

## ANEXA G

### 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-mediu-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-mediu-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-mediu-social-si-siguranta-rutiera-pe-traseul-m3/">https://bacioi.md/2026/02/05/consultari-publice-privind-proiectului-de-evaluare-a-impactului-de-mediu-social-si-siguranta-rutiera-pe-traseul-m3/</a>	Implicarea comunității - 22 de participanți, inclusiv proprietari de terenuri FGD cu femei – 12 participanți 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 vulnerabile), sondaj de referință, prezentare a broșurii cu informații despre proiect și GRM	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 Grupuri de discuții cu femei – 10 femei Chestionați – 16 rezidenți
<b>Lot ul 1</b>	<b>Comuna Horești</b>	11 februarie 2026 <b>10.00</b>	Întâlnire comunitară, discuții în grupuri focus cu proprietarii de terenuri agricole și întreprinderile din apropierea M3 ROW, discuții în grupuri focus cu persoanele vulnerabile, prezentarea broșurii cu informații de	Consultanți ESIA/AND	<a href="https://www.facebook.com/share/p/18RPHiX66r/?mibextid=wwXlfr">https://www.facebook.com/share/p/18RPHiX66r/?mibextid=wwXlfr</a> <a href="https://horesti.md/2026/02/05/520/">https://horesti.md/2026/02/05/520/</a>	Implicarea comunității - 23 de participanți, inclusiv fermieri și întreprinderi din zona de trecere a drumului. FGD cu femei – 10 femei Chestionați – 10 rezidenți

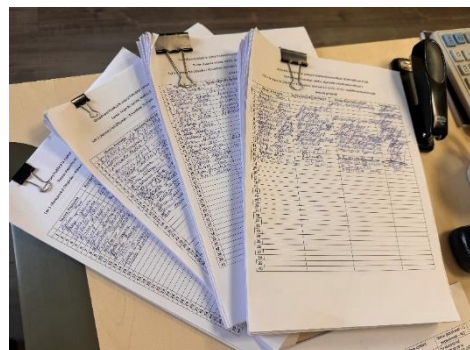
			bază despre proiect și GRM			
Lot ul 1	Comuna Țipala cu satele Budăi și Bălțați	11 februarie 2026 13.00	Întâlnire comunitară, întâlnire cu asistentul social LPA și FGD cu grupuri vulnerabile, prezentarea broșurii cu informații despre proiect și GRM, sondaj de referință	Consultanți ESIA/AND	<a href="https://tipala.primarie.md/events/consultari-publice-proiectul-de-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 participanți FGD cu femei – 8 femei Chestionați – 11 rezidenți
Lot ul 1	Comuna Porumbrei cu Satul Sagaidacul Nou	17 februarie 2026 11.00-12.00	Sesiune comună loturile 1-2, întâlnire comunitară, FGD cu proprietarii de terenuri din faza 1 de achiziție a terenurilor, prezentarea broșurii cu informații despre proiect și GRM, sondaj de referință	Consultanți 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 participanți, inclusiv reprezentanți ai întreprinderilor d . Grup de discuții cu femei – 8 femei Grupuri de discuții cu persoane în vârstă – 14 persoane Chestionați – 15 rezidenți
Lot ul 2	Satul Sagaidac	17 februarie 2026 14.00-15.00	Întâlnire comunitară, discuții în grupuri focus cu gospodării vulnerabile (persoane vârstnice/femei), prezentarea broșurii cu informații despre proiect și GRM, Studiu de referință	Consultanți ESIA/NRA	publicat pe panoul de informații din fața clădirii principale a primăriei și grupul Viber	Implicarea comunității - 19 participanți Grupuri de discuții cu femei – 7 femei, grupuri de discuții cu persoane în vârstă – 10 persoane Chestionați – 16 rezidenți
Lot ul 2	Satul Grădiște	19 februarie 2026 11.00	Întâlnire comunitară, KII cu asistentul social LPA și FGD cu grupurile vulnerabile, sondaj de referință, prezentarea broșurii cu informații despre proiect și GRM	Consultanți ESIA/NRA	<a href="https://primariagradiste.md/2026/02/10/anunt-cu-privire-la-organizarea-consultarilor-publice-privind-proiectul-de-evaluare-a-impactului-de-mediu-social-si-siguranta-rutiera-pe-traseul-m3/">https://primariagradiste.md/2026/02/10/anunt-cu-privire-la-organizarea-consultarilor-publice-privind-proiectul-de-evaluare-a-impactului-de-mediu-social-si-siguranta-rutiera-pe-traseul-m3/</a>	Implicarea comunității - 16 participanți FGD cu femei – 6 femei, FGD cu persoane în vârstă – 10 persoane Chestionați – 16 rezidenți
Lot ul 2	Comuna Ecaterinovca cu satul Coștangalia	19 <sup>h</sup> februarie 2026 9.00	Întâlnire comunitară, KII cu asistenți sociali, prezentarea broșurii cu informații despre proiect și GRM FGD axată pe siguranță (copiii transportați la școală în Grădiște)	Consultanți ESIA/AND	<a href="https://primariaecaterinovca.md/">https://primariaecaterinovca.md/</a>	Implicarea comunității - 28 de participanți FGD cu femei – 9 femei, FGD cu persoane în vârstă – 11 persoane Chestionați – 18 rezidenți
Lot ul 4	Satul Cișlița-Prut	20 februarie 2026 11.00	Întâlnire comunitară, grupuri de discuții cu fermieri și proprietari de terenuri din apropierea	Consultanți 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 Grupuri de discuții cu femei – 5 femei, grupuri

