligență și competență profesională, conținutul documentului se bazează exclusiv pe informațiile primite. Consultantul nu a verificat și nu a auditat în mod independent aceste informații. În consecință, eventualele erori sau omisiuni în datele furnizate pot influența semnificativ rezultatele livrabililor. Consultantul nu își asumă responsabilitatea pentru acuratețea documentului sau a oricăror recomandări, inclusiv verbale, în măsura în care acestea se bazează pe informații inexacte sau incomplete furnizate de Client.

Toate drepturile de autor și celelalte drepturi de proprietate intelectuală asupra prezentului document aparțin Consultantului. Nicio parte terță nu dobândește, prin posesia acestui document sau a unei copii a acestuia, dreptul de a-l utiliza, reproduce sau distribui. Orice utilizare neautorizată se face pe propria răspundere, fără implicarea Consultantului sau a angajaților acestuia.

În măsura maxim permisă de legislația aplicabilă, atât Consultantul, cât și Clientul își declină orice răspundere derivată din utilizarea sau neutilizarea acestui document, inclusiv pentru decizii comerciale sau de altă natură adoptate în baza acestuia. Accesul terților la document nu conferă drepturi suplimentare și nu creează obligații în sarcina Consultantului.

Prezentul document și conținutul său sunt confidențiale și nu pot fi reproduse, distribuite sau comunicate, integral sau parțial, fără acordul prealabil scris al Consultantului.

Rezumat

Prezentul rezumat non-tehnic oferă informații esențiale despre proiect într-o manieră clară și accesibilă. Scopul acestuia este de a facilita înțelegerea, de către părțile interesate, a naturii proiectului, a impacturilor potențiale asupra mediului și societății, precum și a modului în care aceste impacturi vor fi gestionate.

Documentul sintetizează următoarele aspecte principale:

- scopul, natura și domeniul de aplicare al proiectului;
- impacturile potențiale asupra mediului și societății, inclusiv cele asupra părților interesate, în special asupra grupurilor vulnerabile sau defavorizate, precum și măsurile propuse pentru evitarea, reducerea sau compensarea acestora;
- oportunitățile de implicare a părților interesate pe parcursul ciclului de viață al proiectului, inclusiv informații privind activitățile de consultare publică;
- modalitățile prin care preocupările sau reclamațiile pot fi depuse și soluționate prin intermediul mecanismului de gestionare a reclamațiilor al proiectului.

Toate informațiile vor fi divulgate în limba locală (română), utilizând formate accesibile tuturor categoriilor de părți interesate, inclusiv celor care pot fi afectate în mod diferit sau disproporționat. Materialele informative (broșuri, pliante) vor fi disponibile atât în limba română, cât și în limba rusă.

Toate activitățile de consultare și divulgare a informațiilor vor fi realizate în conformitate cu Cerința de performanță nr. 10 a BERD privind divulgarea informațiilor și implicarea părților interesate.

1. Descrierea proiectului

1.1. O descriere concisă și cuprinzătoare a proiectului

Tranșa 2 a Proiectului Coridorului Rutier M3 vizează reabilitarea și modernizarea unor sectoare ale coridorului M3 Chișinău–Cimișlia–Comrat–Giurgiulești, care asigură conexiunea între capitală, regiunile sudice ale țării și punctele de trecere a frontierei internaționale. Proiectul face parte din Rețeaua Transeuropeană de Transport (TEN-T) și contribuie la atingerea obiectivelor naționale privind mobilitatea și conectivitatea.

Coridorul M3 reprezintă o arteră strategică nord–sud, facilitând legătura între zone economice importante și asigurând accesul către Portul Internațional Giurgiulești, precum și fluxurile de transport de mărfuri către România și Ucraina. Tranșa 2 acoperă aproximativ 71 km de drum, traversând municipiul Chișinău și raioanele Ialoveni, Cimișlia și Cahul, în zone predominant agricole și semi-rurale. Unele sectoare ale traseului se află în proximitatea unor arii sensibile din punct de vedere ecologic, inclusiv situri aparținând Rețelei Emerald.

Lucrările sunt structurate în patru loturi și includ atât reabilitarea sectoarelor rutiere existente, cât și construcția unei variante de ocolire în apropierea localității Giurgiulești.

Având în vedere amploarea și sensibilitatea intervențiilor propuse, a fost elaborată o Evaluare completă a Impactului asupra Mediului și Social (EIMS), în conformitate cu cerințele Băncii Europene pentru Reconstrucție și Dezvoltare (BERD), în scopul identificării, evaluării și gestionării impacturilor potențiale asupra mediului și comunităților.



Figura 1: Tranșa 2, drumul M3 împărțit în 4 loturi

1.2. Lucrări de construcție propuse și întreținere/exploatare ulterioară

Principalele activități de construcție includ:

- reabilitarea tronsoanelor rutiere existente, inclusiv reparații ale pavajului și modernizarea sistemului de drenaj;
- lărgirea tronsonului Porumbrei–Cimișlia la patru benzi;
- construirea unei noi centuri ocolitoare în jurul localității Giurgiulești pentru a devia traficul greu din zonele rezidențiale;

- modernizarea podurilor, intersecțiilor, podetelor și a elementelor de siguranță rutieră;
- stabilizarea versanților, îmbunătățirea sistemului de drenaj și măsuri de combatere a eroziunii;
- instalarea de semnalizare, iluminat, parapete și măsuri de siguranță pentru pietoni.

Proiectul include reabilitarea drumurilor, lărgirea acestora, îmbunătățirea drenajului, lucrări la poduri și construcții noi acolo unde este necesar pentru a îmbunătăți siguranța, capacitatea și conectivitatea de-a lungul coridorului M3. Lucrările includ, de asemenea, modernizarea intersecțiilor și a configurației traficului, precum și măsuri de gestionare a apelor pluviale și de reducere a eroziunii.

- Lotul 1 implică reabilitarea tronsonului rutier existent între nodul rutier al aeroportului și Porumbrei, inclusiv consolidarea pavajului, reparații la sistemul de drenaj și actualizarea marcajelor rutiere. Lucrările se desfășoară în cadrul coridorului rutier existent.
- Lotul 2 include lărgirea drumului existent de două benzi la patru benzi, cu reconstrucția completă a pavajului, îmbunătățirea drenajului și a elementelor de siguranță rutieră în apropierea așezărilor.



Figura 2: Vedere generală a tronsonului rutier din Lotul 2

- Lotul 3 constă în reabilitarea drumului existent cu două benzi, îmbunătățirea structurii carosabilului, a acostamentelor și a drenajului pentru a restabili calitatea de rulare și a reduce necesitățile de întreținere pe termen lung.
- Lotul 4 include reabilitarea unor tronsoane scurte de drum în apropierea localității Giurgiulești și construirea unei noi șosele de ocolire în jurul localității, pentru a devia traficul greu care se îndreaptă spre punctele de trecere a frontierei cu România și Ucraina. Șoseaua de ocolire va reduce traficul prin localitate, va îmbunătăți siguranța și va diminua perturbările pentru locuitorii din zonă.

În timpul exploatării, drumul reabilitat va necesita întreținere de rutină, inclusiv întreținerea sistemelor de drenaj, a marcajelor rutiere, a semnalizării și a instalațiilor de siguranță. Monitorizarea periodică a stării pavajului și a structurilor va asigura performanța pe termen lung și siguranța traficului.

Drumul M3, Tranșa 2	Ocolitoarea Giurgiulești	M3 km211+980-km213+690 și M3.1
Categoria drumului (NCM D.02.01:2024)	III	III
Zona climatică	IV	IV
Lungime, km	3,86	2,45
Tipul suprafeței drumului	Asfalt	Asfalt
Număr de benzi	2x4,0 m	4x3,5 m

Tabel 1: Prezentare generală a principalelor caracteristici ale drumurilor din cadrul proiectului (Lotul 4)

1.3. Harta schemei

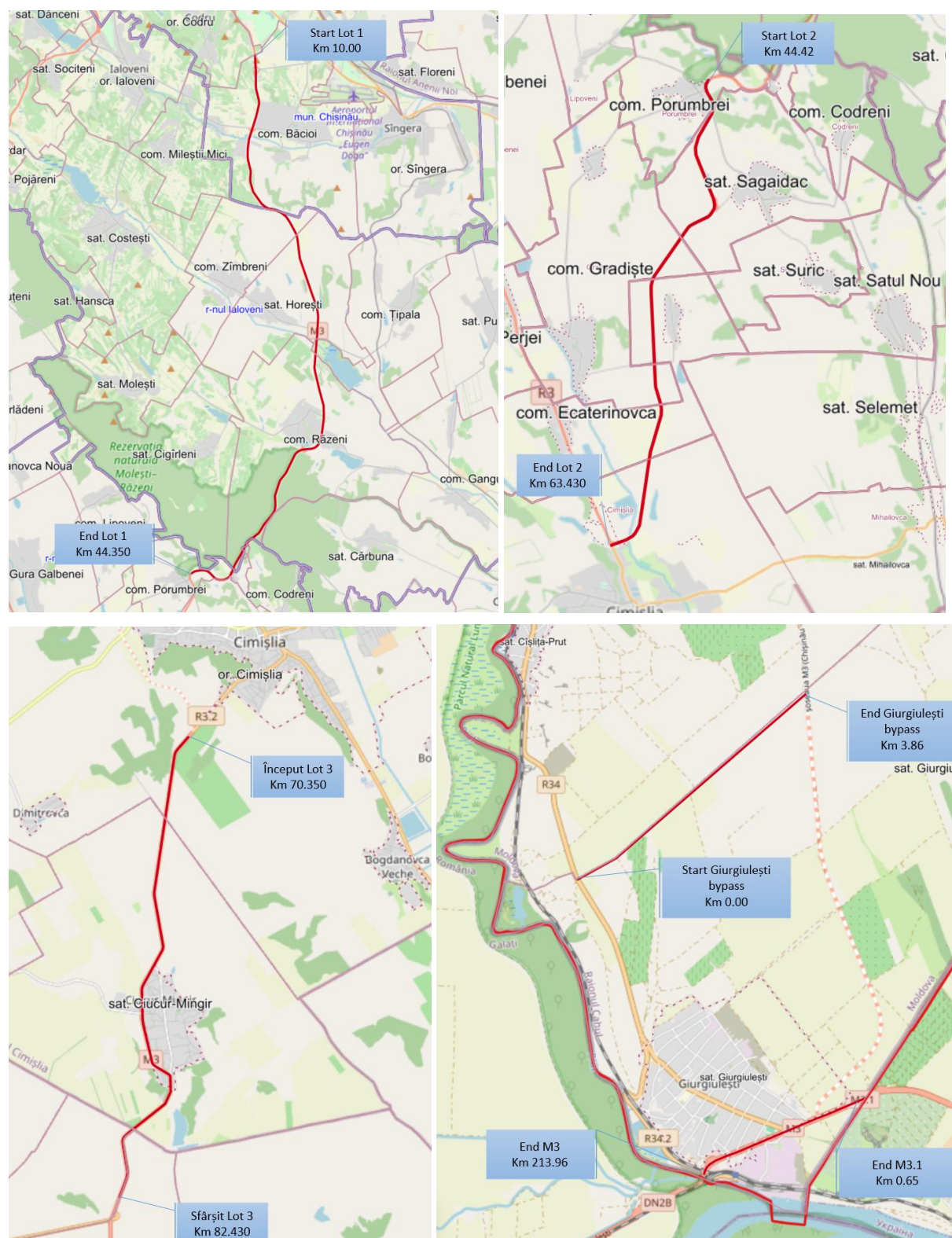


Figura 3: Vedere generală a loturilor, Tranșă 2

2. Context

2.1. Justificarea proiectului

Coridorul M3 Chișinău–Cimișlia–Comrat–Giurgiulești este o rută de transport națională și regională esențială, care face parte din Rețeaua Transeuropeană de Transport (TEN-T) și leagă capitala de regiunile sudice și de punctele de trecere a frontierei internaționale. Acesta asigură accesul la Portul Liber Internațional Giurgiulești și susține fluxurile comerciale cu România și Ucraina.

Infrastructura rutieră existentă suferă de deteriorarea pavajului, deficiențe de siguranță și limitări de capacitate, ceea ce duce la întârzieri, costuri de transport mai mari și riscuri crescute de accidente. Modernizarea coridorului va îmbunătăți mobilitatea, va reduce timpul de călătorie și va spori siguranța pentru toți utilizatorii drumurilor. Proiectul sprijină prioritățile naționale pentru o infrastructură de transport mai sigură, mai eficientă și rezistentă la schimbările climatice, în conformitate cu strategiile de dezvoltare și mobilitate pe termen lung ale Moldovei.

Ocolitoarea Giurgiulești va devia traficul de tranzit greu departe de zonele rezidențiale, îmbunătățind siguranța locală și reducând perturbările pentru comunitate.

În ansamblu, proiectul va aborda principalele blocaje din transport și va contribui la drumuri mai sigure, la o conectivitate regională îmbunătățită și la dezvoltarea socio-economică.

2.2. Aspecte juridice și respectarea legislației relevante în materie de mediu și socială

Proiectul este implementat în conformitate cu legislația de mediu și socială din Republica Moldova și cu Politica de mediu și socială a BERD (2019). Având în vedere amploarea și natura lucrărilor, s-a realizat o evaluare completă a impactului asupra mediului și societății (EIMS) și s-a desfășurat un proces cuprinzător de implicare a părților interesate. Proiectul respectă legislația națională aplicabilă privind protecția mediului, achiziția de terenuri, munca, sănătatea și siguranța la locul de muncă, construcția de drumuri și amenajarea teritoriului.

Autorizațiile de mediu prevăzute de legislația moldovenească au fost obținute sau sunt în curs de procesare pentru secțiunile relevante ale proiectului. Proiectul respectă, de asemenea, Cerințele de performanță ale BERD, care acoperă evaluarea de mediu și socială, condițiile de muncă și de lucru, sănătatea și siguranța comunității, achiziția de terenuri, biodiversitatea, patrimoniul cultural și implicarea părților interesate.

În cazul în care cerințele naționale și standardele BERD diferă, proiectul va aplica dispozițiile mai stricte.

2.3. Situația și considerentele actuale de mediu și sociale

Traseul drumului proiectului traversează peisaje predominant agricole și semi-rurale din centrul și sudul Moldovei, cu mai multe sate situate în apropierea traseului existent (inclusiv Băcioi, Răzeni, Sagaidacul Nou, Porumbrei, Cimișlia, Ciucur Mingir și Giurgiulești). Zona de influență a impacturilor de mediu și sociale se extinde de la coridorul rutier la așezările, cursurile de apă și zonele naturale protejate din apropiere, cele mai mari efecte fiind așteptate la câteva sute de metri de șantierele de construcție și de drumurile de acces.

Calitatea aerului de-a lungul loturilor 1–3 este, în general, bună până la moderată, cu creșteri localizate ale poluanților și prafului în apropierea secțiunilor aglomerate și în perioadele secetoase. În zona Giurgiulești (lotul 4),

calitatea aerului de fond este influențată de activitățile din Portul Liber Internațional, de operațiunile industriale/logistice și de drumurile de acces neasfaltate; aici, praful reprezintă principala preocupare din punct de vedere al calității aerului. Nu există stații de monitorizare permanente amplasate direct pe M3, dar datele disponibile și măsurătorile specifice indică faptul că poluanții gazoși se încadrează, în mare parte, în limitele legale, în timp ce nivelurile de praf pot fi ridicate în apropierea platformelor de construcție și a carierelor.

Traficul rutier este deja sursa dominantă de zgomot și vibrații de-a lungul coridorului, în special acolo unde locuințele și clădirile publice se află la aproximativ 100 m de carosabil (de exemplu, în Băcioi, Răzeni, Ciucur Mingir și Giurgiulești). Se efectuează măsurători de referință ale zgomotului și modelări pentru a compara nivelurile existente cu valorile orientative din Moldova și din UE și pentru a identifica locurile în care ar putea fi necesare măsuri suplimentare de atenuare (cum ar fi pavaje fonoabsorbante, bariere sau măsuri de gestionare a traficului). În timpul exploatării, se preconizează că vibrațiile vor rămâne similare cu cele din prezent, dacă se menține calitatea pavajului.

Din punct de vedere geologic, coridorul M3 traversează zonele colinare ale Câmpiei Moldovei de Sud și ale Câmpiei Dunării Inferioare, caracterizate prin relief ondulat și versanți local susceptibili la procese de eroziune. Traseul se desfășoară predominant pe formațiuni neogene constituite din argile, nisipuri și pietrișuri și este situat în zone cu activitate seismică, corespunzătoare intensităților VII (pentru loturile 1–3) și VIII (pentru lotul 4).

Investigațiile de teren au identificat un număr limitat de sectoare cu stabilitate redusă a versanților, în principal ca urmare a infiltrațiilor de apă. Cu toate acestea, majoritatea tronsoanelor sunt considerate stabile din punct de vedere geotehnic. Proiectul prevede implementarea unor soluții ingineresti adecvate pentru a reduce și gestiona aceste riscuri locale.

Solurile de-a lungul coridorului sunt în principal cernoziomuri cu fertilitate moderată, utilizate pe scară largă în agricultură, dar sensibile la eroziunea hidrică și la uscare. În unele comune (de exemplu, Ciucur Mingir), o mare parte a terenurilor este deja afectată de eroziune, ceea ce indică o presiune existentă de degradare a solului. Prin urmare, gestionarea atentă a solului vegetal și măsurile de control al eroziunii sunt elemente importante ale proiectului.

Drumul traversează mai multe bazine hidrografice (Bîc, Botna, Cogâlnic, Ialpuș și Prut), unde multe cursuri de apă sunt deja clasificate ca fiind moderat până la puternic poluate din cauza presiunilor din amonte. Peste-pârâurile și structurile de drenaj existente se află în stare mixtă, unele secțiuni necesitând reparații sau înlocuire. Proiectul va moderniza drenajul de pe marginea drumului și peste-pârâurile pentru a îmbunătăți transportul apei, a reduce riscurile de inundații și eroziune și a evita deteriorarea suplimentară a calității apelor de suprafață și subterane.

Din perspectiva biodiversității, coridorul M3 intersectează sau trece în apropierea a patru situri din Rețeaua Emerald și a mai multor arii protejate la nivel național, inclusiv „Pădurea Molești–Rezeni”, „Cărbuna”, „Stepa Bugeac” și Rezervația Ramsar și Rezervația Biosferei „Prutul Inferior”. Traseul face, de asemenea, parte dintr-o importantă zonă de migrație a păsărilor și include păduri, stepe, zone umede și ecosisteme agricole. Deoarece majoritatea lucrărilor se limitează la reabilitarea în cadrul amprentei rutiere existente, se preconizează că impactul direct asupra habitatelor cheie va fi limitat, fără a se anticipa pierderi semnificative de habitate Emerald. Tăierea copacilor se limitează în mare parte la copacii de lângă drum cu diametru mic, creșcuți spontan, și nu afectează fondul forestier de stat. Podurile și anumite structuri sunt proiectate să funcționeze ca pasaje pentru fauna sălbatică, acolo unde este posibil.

Din punct de vedere social, coridorul deservește comunități care depind în principal de agricultură, întreprinderi mici și comerț transfrontalier. Principalele preocupări ridicate de rezidenți includ siguranța rutieră, zgomotul, praful, accesul la terenuri și întreprinderi, precum și potențiala achiziție de terenuri în anumite locații. Aceste aspecte sunt abordate prin EIMS, Cadrul de politică privind relocarea și Planul de implicare a părților interesate.