			șoselei de centură, studiu de referință privind achiziția de terenuri și relocarea			de discuții cu persoane în vârstă – 9 persoane Chestionați – 12 rezidenți
<b>Lot ul 4</b>	<b>Satul Giurgiulești</b>	20 februarie 2026 <b>13.00</b>	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 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 FGD cu femei – 20 de femei, FGD cu persoane în vârstă – 25 de persoane FGD cu întreprinderi – 5 întreprinderi Chestionați – 29 de rezidenți
<b>Lot ul 2</b>	<b>Orașul Cimișlia (sesiuni comune loturile 2-3)</b>	23 februarie 2026 <b>10.30</b>	Întâlnire comunitară, FGD și sondaj de referință, prezentarea broșurii cu informații despre proiect și GRM, sondaj de referință	Consultanți 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 FGD cu femei – 18 femei, FGD cu persoane în vârstă – 13 persoane FGD cu întreprinderi – 6 întreprinderi Chestionați – 29 de rezidenți
<b>Lot ul 3</b>	<b>Satul Ciucur- Mingir</b>	23 februarie 2026 <b>13.00-14.00</b>	Întâlnire comunitară, discuții de grup focusate pe siguranță (copii transportați la școli situate în alte sate utilizând M3), implicarea la nivel de gospodărie a grupurilor de persoane cu dizabilități/vârstnici, sondaj de referință	Consultanți ESIA/AND	<a href="https://www.facebook.com/photo?fbid=2172123426957213&amp;set=gm.1752907182780433&amp;id&amp;orvanity=355999019137930">https://www.facebook.com/photo?fbid=2172123426957213&amp;set=gm.1752907182780433&amp;id&amp;orvanity=355999019137930</a>	Implicarea comunității - 24 de participanți Grupuri de discuții cu femei – 11 femei, grupuri de discuții cu persoane vârstnice – 15 persoane Chestionați – 16 rezidenți

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

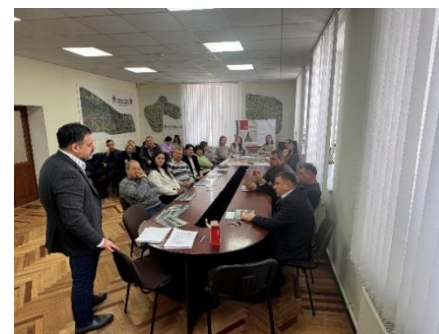
Activitățile de consultare fac parte din procesul de implicare a părților interesate în cadrul ESIA, în conformitate cu: Cerința de Performanță 10 a Băncii Europene pentru Reconstrucție și Dezvoltare (Publicarea informațiilor și implicarea părților interesate); Legislația națională a Republicii Moldova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