2.4. Istoricul dezvoltării și planificării proiectului

Pregătirea proiectului a început cu un studiu de fezabilitate realizat în 2009, finanțat de Comisia Europeană, care a analizat traficul, starea tehnică și opțiunile de modernizare ale coridorului M3. Între 2014 și 2024, Administrația Națională a Drumurilor și consultanți internaționali au elaborat actualizări suplimentare privind proiectarea și fezabilitatea, inclusiv pentru ocolitoarea Giurgiuilești. Abordarea generală a constat în modernizarea coridorului existent pentru a-l aduce la standardele de siguranță și geometrice compatibile cu cele ale UE, utilizând pe cât posibil traseul actual.

M3 este modernizată în etape prin intermediul mai multor proiecte (inclusiv ocolitoare ale localităților majore), astfel încât, odată finalizată, traficul pe distanțe lungi să evite în mare măsură traversarea satelor. Tranșa 2 constituie o parte importantă a acestui program mai amplu.

În timpul pregătirii proiectului, au fost comparate diferite alternative pentru a identifica soluția cea mai viabilă din punct de vedere tehnic, economic și de mediu pentru cele patru loturi, ținând seama de rolul strategic al M3 în rețelele naționale și TEN-T.

Scenariul „fără proiect

Dacă proiectul nu ar fi implementat, starea drumurilor ar continua să se deterioreze, riscurile de accidente ar rămâne ridicate, iar conectivitatea regională și internațională ar fi limitată. Acest lucru ar fi, de asemenea, incompatibil cu strategiile naționale și cu obligațiile TEN-T.

Îmbunătățirea coridorului existent

S-a preferat reabilitarea și lărgirea parțială în cadrul coridorului rutier existent, deoarece aceasta îmbunătățește mobilitatea și siguranța, reducând în același timp la minimum achiziția de terenuri și evitând impactul semnificativ asupra zonelor protejate.

Alternativă tehnică pentru lotul 1 – Șlefuire cu diamant vs. strat complet de asfalt

Pentru lotul 1, au fost evaluate diferite soluții tehnice pentru reabilitarea pavajului de beton existent. Se ia în considerare o soluție de „șlefuire cu diamant” în locul acoperirii complete cu asfalt, deoarece aceasta reutilizează pavajul existent, reduce utilizarea materialelor și emisiile, scade costurile și asigură o durată de viață mai lungă.

Alternative de traseu pentru ocolitoarea Giurgiuilești (Studiu de fezabilitate 2024)

Pentru ocolitoarea Giurgiuilești, au fost analizate mai multe opțiuni de traseu. Traseul ales ocolește satul, limitează impactul asupra terenurilor agricole și a habitatelor sensibile și nu necesită relocări semnificative, în conformitate cu cerințele BERD privind achiziția de terenuri și relocarea (PR5).

3. Proces

3.1. Procesul EIMS a fost realizat și integrat în proiectare

EIMS a fost realizată în conformitate cu legislația moldovenească, metodele aliniate la UE și cerințele BERD. Aceasta a urmat etapele tipice de screening și scoping, studii de referință, evaluarea impactului, analiza alternativelor și elaborarea măsurilor de atenuare, conducând la pregătirea ESMP.

Screeningul și stabilirea domeniului de aplicare au identificat problemele cheie, receptorii sensibili și impacturile potențiale. Această etapă a inclus, de asemenea, revizuirea legislației relevante și a documentelor de planificare și a contribuit la definirea investigațiilor de teren necesare.

Studiile de referință au fost realizate de-a lungul coridorului, acoperind calitatea aerului, zgomotul, solul și geologia, resursele de apă, biodiversitatea, utilizarea terenurilor, patrimoniul cultural și condițiile socio-economice. O atenție deosebită a fost acordată corpurilor de apă, structurilor de drenaj și așezărilor situate în apropierea drumului.

Au fost apoi evaluate impacturile pentru fazele de proiectare, construcție și exploatare. Au fost luate în considerare atât efectele pozitive, cât și cele negative, inclusiv impacturile cumulative și riscurile legate de climă.

Implicarea părților interesate a avut loc pe tot parcursul procesului, în conformitate cu cerințele naționale și ale BERD. Consultările cu autoritățile locale, comunitățile și furnizorii de servicii au contribuit la identificarea preocupărilor locale și a constrângerilor specifice amplasamentului, care au fost integrate în proiectare și în măsurile de atenuare. O declarație privind starea actuală de conformitate a proiectului cu cerințele de reglementare naționale și cu cerințele relevante ale UE

Proiectul a fost elaborat în conformitate cu reglementările de mediu, sociale și tehnice din Republica Moldova și este, în linii mari, aliniat la principiile relevante ale UE. Acesta îndeplinește cerințele naționale cheie legate de protecția mediului, gestionarea apei, achiziția de terenuri, autorizare și consultare publică.

EIMS și proiectul țin cont de standardele naționale de mediu și de cerințele de gestionare a apei, inclusiv de obiectivele armonizate cu politicile UE privind protecția apelor de suprafață și reducerea poluării. Proiectul tehnic aplică standardele naționale de construcție a drumurilor și integrează bunele practici internaționale privind drenajul, controlul eroziunii, protecția solului, gestionarea deșeurilor, prevenirea poluării, sănătatea și siguranța, precum și reziliența climatică.

Autorizațiile de mediu și autorizațiile de utilizare a terenurilor necesare au fost obținute sau sunt în curs de procesare de către autoritățile competente. Nu au fost identificate probleme care ar împiedica respectarea deplină a legislației naționale.

Pe baza informațiilor disponibile, proiectul este considerat conform cu cerințele de reglementare din Republica Moldova și aliniat la principalele obiective și principii ale politicilor de mediu și sociale relevante ale UE.

3.2. Consultări publice, informare și tratarea obiecțiilor

Implicarea părților interesate în ceea ce privește coridorul M3 a avut loc pe parcursul mai multor etape de pregătire a proiectului. Consultările au fost desfășurate în timpul actualizărilor studiului de fezabilitate și al procesului de autorizare, implicând autoritățile publice locale, reprezentanții comunității și părțile interesate instituționale de-a lungul coridorului.

În etapa EIMS, s-a implementat o implicare semnificativă în conformitate cu Planul de implicare a părților interesate

(SEP), cerințele legale din Republica Moldova și PR10 al BERD. Peste 350 de rezidenți au participat la consultările publice, iar 160 de persoane au fost chestionate prin programul de colectare a datelor socio-economice primare. Implicarea va continua ca un proces continuu pe parcursul întregului ciclu de viață al proiectului – inclusiv înainte de construcție, în timpul construcției, în timpul exploatării și la eventuala dezafectare – pentru a asigura un flux continuu de informații, divulgarea la timp a informațiilor și integrarea feedback-ului părților interesate în procesul decizional al proiectului.

Implicarea comunității în timpul EIMS a avut ca scop identificarea părților interesate potențial afectate, colectarea cunoștințelor locale despre preocupările de mediu și sociale și prezentarea scopului evaluării și a proiectului propus. Informațiile au fost comunicate printr-o combinație de întâlniri publice, anunțuri online și aviziere locale, precum și prin sondaje de referință, pentru a ajunge atât la comunitățile urbane, cât și la cele rurale. Feedback-ul primit în timpul EIMS a fost luat în considerare și va continua pe parcursul celor 120 de zile de publicare a pachetului EIMS, pentru a colecta feedback suplimentar și a-l integra în documentele finale EIMS.

Comunitățile și-au exprimat sprijinul larg pentru proiect. Principalele preocupări au vizat siguranța rutieră, accesul, zgomotul și gestionarea construcției. În sud, ocolitoarea Giurgiulești a fost evidențiată ca o prioritate. Acest feedback a fost integrat în Evaluarea impactului social și de mediu (EIMS), Planul de implicare a părților interesate (SEP), Auditul de siguranță rutieră (RSA), Cadrul de achiziție a terenurilor și relocare (LARF) și Planul de acțiune socială și de mediu (ESAP).

Părțile interesate au menționat beneficiile așteptate, cum ar fi îmbunătățirea siguranței, o mai bună conectivitate, îmbunătățirea rutelor alternative, oportunități economice și reducerea traficului de vehicule grele prin localități. Solicitățile și preocupările ridicate în timpul consultărilor sunt rezumate în EIMS și urmează să fie abordate în timpul proiectării detaliate și al implementării.

A fost elaborat un mecanism de soluționare a reclamațiilor la nivel de proiect, pe care Administrația Națională a Drumurilor îl va utiliza pe toată durata construcției și exploatării, permițând comunităților să-și exprime preocupările sau reclamațiile fără costuri.

Proiectul și versiunea finală a EIMS vor fi făcute publice, urmând ca apoi să aibă loc consultări cu comunitățile afectate, grupurile vulnerabile, ONG-urile și părțile interesate instituționale.

4. Rezumatul beneficiilor pentru mediu, al impacturilor adverse potențiale, al măsurilor de atenuare și de gestionare

4.1. Calitatea aerului

Rezultatele analizelor de laborator privind poluanții atmosferici (SO_2 , NO_2 , NO , CO , CH_4) și particulele în suspensie ($\text{PM}_{2.5}$, PM_{10} și praful total) efectuate în cadrul acestui proiect confirmă o stare inițială favorabilă a calității aerului, indicând un nivel scăzut de poluare de fond în zona proiectului. Acest lucru oferă o bază solidă pentru monitorizarea evoluției factorilor de mediu pe parcursul implementării proiectului de reabilitare și extindere a drumului național M3.

Activitățile de construcție pot genera praf provenit din lucrările de terasament și din circulația vehiculelor, precum și emisii de gaze de eșapament provenite de la utilajele de construcție și de la transportul materialelor. Emisii volatile limitate pot apărea în timpul producției și turnării asfaltului.

Se preconizează că aceste impacturi vor fi pe termen scurt, localizate și reversibile, cu posibile neplăceri temporare pentru lucrători și receptorii din apropiere.

Monitorizarea calității aerului poate fi efectuată în timpul fazei inițiale de exploatare pentru a confirma conformitatea cu cerințele naționale.

Măsurile de atenuare pe durata construcției vor include udarea regulată a suprafețelor expuse, acoperirea materialelor transportate, limitarea vitezei vehiculelor pe zonele neasfaltate, întreținerea utilajelor și evitarea funcționării inutile a motorului la ralanti. Activitățile de construcție în apropierea receptorilor sensibili vor fi programate astfel încât să se reducă la minimum neplăcerile.

În timpul exploatării, menținerea drumului în stare bună și gestionarea fluxului de trafic vor contribui la minimizarea emisiilor.

Măsurile de reziliență climatică, precum îmbunătățirea drenajului și stabilizarea versanților, vor contribui, de asemenea, la performanța de mediu pe termen lung.

Cu măsurile de atenuare în vigoare, nu se așteaptă o deteriorare semnificativă a calității aerului; impacturile reziduale vor rămâne minore, localizate și temporare.

4.2. Sol

Activitățile de construcție pot afecta solul prin deversări accidentale, gestionarea necorespunzătoare a materialelor sau a deșeurilor și eroziunea asociată lucrărilor de terasament. Ocolitoarea Giurgiuilești va necesita o mică ocupare permanentă a terenului, inclusiv pierderea unei părți din solul agricol. Utilizarea carierelor de împrumut poate provoca perturbări temporare și modificări ale reliefului local.

În timpul exploatării, se preconizează că impactul asupra solului va fi limitat, fiind legat în principal de scurgerea apelor pluviale sau de deversările accidentale.

Măsurile de atenuare pe durata construcției vor include delimitarea zonelor de lucru, utilizarea rutelor de acces desemnate, gestionarea corespunzătoare a deșeurilor și a materialelor, decopertarea și depozitarea separată a solului fertil pentru reutilizare ulterioară, precum și stabilizarea suprafețelor expuse. Carierele de împrumut vor fi exploatate cu autorizațiile corespunzătoare și vor fi complet reabilite după utilizare.

În timpul exploatării, întreținerea versanților și a sistemelor de drenaj va reduce la minimum riscurile de eroziune.

Impacturile reziduale vor fi minore și localizate. Zonele temporare vor fi complet restaurate, iar impacturile permanente vor rămâne limitate la amprenta drumului.

4.3. Resurse de apă

Activitățile de construcție pot crea riscuri limitate pentru apele de suprafață și subterane prin depozitarea necorespunzătoare a materialelor, scurgeri accidentale de ulei sau combustibil, gestionarea inadecvată a deșeurilor sau a deșeurilor menajere, modificări temporare ale drenajului și eroziune în apropierea cursurilor de apă. Consumul de apă în timpul construcției va fi redus și va fi destinat în principal nevoilor menajere și suprimării prafului.

Aceste riscuri sunt de natură accidentală și se preconizează că vor fi pe termen scurt și localizate.

În timpul exploatării, principalele riscuri sunt legate de deversările accidentale. Sistemul de drenaj al apelor pluviale va reduce riscurile de scurgere și eroziune. În ansamblu, se preconizează că impactul în timpul exploatării va fi

reduc.

Măsurile de atenuare pe durata construcției vor include gestionarea corespunzătoare a deșeurilor și a materialelor, asigurarea de instalații sanitare, utilizarea zonelor impermeabile pentru întreținerea utilajelor, măsuri de control al eroziunii în apropierea cursurilor de apă și gestionarea adecvată a apelor pluviale.

În timpul exploatării, inspecția periodică a infrastructurii de drenaj și punerea în aplicare a procedurilor de prevenire a scurgerilor și de urgență vor reduce la minimum riscurile de poluare.

Cu măsurile de atenuare în vigoare, nu se preconizează impacturi semnificative asupra calității apelor de suprafață sau subterane. Impacturile reziduale vor fi minore, localizate și temporare.

4.4. Biodiversitate și conservarea naturii

Majoritatea lucrărilor sunt situate de-a lungul coridorului rutier existent. Nu se preconizează impacturi directe asupra habitatelor din siturile din rețeaua Emerald, din zonele de protecție naturală (ANPS) sau din ecosistemele forestiere din apropiere și nu se anticipează pierderea habitatelor de cuibărit pentru speciile importante din punct de vedere al conservării. În Lotul 2 nu există habitate protejate. În apropierea zonelor de lucru pot apărea perturbări temporare ale vegetației și faunei.

Măsurile de atenuare pe durata construcției vor include limitarea defrișării vegetației, evitarea lucrărilor în zonele sensibile, depozitarea materialelor la distanță de copaci și arbuști și protejarea marginilor pădurilor și a zonelor verzi. Un specialist în biodiversitate va supraveghea lucrările în apropierea siturilor protejate. Îndepărtarea vegetației va fi evitată pe durata sezonului de cuibărit al păsărilor, acolo unde este posibil.

Alte impacturi potențiale includ perturbări temporare cauzate de zgomot, vibrații, praf și îndepărtarea vegetației, precum și perturbarea solului care afectează flora și fauna locală.

În timpul exploatării, impacturile potențiale se limitează la zgomotul și perturbările legate de trafic, în special în apropierea zonelor sensibile din punct de vedere al biodiversității. Lucrările de întreținere pot necesita, de asemenea, supraveghere în aceste locații.

De asemenea, menținerea curățeniei pe marginea drumurilor, gestionarea adecvată a deșeurilor și monitorizarea locațiilor sensibile vor contribui la minimizarea perturbărilor pe termen lung.

Un specialist în biodiversitate va monitoriza lucrările în timpul construcției și în faza inițială de exploatare, efectuând verificări specifice amplasamentului în zonele din apropierea amplasamentelor Emerald, a zonelor de protecție naturală (ANPS) și a ecosistemelor forestiere, pentru a confirma eficacitatea măsurilor de atenuare și a identifica eventualele măsuri suplimentare necesare.

4.5. Impacturi cumulative

Impacturile cumulative pot apărea dacă activitățile de construcție ale M3 coincid cu alte lucrări de infrastructură sau activități economice majore din regiune. Efectele combinate ale zgomotului, prafului și traficului crescut pot duce la neplăceri temporare suplimentare pentru comunități și la o presiune mai mare pe termen scurt asupra mediului local. Se preconizează că astfel de impacturi vor fi localizate și de scurtă durată și vor fi gestionate prin coordonarea cu autoritățile relevante și aplicarea măsurilor standard de atenuare.

4.6. Impacturi induse (consecințe indirecte)

Impacturile indirecte pot apărea din cauza circulației sporite a materialelor de construcție și a utilajelor, ceea ce va duce la creșteri temporare ale nivelului de praf, emisii și zgomot de-a lungul rutelor de transport. Traficul suplimentar pe drumurile locale poate crea riscuri de siguranță pe termen scurt și neplăceri pentru rezidenți. Economii locale pot înregistra efecte pozitive minore datorită cererii de servicii, în timp ce unele drumuri secundare pot fi supuse unei uzuri temporare. Modificările în utilizarea terenurilor legate de șantierele de construcție și zonele de depozitare a materialelor vor fi pe termen scurt și reversibile.

În ansamblu, se preconizează că impacturile induse vor fi localizate, temporare și gestionabile prin măsuri standard de atenuare și de gestionare a traficului.

4.7. Impactul asupra peisajului și impactul vizual

Lucrările de construcție vor genera un impact vizual temporar cauzat de utilaje, grămezi de materiale și zonele de excavare. Aceste efecte vor fi limitate la zona respectivă și vor dispărea odată cu finalizarea lucrărilor. Pe durata exploatării, calitatea peisajului se va îmbunătăți datorită unui strat uniform al carosabilului, a versanților stabiliți și înverziți, precum și a replantării limitate acolo unde este posibil, contribuind la un coridor rutier mai ordonat și mai sigur.

4.8. Aprovizionarea cu materii prime și transportul acestora, inclusiv carierele d

Materialele de construcție vor fi procurate de la cariere și unități de producție autorizate din Republica Moldova. Toți furnizorii trebuie să respecte standardele tehnice naționale și cerințele de mediu. Transportul materialelor poate crește temporar traficul și emisiile de-a lungul rutelor de transport și va fi gestionat prin planul de gestionare a traficului al Antreprenorului.

Este prevăzută amenajarea unei cariere lângă satul Cîșlița-Prut pentru a furniza materiale de terasament pentru șoseaua de centură Giurgiu-lești. Amplasamentul este situat în afara zonelor populate și va funcționa în conformitate cu condițiile de autorizare, inclusiv îndepărtarea solului vegetal, măsuri de control al eroziunii și reabilitarea completă după extracție.

4.9. Impactul privind siguranța rutieră

Coridorul M3 se numără printre rutele cu risc ridicat din țară, înregistrându-se accidente și decese în ultimii ani. Îmbunătățirea siguranței pentru toți utilizatorii drumurilor este, prin urmare, un obiectiv cheie al proiectului.

A fost efectuat un audit de siguranță rutieră (RSA), cerut de cerințele de performanță ale BERD, pentru a se asigura că aspectele legate de siguranță sunt pe deplin integrate în proiectarea și implementarea tuturor tranșelor.

Politicele naționale de siguranță rutieră și standardele aliniate la cele ale UE vor ghida implementarea proiectului și vor sprijini îmbunătățirile pe termen lung în materie de siguranță rutieră.

Printre îmbunătățirile cheie propuse în materie de siguranță se numără:

- modernizarea intersecțiilor și a sensurilor giratorii, cu o organizare mai clară a traficului;
- Măsuri de calmare a traficului, semnalizare și marcaje îmbunătățite;
- Siguranță sporită pentru pietoni prin iluminat îmbunătățit, treceri de pietoni, relocarea stațiilor de autobuz și

trotuare;

- zone de parcare dedicate, inclusiv pentru vehicule grele;
- Puncte de acces optimizate pentru a reduce punctele de conflict și a îmbunătăți siguranța în localități.