**Lotul 1 Comuna Băcioi cu satele Străisteni, Frumușica, Brăila**  
 Implicarea comunității - 22 de participanți, inclusiv proprietari de terenuri,  
 FGD cu femei – 12 participanți  
 Chestionați – 25 de rezidenți

10 februarie 2026, ora 11.00-12.00



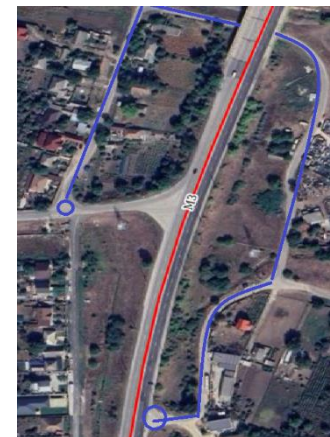
Implicarea comunității în comuna Băcioi a început cu o întâlnire cu autoritățile locale, care a avut loc la 12.09.2025, cu primarul comunei Băcioi, domnul Ilie Leahu. Această întâlnire a fost urmată de discuții cu locuitorii, fermierii și reprezentanții întreprinderilor locale situate de-a lungul coridorului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



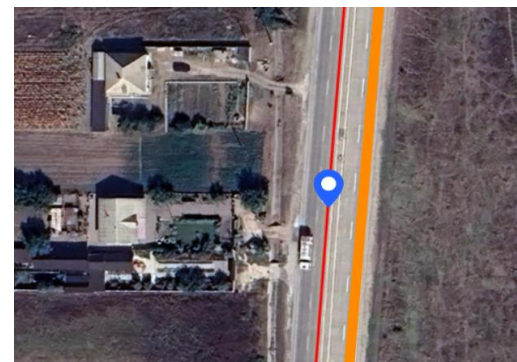
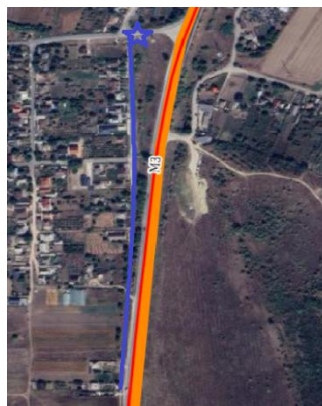
Măsuri propuse de rezidenți/întreprinderi/agricultori:

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/decelerare, 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 subzistență),
- 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 (Aol) 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 exploatarei, 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 gospodăria 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, confidentiale 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 aflulul 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 active**

Constatările 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 femeile – 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.

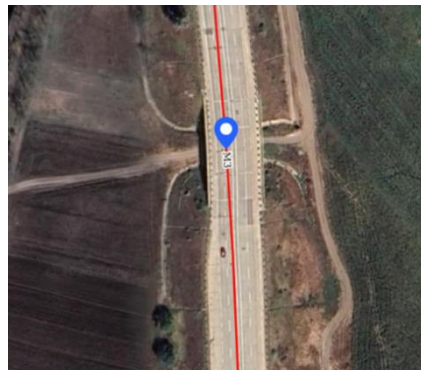
În ansamblu, concluziile consultării subliniază necesitatea unor soluții de proiectare a siguranței traficului și a unor măsuri de acces controlat în Răzeni, pentru a aborda riscurile existente și percepute pentru sănătatea și siguranța comunității.