În ansamblu, se preconizează că proiectul va reduce substanțial riscurile de accidente pentru șoferi, pietoni și alți participanți la trafic de-a lungul coridorului M3.

4.10. Impactul traficului rutier, zgomotului și vibrațiilor

În cadrul studiului EIMS pentru proiectul de reabilitare și extindere a drumului național M3, în februarie 2026 a fost desfășurată o campanie de monitorizare a zgomotului pentru a stabili condițiile de referință. Măsurătorile au fost efectuate în 10 puncte reprezentative situate în apropierea drumului și a receptorilor sensibili (clădiri rezidențiale, școli și zone naturale), în conformitate cu standardele aplicabile.

Nivelurile de zgomot înregistrate (L_{eq}) variază între aproximativ 52 și 71 dB(A). În ansamblu, nivelurile de zgomot sunt influențate în principal de traficul rutier existent și de activitățile umane. Datele obținute oferă o bază de referință pentru evaluarea impacturilor viitoare și evidențiază necesitatea monitorizării continue și, dacă este necesar, a implementării măsurilor de atenuare a zgomotului în zonele sensibile.

Zonele în care se estimează depășirea valorilor maxime admise (în absența măsurilor de atenuare) includ:

- Băcioi: Receptori situați pe străzile Chișinăului, Burebista și Independenței.
- Răzeni: Zona străzilor Independenței și Biruinței.
- Străisteni: sectorul estic adiacent drumului
- Porumbrei, Ciucur-Mingir și Giurgiulești.

În timpul construcției, vor apărea creșteri temporare ale zgomotului și vibrațiilor cauzate de funcționarea utilajelor și transportul materialelor. Aceste impacturi vor fi pe termen scurt și localizate, cu perturbări ocazionale în apropierea receptorilor sensibili.

Măsurile de atenuare vor include informarea comunităților, limitarea activităților zgomotoase la orele din timpul zilei, aplicarea limitelor de viteză, evitarea zonelor rezidențiale pentru rutele de transport, acolo unde este posibil, și aplicarea măsurilor de control al zgomotului în apropierea locațiilor sensibile. Se recomandă utilizarea panourilor mobile de absorbție a zgomotului pentru a proteja speciile de interes pentru conservare, precum și receptorii sensibili, în special clădirile rezidențiale situate în imediata vecinătate a amplasamentului proiectului. Se recomandă ca panourile mobile să aibă o înălțime minimă de 4 metri.

În timpul exploatării, impactul pe termen lung este determinat în principal de interacțiunea dintre anvelope și drum și de emisiile motorului la viteze de croazieră.

Se propun următoarele măsuri pentru a asigura monitorizarea și atenuarea eficientă a impactului asupra zgomotului și calității aerului în faza de exploatare a proiectului, cu accent pe protejarea receptorilor sensibili și menținerea conformității cu standardele de mediu aplicabile:

- Monitorizarea zgomotului și a calității aerului se va efectua timp de cel puțin 2 ani după finalizarea construcției la receptori reprezentativi de pe marginea drumului (zone locuite).
- Se recomandă instalarea de panouri permanente de absorbție a zgomotului (cu o înălțime de aproximativ 4 m) în zonele cu receptori sensibili d .
- Panourile din lemn tratat Forster 20 au fost validate ca fiind eficiente, datorită proprietăților lor adecvate de

absorbție acustică pentru reducerea zgomotului rutier.

- În cazuri specifice (receptori foarte apropiați de drum sau deasupra unghiului de ecranare), pot fi necesare măsuri locale suplimentare (de exemplu, bariere la limitele proprietății), care vor fi definite în etapa de proiectare în conformitate cu CP D.02.30:2023.

4.11. Gestionarea deșeurilor

Activitățile de construcție vor genera diferite tipuri de deșeuri, inclusiv materiale de construcție inerte, metale, ambalaje, cantități mici de deșeuri periculoase (de exemplu, uleiuri și filtre) și deșeuri de tip menajer provenite de la instalațiile șantierului. Este necesară o gestionare adecvată pentru a evita impactul asupra mediului.

Aceste deșeuri vor fi separate acolo unde este posibil și gestionate în conformitate cu cerințele naționale.

Măsurile de atenuare vor include zone desemnate pentru depozitarea deșeurilor pe șantier, separarea materialelor reciclabile, manipularea și eliminarea corespunzătoare prin intermediul operatorilor autorizați și evitarea aruncării necontrolate a deșeurilor. Deșeurile periculoase vor fi depozitate în siguranță și eliminate de către companii autorizate.

5. Rezumatul beneficiilor sociale, al impacturilor adverse potențiale, al măsurilor de atenuare și de gestionare

Proiectul va reabilita și moderniza coridorul rutier M3, îmbunătățind siguranța rutieră, mobilitatea și accesul pe termen lung la servicii pentru comunitățile situate de-a lungul traseului.

Deși proiectul oferă beneficii sociale semnificative pe termen lung, pot apărea impacturi sociale temporare și localizate în timpul construcției și în faza inițială de exploatare. Aceste impacturi pot fi gestionate prin măsurile de atenuare descrise în acest capitol.

5.1. Impactul asupra comunității

Comunitățile situate în apropierea M3 pot suferi perturbări temporare în timpul construcției, inclusiv restricții de acces pe termen scurt, trafic intens generat de lucrări și neplăceri localizate (zgomot, praf). Riscurile de siguranță pot crește în apropierea școlilor, cimitirelor, bisericilor situate lângă drum și a zonelor pietonale. Măsurile de atenuare includ menținerea accesului la facilitățile comunitare cheie, asigurarea unor trasee pietonale sigure, semnalizare clară și controlul vitezei, precum și comunicarea regulată cu autoritățile locale și rezidenții. Se preconizează că impacturile reziduale vor fi temporare și localizate.

5.2. Gestionarea Antreprenorilor, inclusiv amplasarea și gestionarea taberelor de muncitori

Administrația Națională a Drumurilor va organiza o licitație și va selecta Antreprenorul executant, care va fi responsabil de identificarea și amenajarea taberelor de șantier și a zonelor de depozitare. Aceste instalații vor fi confirmate în etapa de proiectare detaliată și vor fi reflectate în documentația actualizată a Planului de gestionare a impactului asupra mediului (ESMP). Amenajarea taberelor de șantier și a zonelor de depozitare de către

Antreprenorul executant poate genera modificări localizate ale utilizării terenurilor, defrișarea vegetației, creșterea nivelului de zgomot, a prafului și a traficului, precum și perturbări temporare pentru comunitățile învecinate și activitățile agricole. Amplasarea necorespunzătoare poate prezenta, de asemenea, riscuri pentru apele de suprafață, calitatea solului și biodiversitate și ar putea crea restricții de acces pentru utilizatorii terenurilor din apropiere. Aceste impacturi vor fi gestionate și minimizate prin criterii de amplasare, cerințe de autorizare și măsuri ESMP actualizate, odată ce locațiile vor fi confirmate în timpul proiectării detaliate.

Instalațiile de construcție vor fi organizate pentru a asigura executarea sigură și eficientă a lucrărilor și pentru a minimiza impactul asupra mediului și impactul social. Se vor stabili zone desemnate pentru depozitarea materialelor, operarea echipamentelor, gestionarea deșeurilor și facilitățile pentru lucrători (inclusiv cazare, dacă este necesar). Gestionarea taberelor va respecta cerințele naționale, bunele practici internaționale și cerințele de performanță relevante ale BERD.

Amplasarea taberelor și a zonelor de depozitare va fi convenită cu autoritățile locale, ținând seama de terenurile disponibile și de oportunitățile de reutilizare a siturilor existente perturbate. Orice drumuri de acces temporare necesare pentru aceste zone vor fi coordonate și evaluate în timpul planificării detaliate.

Apa și serviciile de bază pentru funcționarea taberelor vor fi furnizate în conformitate cu standardele aplicabile, asigurând o aprovizionare adecvată și condiții sanitare corespunzătoare pentru lucrători.

5.3. Impactul asupra patrimoniului cultural

Receptorii de patrimoniu cultural de-a lungul coridorului M3 includ biserici, cimitire și alte situri religioase sau culturale ale comunității. Impacturile potențiale în timpul construcției se referă la perturbarea accesului temporar și la riscurile de vibrații în apropierea structurilor sensibile. Măsurile de atenuare includ evitarea lucrărilor intruzive în timpul evenimentelor religioase, menținerea accesului la cimitire și situri culturale și aplicarea controalelor de vibrații acolo unde este necesar.

Probabilitatea descoperirii unor resurse arheologice nedocumentate este scăzută, cu excepția zonei ocolitoare Giurgiu-lești, unde este planificată o nouă construcție. Antreprenorul va implementa o procedură pentru descoperiri întâmplătoare.

5.4. Perturbări și sănătate și siguranță publică în timpul construcției

Activitățile de construcție pot crește temporar riscurile pentru siguranța publică din cauza deplasării utilajelor, a traficului de construcție și a livrărilor de materiale. Pot apărea inconveniente pe termen scurt din cauza accesului restricționat la intersecții sau stații de autobuz. Antreprenorul va implementa măsuri bune de gestionare a șantierului și de sănătate și siguranță, inclusiv împrejmuiri, semnalizare și acces controlat la zonele de lucru. Orice cazare a forței de muncă va fi gestionată astfel încât să se evite impactul asupra comunității. Au fost stabilite un plan de gestionare a traficului, măsuri de implicare a comunității și un mecanism public de soluționare a reclamațiilor pentru a minimiza perturbările, a asigura condiții de siguranță pe toată durata construcției și a permite raportarea oricăror probleme care apar.

5.5. Impactul asupra întreprinderilor și ocupării forței de muncă

Proiectul va genera oportunități de angajare locale pe termen scurt pe durata construcției, Antreprenorul fiind

încurajat să acorde prioritate angajării forței de muncă locale, acolo unde este posibil.

Întreprinderile situate în apropierea drumului pot fi supuse unor restricții temporare de acces sau modificări ale punctelor de intrare/ieșire pe durata construcției.

Zgomotul și praful temporare pot afecta întreprinderile situate în apropierea zonelor de lucru.

Se vor aplica măsuri de gestionare a traficului pentru a reduce la minimum riscurile de siguranță în jurul întreprinderilor.

Consultările cu întreprinderile afectate vor continua pe toată durata construcției, iar accesul va fi menținut oriunde este posibil. Nu se preconizează nicio deplasare economică.

5.6. Impactul asupra infrastructurii existente și a serviciilor publice

Activitățile de construcție pot afecta temporar infrastructura și serviciile publice existente, inclusiv drumurile, utilitățile și bunurile private situate în apropierea șantierului. Antreprenorul va coordona activitatea cu furnizorii de utilități, va menține continuitatea serviciilor acolo unde este posibil și va reface orice infrastructură afectată. În cazul în care utilitățile vor fi întrerupte, informațiile vor fi comunicate în avans părților afectate, iar întreruperile vor fi reduse la minimum. Înainte de începerea lucrărilor, se va întocmi o documentație de referință privind starea bunurilor din apropiere, pentru a permite identificarea clară a eventualelor daune și pentru a facilita soluționarea reclamațiilor.

5.7. Probleme și standarde privind forța de muncă

Condițiile de muncă și de lucru pentru toți lucrătorii implicați în proiect vor respecta legislația națională și Cerința de performanță 2 a BERD. Antreprenorul va fi obligat să pună în aplicare politici adecvate de resurse umane (HR), să asigure condiții de muncă echitabile și sigure, să ofere un mecanism de soluționare a reclamațiilor lucrătorilor și să aplice un Cod de conduită tuturor angajaților și sub-antreprenorilor. De asemenea, se vor lua măsuri pentru a preveni munca copiilor sau munca forțată, pentru a promova nediscriminarea și pentru a asigura aplicarea consecventă a prevederilor privind sănătatea și siguranța pe toate șantierele.

5.8. Achiziționarea de terenuri și relocarea

Cea mai mare parte a proiectului este situată pe terenuri rutiere existente aflate în proprietatea statului. Cu toate acestea, vor fi necesare mici suprafețe de teren privat pentru ajustări minore ale aliniamentului și pentru ocolitoarea Giurgiulești.

De asemenea, poate fi necesară utilizarea temporară a terenurilor pentru șantiere, căi de acces sau depozitarea materialelor, acordându-se prioritate terenurilor de stat.

Impacturile potențiale includ achiziția la scară mică de terenuri agricole și restricții temporare de acces pentru fermieri. Nu se preconizează strămutări fizice. Riscurile de strămutare economică sunt limitate și vor fi atenuate prin Planul de management de mediu și social (ESMP) și Cadrul de politică de relocare (RPF).

Un RPF a fost elaborat în paralel, iar prezentul NTS face trimitere la acest document în conformitate cu PR5 al BERD.

Compensațiile vor respecta PR5 al BERD și legislația moldovenească, incluzând plata costului integral de înlocuire înainte de preluarea terenului, sprijin pentru mijloacele de trai afectate acolo unde este necesar, implicarea ținută

a gospodăriilor vulnerabile și menținerea accesului temporar pe durata construcției.

5.9. Impactul asupra traficului local și a accesului

Lucrările de construcție pot necesita restricții temporare de trafic, inclusiv secțiuni cu o singură bandă și viteze reduse. Un plan de gestionare a traficului va asigura circulația în siguranță a vehiculelor și a pietonilor, semnalizare clară și comunicarea la timp a devierilor.

Pot apărea modificări temporare ale punctelor de acces, cu redirecționarea pe drumurile locale, acolo unde este necesar. Dispozițiile finale privind accesul vor fi confirmate prin auditul de siguranță rutieră.

5.10. Probleme de sănătate și siguranță la locul de muncă și de sănătate publică

Activitățile de construcție vor genera riscuri pentru sănătatea și siguranța la locul de muncă, inclusiv lucrări în apropierea traficului, a utilajelor și a rețelelor de utilități. Antreprenorul va implementa un Plan de sănătate și siguranță la locul de muncă care să acopere instruirea, utilizarea echipamentelor de protecție, zonele de lucru supravegheate și procedurile de urgență. Un mecanism de soluționare a reclamațiilor lucrătorilor și un Cod de conduită se vor aplica tuturor angajaților și sub-antreprenorilor. În timpul exploatării, întreținerea drumurilor va respecta practicile standard de siguranță.

5.11. Impactul socio-economic, inclusiv asupra grupurilor vulnerabile

În timpul construcției, restricțiile temporare de acces, zgomotul, praful și traficul intens pot afecta în mod disproporționat și grupurile vulnerabile — inclusiv femeile cu responsabilități de îngrijire, persoanele în vârstă, copiii și persoanele cu dizabilități — prin limitarea mobilității în condiții de siguranță și a accesului la serviciile esențiale. Perturbările la stațiile de transport public, pe trotuare și la trecerile de pietoni locale pot crește riscurile de siguranță și durata deplasărilor, în special pentru femeile și fetele care se bazează mai mult pe mersul pe jos și pe autobuze.

În faza operațională, conectivitatea îmbunătățită va spori accesul la servicii de sănătate, educație și alte servicii esențiale, în timp ce iluminatul modernizat, traseele pietonale mai sigure și infrastructura îmbunătățită a stațiilor de autobuz vor consolida mobilitatea, confortul și securitatea personală pentru toți, cu beneficii deosebite pentru femei, copii, persoane în vârstă și persoane cu dizabilități.

6. Comunicare

6.1. Detalii de contact

Administrația Națională a Drumurilor (AND), care acționează în calitate de unitate de implementare a proiectului, va servi drept principalul punct de contact pentru informații, întrebări și preocupări legate de proiect. Datele de contact și canalele de comunicare sunt disponibile public pe site-ul web al AND (www.andsa.md), persoană de contact: Ludmila Vîrlan – Specialist în mediu și aspecte sociale – Șef al Departamentului Dezvoltare Durabilă și Mediu: e-mail: ludmila.virlan@andsa.md.

Site-ul web al AND oferă informații de contact și un formular online pentru trimiterea de întrebări sau reclamații (plângeri). Un mecanism de reclamații specific proiectului, descris în SEP, este disponibil pentru toate părțile

interesate afectate și interesate.

Documentele cheie ale proiectului (EIMS, PMMS, NTS, SEP, RPF și actualizări) vor fi disponibile pe site-ul web al AND și, acolo unde este relevant, pe site-ul web al BERD. Copii tipărite vor fi, de asemenea, accesibile la birourile administrației publice locale de-a lungul coridorului.

În localitățile afectate vor fi amplasate panouri informative pentru a oferi noutăți privind lucrările și informații de contact.

Antreprenorul va numi un ofițer de legătură cu comunitatea (CLO) pentru a menține comunicarea zilnică cu comunitățile afectate. Datele de contact ale CLO vor fi făcute publice înainte de începerea construcției.

Implicarea continuă va fi menținută pe toată durata construcției și a exploatării, în conformitate cu SEP. Se va acorda o atenție deosebită asigurării faptului că grupurile vulnerabile primesc informații într-un mod accesibil.

Locuitorii pot, de asemenea, să trimită întrebări sau reclamații prin intermediul primăriei locale, care va pune la dispoziție formulare tipărite pentru reclamații și informații despre proiect.

6.2. Procesul de soluționare a eventualelor probleme care apar în cadrul proiectului „ ”

Un mecanism de soluționare a reclamațiilor pe mai multe niveluri, accesibil și transparent este disponibil pentru toate comunitățile, întreprinderile și utilizatorii de terenuri pe toată durata construcției și a fazei inițiale de exploatare. Acest lucru respectă cerințele PR10 ale BERD.

Un mecanism de soluționare a reclamațiilor (MSR) pe mai multe niveluri, accesibil și transparent va funcționa pe toată durata construcției și a fazei inițiale de exploatare, în conformitate cu PR10 al BERD. MSR va permite oricărui membru al comunității, întreprinderii, utilizatorului de terenuri sau organizației să transmită preocupările verbal sau în scris, personal sau anonim, fără costuri pentru utilizatori.

AND și Antreprenorul (Antreprenorii) său (săi) vor implementa și gestiona MSR, asigurându-se că toate reclamațiile sunt înregistrate, evaluate și primesc un răspuns în termenele stabilite de legislația națională și de procedurile descrise în SEP-ul proiectului. Toate reclamațiile vor fi înregistrate și monitorizate prin intermediul sistemului AND. Formularele de reclamație sunt disponibile în română și rusă pe site-ul web al AND, iar copii tipărite vor fi distribuite primăriilor, birourilor Antreprenorilor (la fața locului și în afara amplasamentului) și inginerului de supraveghere pentru a asigura accesul facil al comunităților afectate. Reclamațiile pot fi depuse și prin telefon, e-mail sau poștă, utilizând datele de contact publicate în SEP.

Membrii comunității pot depune reclamații direct la primărie pentru probleme legate de activitățile Antreprenorului. Acestea vor fi transmise către Compania de Supraveghere a Construcțiilor (care reprezintă AND). Dacă problema nu este rezolvată în termen de o săptămână, reclamații pot escala problema către conducerea AND.

AND recunoaște că pot apărea preocupări în diferite etape ale proiectului; prin urmare, datele de contact ale Antreprenorului vor fi făcute publice odată ce Antreprenorul EPC va fi numit.

Antreprenorul va institui un mecanism separat de soluționare a reclamațiilor lucrătorilor pentru a aborda preocupările legate de locul de muncă, asigurând confidențialitatea și lipsa represaliilor.