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

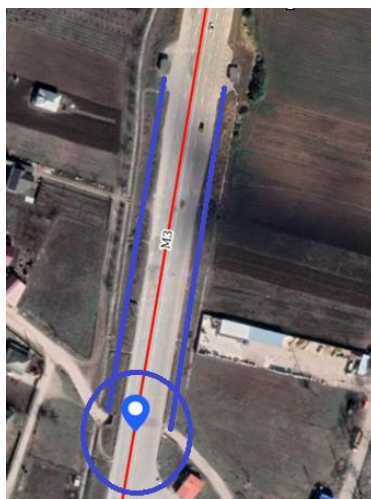
1. Calitatea scăzută a suprafeței drumului (datele de referință au relevat preocupările locuitorilor cu privire la transportul lor privat, care este afectat de calitatea drumului);
2. Siguranța rutieră scăzută din cauza numeroaselor accese neautorizate directe la drum sau a lipsei benzilor dedicate de 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 trasee 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.



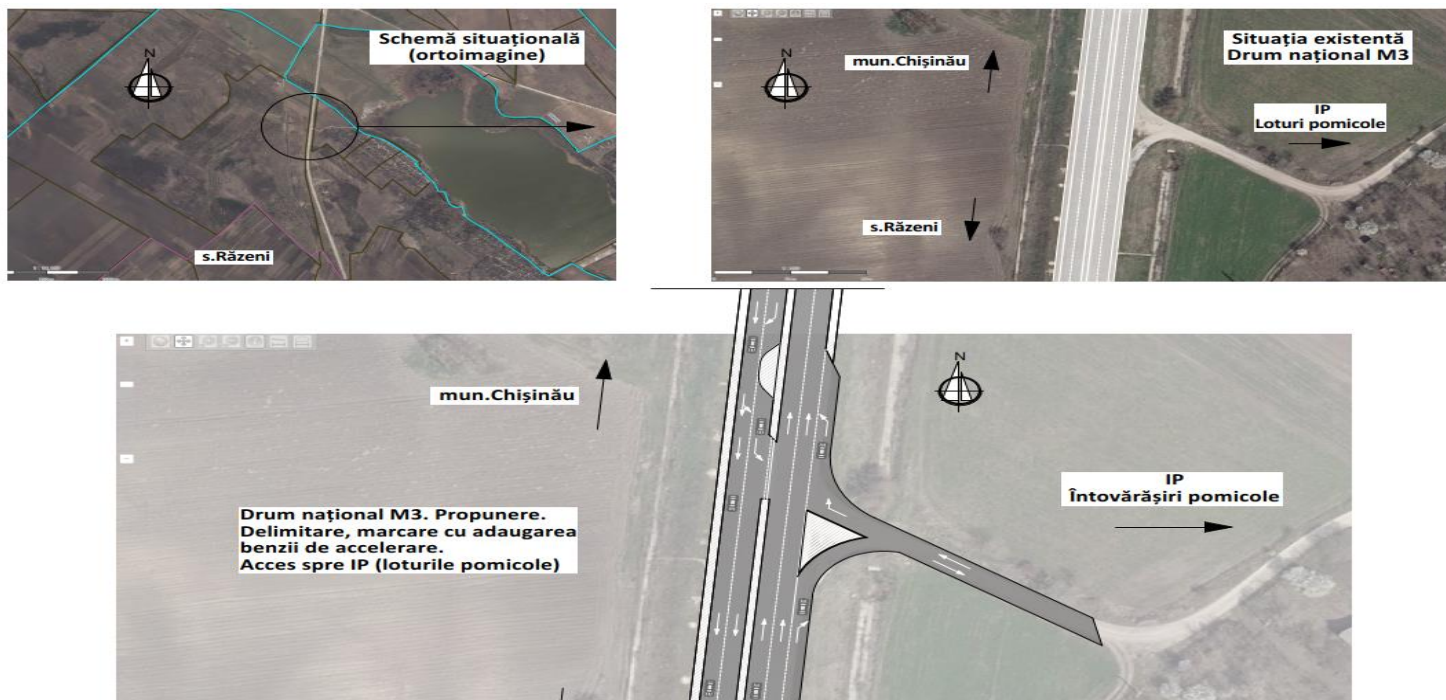
Măsuri propuse de rezidenți/întreprinderi/agricultori:

- 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 căsătoriti 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 copii. 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 femeii – 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:

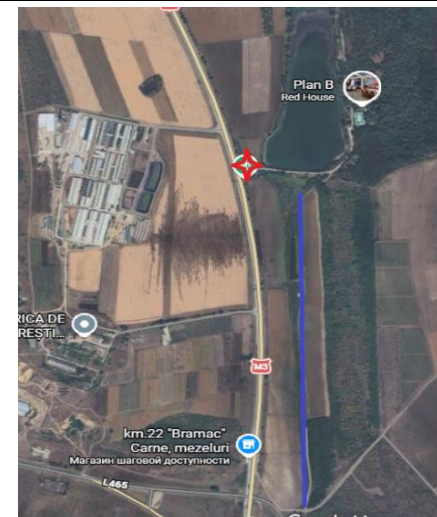
8. Iluminatul a fost propus de rezidenți ca măsură suplimentară de siguranță pentru utilizatorii drumului.
9. Drumurile alternative ar trebui proiectate special pentru a acomoda traficul agricol și ar trebui să asigure accesul direct și în condiții de siguranță la terenuri, păstrând în același timp siguranța 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.
10. 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.
11. 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 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, 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 ă, 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 (AoI), 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.

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 înaintea intersecției 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 reîntre 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.

PK 30+700



## 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>  Implicarea comunității - 19 participanți  FGD cu femei – 7 femei, FGD cu persoane în vârstă – 10 persoane  Chestionați – 16 rezidenți  <b>Satul Ecaterinovca (împreună cu satul Coștangalia),</b>  Implicarea comunității - 28 de participanți  Grupuri de discuții cu femei – 9 femei, grupuri de discuții cu persoane în vârstă – 11 persoane  Chestionați – 18 locuitori  <b>Satul Grădiște</b>  Implicarea comunității - 16 participanți  Grupuri de discuții cu femei – 6 femei, grupuri de discuții cu persoane vârstnice – 10 persoane  Chestionați – 16 locuitori</p>	<p><b>17 februarie 2026</b> 14.00 – 15.00 Satul Sagaidac  <b>19 februarie 2026</b> ora 9.00 – 10.00 Satul Coștangalia  <b>19 februarie 2026</b> 11.00 – 12.00 Satul Grădiște</p>	<div data-bbox="1184 217 1524 477"></div> <div data-bbox="1184 493 1524 753"></div> <div data-bbox="1184 769 1524 1029"></div> <div data-bbox="1562 217 1923 1029"> <p><b>CONSULTĂRI PUBLICE</b></p> <p><b>PROIECT M3 – LOT 2</b>  Porumbrei – Cimișlia (extindere de la 2 la 4 benzi)</p> <p>Proiect de reabilitare a rețelelor de drum  <b>M3</b> Chișinău – Comrat – Giurgiulești – frontieră cu România  Parte a rețelei TEN-T Moldova</p> <p><b>PENTRU LOCUITORII SATULUI COȘTANGALIA</b>  și al comunei Ecaterinovca, r-nul Cimișlia</p> <p><b>19 februarie 2026</b>  Ora 09:00 – 10:00  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 de la partenerii locali</li> </ul> <p><b>CINE ESTE INVITAT?</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Locuitorii satului COȘTANGALIA</li> <li>• Locuitorii satului ECATERINOVCA</li> <li>• Proprietarii de terenuri agricole</li> <li>• Mediiile 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 Fondul de Dezvoltare Regională și Fondul de Investiții</li> <li>• Banca Europeană pentru Reconstrucție și Dezvoltare (BERD)</li> <li>• Administrația Națională a Drumurilor (AND)</li> </ul> <p><b>PARTICIPAREA DURENĂVĂSĂRĂ CONTAZĂ!</b>  Ajută la realizarea proiectului de drum  de la Chișinău – Comrat – Giurgiulești – frontieră cu România</p> </div>
---	--	---

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.