6.3. Link către Planul de implicare a părților interesate

Un Plan de implicare a părților interesate (SEP) a fost elaborat ca parte a EIMS, iar un mecanism dedicat de soluționare a reclamațiilor a fost dezvoltat în conformitate cu cerințele naționale și cu PR 10 al BERD. Acest rezumat non-tehnic este conceput pentru a completa și a face trimitere la SEP.

SEP prezintă: identificarea tuturor grupurilor de părți interesate, activitățile de implicare desfășurate în timpul stabilirii domeniului de aplicare al EIMS, redactarea și divulgarea EIMS, programul viitor de consultare pentru loturile proiectului, metodele de implicare adaptate grupurilor vulnerabile, materialele și canalele de divulgare, procedurile mecanismului de soluționare a reclamațiilor, indicatorii de monitorizare pentru implicarea părților interesate și angajamentele de raportare. SEP asigură:

- o comunicare regulată, oportună și ușor de înțeles;
- implicare bidirecțională semnificativă;
- înregistrarea și răspunsul la feedback;
- adaptarea implicării în timpul construcției (de exemplu, întâlniri mai frecvente atunci când apar modificări ale accesului).

SEP și MSR au fost aprobate de către AND pentru a asigura o implicare continuă, transparentă și incluzivă pe tot parcursul ciclului de viață al proiectului. Implicarea părților interesate va continua și în fazele de proiectare detaliată și de construcție, pentru a se asigura că toate grupurile afectate sunt informate și consultate în permanență.

SEP și MSR vor fi implementate în comun de către AND/PIU și Antreprenori, sub supravegherea echipei de mediu și social (E&S) a AND, care va coordona, monitoriza și raporta activitățile de implicare. Rezultatele implicării părților interesate și statisticile privind reclamațiile vor fi sintetizate în rapoarte semestriale de monitorizare de mediu și social prezentate BERD.

SEP va rămâne un document viu, actualizat pe măsură ce proiectul, calendarul de construcție sau prioritățile părților interesate evoluează, asigurând conformitatea continuă cu cerințele PR 10 și ToR ale BERD. SEP actualizat va rămâne accesibil publicului până când proiectul va deveni pe deplin operațional.

Anexă

Data	Localitate / Părți interesate implicate	Feedback/Preocupări/Probleme
28.08.2025	(Loturile 1, 2) Satul Porumbrei, primar	<p>A salutat reluarea consultărilor și a solicitat alinierea lucrărilor la drumuri cu planurile locale de dezvoltare.</p> <p>Comuna a raportat o creștere demografică puternică, o acoperire ridicată a rețelei de gaze și investiții recente în domeniul apelor uzate.</p> <p>A subliniat că așezarea se extinde și va beneficia de un acces îmbunătățit și de siguranță rutieră sporită.</p> <p>A solicitat extrase cadastrale pentru a verifica parcelele de teren potențial afectate de lărgirea drumului și sprijin pentru organizarea de grupuri de discuții cu fermierii și întreprinderile de la marginea drumului.</p>
28.08.2025	(Lotul 4) Satul Giurgiulești, primar	<p>Gestionarea siguranței și a accesului, integrarea cu logistica de frontieră și proiectele regionale reprezintă o prioritate în sud</p> <p>Primarul și consiliul local au subliniat nevoia acută de a devia fluxurile de tranzit greu din centrul satului, după mai bine de două decenii de trafic de tranzit intens. Ocolitoarea a fost considerată pe scară largă ca fiind cea mai importantă îmbunătățire pentru bunăstarea și siguranța comunității.</p> <p>Serviciile locale sunt relativ bine dezvoltate pentru o comună mică (școală, grădiniță, clinică, bibliotecă, muzeu; acoperire extinsă a rețelei de apă), dar există încă lacune – în special rețeaua de canalizare incompletă și o moștenire de deșeuri negestionate pe care municipalitatea încearcă să o sistematizeze.</p> <p>Administrația a furnizat informații cadastrale la nivel de parcelă pentru șoseaua de centură și și-a confirmat disponibilitatea de a se coordona cu Portul Liber Internațional Giurgiulești și cu cele două puncte de trecere a frontierei (Giurgiulești–Galați și Giurgiulești–Reni), astfel încât logistica construcției și gestionarea viitoare a traficului să fie coerente.</p> <p>Autoritățile locale au solicitat ca zonele de parcare și de staționare a camioanelor să fie planificate în mod coerent, în coordonare cu șoseaua de centură, și au menționat interfața cu șoseaua de centură Slobozia-Mare, aflată în prezent în construcție.</p>
28.08.2025	(Lotul 4) Consiliul Raional Cahul, vicepreședinte	<p>Impactul construcției</p> <p>Administrația a preluat preocupările comunității, subliniind fisurile din clădiri și costurile de reparații ale gospodăriilor atribuite vibrațiilor provocate de vehiculele grele, și a susținut planul pentru o zonă de parcare a camioanelor și îmbunătățiri logistice în apropierea frontierei, pentru o mai bună organizare a transportului internațional de marfă. Raionul a indicat, de asemenea, o rețea de strategii regionale (apă, deșeuri, transport, climă, sănătate publică) care ar trebui să constituie cadrul pentru atenuarea și monitorizarea proiectului.</p>
12.09.2025	(Lotul 1) Satul Bacioi, primar	<p>Preocupări privind siguranța și accesul periurban la intersecții și de-a lungul fațadelor dens populate</p> <p>Primarul a solicitat o intersecție proiectată corespunzător 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 lângă Străisteni pentru a sprijini zona industrială emergentă.</p>
12.09.2025	(Lotul 1) Satul Horești, satul Țipala, primari	<p>Gestionarea siguranței și a accesului</p> <p>Horești și Țipala au subliniat necesitatea de a regulariza și de a asigura siguranța modelelor de acces care au evoluat de-a lungul timpului: întreprinderile și fermele se bazează pe multiple intrări informale; locuitorii folosesc întoarceri în U nesigure lângă o stație de alimentare pentru a evita ocolurile lungi; iar vizibilitatea slabă pe timp de noapte contribuie la producerea de coliziuni. Ambele comune au solicitat ca toate căile de acces să fie verificate din punct de vedere al siguranței, ca la intersecția cu sens giratoriu de pe L465 să fie instalat iluminat și ca deplasările utilajelor agricole să fie luate în considerare în mod explicit în proiectare.</p>
18.09.2025	(Lotul 1) Satul Răzeni, primar	<p>Intersecții sigure, semnalizate și iluminate, cu benzi de accelerare/decelerare</p>

		Răzeni, traversat de M3, a semnalat un risc ridicat de accidente la intrările în localitate și un pericol deosebit pentru pietonii care traversează spre cimitirul de pe partea opusă; comuna a susținut separarea completă prin mediană, eliminarea traversărilor la nivel, accesul controlat cu benzi de accelerare/decelerare (inclusiv la km 28 spre livezi) și rute paralele alternative pentru vehiculele d , care nu au acces pe autostradă
18.09.2025	(Lotul 1) Discuție în grup de discuție cu persoane în vârstă (20 de participanți)	Soluții formale pentru pietoni în cazul în care comunitățile sau destinațiile (de exemplu, cimitirele) se află de cealaltă parte a drumului; și măsuri pentru descurajarea traficului de tranzit în sate. Locuitorii din Răzeni au susținut punctele principale ale primarului și au adăugat solicitări privind iluminatul continuu și trecerile de pietoni amenajate.
19.09.2025	(Lotul 2) Satul Sagaidac, primarul	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 satul cu viteză mare pentru a evita monitorizarea de pe drumul principal, solicitând semnalizare și restricții la intersecția cu M3 pentru a descuraja traficul de ocolire.

Tabel 2: Feedback din consultarea din etapa de definire a domeniului de aplicare

Lot	Comunități/Părți interesate cheie	Implicare și colectare de date primare	Tipul de implicare propus	Responsabilități	Link către publicație	Participanți
Toți	AND	26 februarie 2026	Studiu de referință și implicarea comunității	Consultanți EIMS /AND	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/	Anunț online
Lot ul 1	Comuna Băcioi cu satele Străisteni, Frumușica, Brăila	10 februarie 2026, ora 11.00-12.00	Întâlnire cu comunitatea, discuții de grup cu proprietarii de terenuri din apropierea coridorului M3 și cu întreprinderile de la marginea drumului, discuții de grup cu persoanele vulnerabile, sondaj de referință, prezentare a broșurii cu informații despre proiect și MSR	Consultanți EIMS /AND	https://bacioi.md/2026/02/05/consultari-publice-privind-proiectului-de-evaluare-a-impactului-de-mediul-social-si-siguran-rutiera-pe-traseul-m3/	Implicarea comunității - 22 de participanți, inclusiv proprietari de terenuri Discuții de grup cu femei – 12 participante Chestionați – 25 de rezidenți
Lot ul 1	Comuna Răzeni, satul Milestei Noi	10 februarie 2026 14.00-15.00	Întâlnire cu comunitatea, discuții în grupuri focus cu fermieri/utilizatori de terenuri și întreprinderi din apropierea coridorului M3, discuții în grupuri focus cu femei (grupuri vulnerabile), sondaj de referință, prezentare a broșurii cu informații despre proiect și MSR	Consultanți EIMS /AND	https://www.facebook.com/share/p/1aqvY4W3Jx/?mibextid=wwXlfr	Implicarea comunității - 23 de participanți Discuție de grup cu femei – 10 femei Chestionați – 16 rezidenți

Lot ul 1	Comuna Horești	¹¹ februarie 2026 10.00-11.00	Întâlnire comunitară, discuții în grup cu proprietarii de terenuri agricole și întreprinderile din apropierea coridorului M3, discuții în grup cu persoanele vulnerabile, prezentarea broșurii privind studiul de referință cu informații despre proiect și MSR	Consultanți EIMS /AND	https://www.facebook.com/share/p/18RPHiX66r/?mibextid=wwXlfr https://horesti.md/2026/02/05/520/	Implicarea comunității - 23 de participanți, inclusiv fermieri și întreprinderi din zona de drept de trecere. Discuții de grup cu femei – 10 femei Chestionați – 10 rezidenți
Lot ul 1	Țipala, comuna , cu satele Budăi și Bălțați	11 februarie 2026 13.00-14.00	Întâlnire cu comunitatea, Întâlnire cu asistentul social al APL și FGD cu grupurile vulnerabile, Prezentarea broșurii cu informații despre proiect și MSR, Studiu de referință	EIMS Consultanți/ AND	https://tipala.primarie.md/events/consultari-publice-proiectul-de-evaluare-a-impactului-pe-traseul-m3/	ul comunității și implicarea acesteia - 16 participanți Discuții în grup cu femei – 8 femei Chestionați – 11 rezidenți
Lot ul 1	Comuna Porumbrei cu satul Sagaidacul Nou	¹⁷ februarie 2026 11.00-12.00	Ședință comună pentru loturile 1–2, întâlnire cu comunitatea, discuții în grupuri focus cu proprietarii de terenuri din fosta fază 1 de achiziție a terenurilor, prezentare a broșurii cu informații despre proiect și MSR, studiu de referință	Consultanți EIMS /AND	https://www.facebook.com/share/p/1DUpxhecRQ/?mibextid=wwXlfr	Implicarea comunității - 18 participanți, inclusiv reprezentanți ai mediului de afaceri. Discuție de grup cu femei – 8 femei Discuție de grup cu persoanele în vârstă – 14 persoane Chestionați – 15 locuitori
Lot ul 2	Satul Sagaidac	¹⁷ februarie 2026 14.00-15.00	Întâlnire comunitară, discuții de grup cu gospodăriile vulnerabile (persoane vârstnice/femei), prezentarea broșurii cu informații despre proiect și MSR, Studiu de referință	Consultanți EIMS/AND	publicat pe panoul informativ din fața clădirii principale a primăriei și în grupul Viber	Implicarea comunității - 19 participanți Discuție de grup cu femei – 7 femei, discuție de grup cu vârstnici – 10 persoane Chestionați – 16 rezidenți
Lot ul 2	Satul Grădiște	¹⁹ februarie 2026 11.00-12.00	Întâlnire cu comunitatea, interviuri individuale cu asistentul social al APL și discuții de grup cu grupurile vulnerabile, studiu de referință, prezentare a broșurii cu informații despre proiect și MSR	Consultanți EIMS/AND	https://primariagradieste.md/2026/02/10/anunt-cu-privire-la-organizarea-consultarilor-publice-privind-proiectul-de-evaluare-a-impactului-de-mediul-social-si-siguranța-rutiera-pe-traseul-m3/	Implicarea comunității - 16 participanți Discuții în grup cu femei – 6 femei, discuții în grup cu persoane în vârstă – 10 persoane Chestionați – 16 rezidenți
Lot ul 2	Comuna Ecaterinovca cu satul Coștangalia	^{19^h} februarie 2026 9.00-10.00	Întâlnire cu comunitatea, interviuri individuale cu asistenții sociali, prezentarea broșurii	Consultanți EIMS/AND	https://primariaecatrinovca.md/	Implicarea comunității - 28 de participanți FGD cu femei – 9 femei, FGD cu

			privind studiul de referință cu informații despre proiect și discuție de grup cu reprezentanții comunității locale (MSR) axată pe siguranță (transportul copiilor la școala din Grădiște)			persoane vârstnice – 11 persoane Chestionați – 18 rezidenți
Lot ul 4	Satul Cîșlița- Pruț	²⁰ februarie 2026 11.00-12.00	Întâlnire cu comunitatea, discuții de grup cu fermierii și proprietarii de terenuri din apropierea șoselei de centură, Studiu de referință privind achiziția de terenuri și relocarea	Consultanți EIMS/AND	https://www.facebook.com/share/p/1DnZY2Yetz/?mibextid=wwXlfr	Implicarea comunității - 14 participanți Discuție de grup cu femeii – 5 femeii, discuție de grup cu persoane în vârstă – 9 persoane Chestionați – 12 rezidenți
Lot ul 4	Satul Giurgiulești	20 februarie ²⁰ 2026 13.00-14.00	Discuție în grup cu întreprinzătorii, grupul de femeii, sesiune de , consultare cu gospodăriile persoanelor vârstnice, discuție în grup cu fermierii și proprietarii de terenuri din apropierea șoselei de centură, sondaj de referință	Consultanți EIMS/ AND	https://www.facebook.com/share/p/14W99A2R9tF/?mibextid=wwXlfr	Implicarea comunității - 45 de participanți Discuții în grup cu femeii – 20 de femeii, discuții în grup cu persoane în vârstă – 25 de persoane Discuții de grup cu reprezentanți ai mediului de afaceri – 5 întreprinderi Chestionați – 29 de rezidenți
Lot ul 2	Orașul Cimișlia (sesiuni comune pentru loturile 2-3)	23 februarie 2026 10.30 – 11.30	Întâlnire cu comunitatea, discuții în grupuri focus și sondaj de referință, prezentare a broșurii cu informații despre proiect și MSR, sondaj de referință	Consultanți EIMS/AND	https://www.facebook.com/share/p/17jMZ2r9nd/?mibextid=wwXlfr	Implicarea comunității - 35 de participanți Discuție de grup cu femeile – 18 femeii, discuție de grup cu persoanele în vârstă – 13 persoane Grup de discuție cu mediul de afaceri – 6 întreprinderi Chestionați – 29 de rezidenți
Lot ul 3	Satul Ciucur- Mingir	²³ februarie 2026 13.00-14.00	Întâlnire comunitară, discuții de grup axate pe siguranță (copiii transportați la școlile situate în apropiere), implicarea la nivel de gospodărie a grupurilor de persoane cu dizabilități/vârstnici, studiu de referință	Consultanți EIMS/AND	https://www.facebook.com/photo?fbid=2172123426957213&set=gm.1752907182780433&id=355999019137930	Implicarea comunității - 24 de participanți Discuții în grup cu femeii – 11 femeii, discuții în grup cu persoane vârstnice – 15 persoane Chestionați – 16

						rezidenți
--	--	--	--	--	--	-----------

Tabel 3: Activități de implicare EIMS și sondaj de referință

Deși fiecare localitate a reflectat probleme specifice zonei, au apărut câteva teme recurente de-a lungul coridorului

Preocupări cheie în rândul comunităților	Descriere
Siguranța rutieră (preocupare dominantă în toate loturile)	Accesuri neautorizate și lipsa benzilor de accelerare/decelerare. Manevre neregulate ale șoferilor care traversează M3 pentru a evita nodurile rutiere cu niveluri separate. Incidență ridicată a accidentelor rutiere și a incidentelor care ar fi putut duce la accidente, inclusiv cazuri care implică copii și bicicliști. Lipsa barierelor de protecție, curbe nesigure, canalizare insuficientă. Iluminarea deficitară a drumurilor, în special în apropierea așezărilor, a intersecțiilor și a stațiilor de autobuz.
Mobilitatea utilajelor agricole și calitatea rutelor alternative	Fermierii au semnalat în mod constant utilizarea nesigură a M3 din cauza lipsei unor drumuri paralele viabile. Căile agricole alternative sunt noroioase, neîntreținute și nesigure, în special sub poduri.
Zgomot, praf și calitatea aerului	Situația este deosebit de gravă în Băcioi, Răzeni, Giurgiulești și Sagaidacul Nou. Plângeri privind zgomotul cumulativ (drum + aeroport, Lotul 1)
Accesul întreprinderilor și activitatea economică	Întreprinderile au solicitat: Acces direct garantat sau rute alternative adecvate. Benzi de accelerare/decelerare pentru a menține viabilitatea comercială. Evitarea închiderii intrărilor existente fără consultări prealabile.
Siguranța pietonilor și transportul public	Lipsa sau nesiguranța trecerilor de pietoni (de exemplu, accesul la cimitirul din Răzeni). Comportament nesigur al operatorilor de transport public care opresc direct pe M3 (Porumbrei–Sagaidacul Nou). Distanțe mari de mers pe jos până la stațiile de autobuz (satul Sagaidac).
Riscurile grupurilor vulnerabile	Persoanele în vârstă și femeile au subliniat: Teama de impactul perioadei de construcție, aflusul de muncitori, vizibilitatea și rutele temporare nesigure. Nevoia de acces bine iluminat și sigur, posibilitatea ca MSR să depună plângeri în mod anonim.
Drenaj, inundații și infrastructura locală	Coștangalia a raportat inundații în timpul lucrărilor de construcție anterioare (2020) și teama de repetarea acestora.
Probleme legate de zona de frontieră (Lotul 4)	Giurgiulești a semnalat: praf persistent, vibrații și emisii cauzate de traficul intens de camioane grele. Necesitatea unor parări pentru camioane și a unor zone de staționare pentru a evita aglomerația. Riscuri pentru bicicliști și elevi din cauza camioanelor parcate de-a lungul drumului.

Tabel 4: Principalele preocupări ale comunităților în cadrul consultării EIMS

În toate localitățile, locuitorii și-au exprimat sprijinul ferm pentru proiect, subliniind îmbunătățirile preconizate în materie de siguranță și conectivitate. Măsurile propuse în mod frecvent au inclus:

- **Barierelor fonice** pentru așezările situate în apropierea drumului;
- **Îmbunătățirea iluminatului** la intersecții, stații de autobuz și aglomerări rezidențiale;
- **Trasee paralele/alternative** pentru utilajele agricole și accesul local;
- **Treceri de pietoni dedicate**, inclusiv o a doua trecere în Răzeni și îmbunătățiri în Porumbrei/Sagaidacul Nou;
- **Gestionarea îmbunătățită a traficului pe durata construcției**, semnalizare clară și acces sigur;
- **Flux continuu de informații** din partea AND și a Antreprenorilor; MSR funcțional.