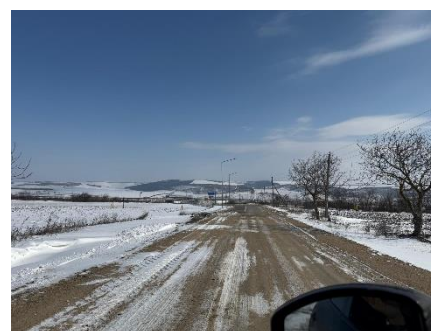
Satul Sagaidac, comuna Ecaterinovca cu satul Coștangalia și satul Grădiște sunt situate în zona de influență a proiectului (AoI) din lotul 2, la o distanță de până la 1 km, sunt conectate cu drumul M3 pentru utilizare zilnică, iar părțile interesate și-au exprimat satisfacția față de calitatea și performanța 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).

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.



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.

<p><b>Satul Cîșlița-Prut,</b>  Implicarea comunității - 14 participanți  FGD cu femei – 5 femei, FGD cu persoane în vârstă – 9 persoane  Chestionați – 12 rezidenți</p> <p><b>Satul Giurgiulești</b>  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</p>	<p><b>20 februarie 2026</b> 11.00 – 12.00  Satul Cîșlița-Prut  <b>20 februarie 2026</b> 14.00 – 15.00  Satul Giurgiulești</p>	   
<p>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.</p> <p>Pe ruta care leagă punctele de trecere a frontierei Giurgiulești - Reni, Giurgiulești - Galați există patru stații PECO.</p> <p>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.</p> <p>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”.</p>		



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, accidentele 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 de înaintea de începerea construcției.

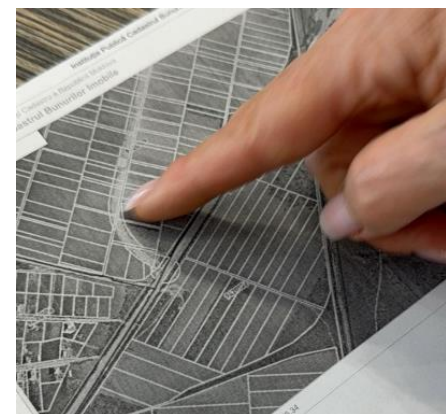
Poliția de frontieră și serviciul vamal au propus amenajarea unei parcări suplimentare pentru camioanele care tranzitează din Ucraina în România, în apropierea punctului de legătură M3 M3.1 (fotografie ilustrativă)

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-Put și Giurgiulești 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 Giurgiulești. 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 consecventă 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.

**Orașul Cimișlia**

Implicarea comunității - 35 de participanți  
FGD cu femei – 18 femei, FGD cu persoane în vârstă – 13 persoane  
FGD cu întreprinderi – 6 întreprinderi  
Chestionați – 29 de rezidenți

**23 februarie 2026 10.30 – 11.30**



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.

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.

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.

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.



În contextul sondajului socio-economic, prezentarea generală a orașului Cimișlia este caracterizată mai jos:

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

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.

#### **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. 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.

#### **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 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**

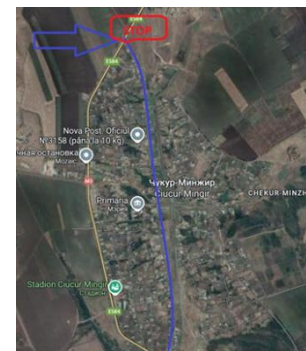
Nu a fost declarat patrimoniu cultural de către respondenți.

#### **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.



<p><b>Ciucur-Mingir</b>  Implicarea comunității - 24 de participanți  FGD cu femei – 11 femei, FGD cu persoane în vârstă – 15 persoane  Chestionați – 16 rezidenți</p>	<p><b>23 februarie 2026</b> 13.00 – 14.00</p>	
<p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p>		
<p><b>Rezumatul studiului de referință</b>  În contextul anchetei socio-economice, prezentarea generală a comunei Ciucur-Mingir este caracterizată mai jos:</p> <p><b>Secțiunea 1. Informații generale</b>  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.</p>		



## **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.