

Proiectul nr. 12002-106
Data: 26.06.2026
Versiunea: 1.1

Analiza de due diligence de mediu și
socială, evaluarea impactului și
auditul de siguranță rutieră pentru
Proiectul de reabilitare a rețelei rutiere
TENT-T din Moldova, DTM 55768

Evaluare de mediu și socială Tranșa 2 (6 loturi) Drumul R7

Conținut

Conținut	2
Lista figurilor	6
Lista tabelor	8
Fișa proiectului	10
Abrevieri.....	11
Notificare importantă/Declarație de exonerare de răspundere	12
1. Rezumat executiv	13
2. Descrierea proiectului	15
2.1. Descrierea tranșei 1 a proiectului	15
2.2. Dispunerea diferitelor instalații	15
2.2.1. Abordarea concretă privind construcția drumurilor d	15
2.2.2. Roluri și responsabilități	17
2.2.3. Desfășurarea licitației pentru lucrările de construcție (Achiziție internațională)	19
2.3. Descrierea detaliată a proiectului.....	21
2.3.1. Informații generale	21
2.3.2. Coridorul rutier și loturile proiectului	23
2.3.3. Parametrii tehnici și starea drumului existent	29
2.3.4. Structuri artificiale	30
2.3.5. Intensitatea fluxului de trafic	31
2.3.6. Descrierea proiectului de reabilitare (reconstrucție) a drumului d	33
2.3.7. Drum ocolitor temporar	44
2.3.8. Lucrări de atenuare a alunecărilor de teren d.....	44
2.3.9. Lotul 6 (Soroca – granița cu Ucraina).....	45
2.3.10. Materiale de construcție și standarde.....	46
2.4. Analiza alternativelor	46
2.4.1. Scenariul „fără proiect”	46
2.4.2. Lotul 1 (R14 – Drochia, 29 km), Lotul 2 (Drochia – Rîscani, 27,4 km), Lotul 3 (Rîscani – Costești, 30 km)	47
2.4.3. Lotul 4 (ocolirea Drochia).....	47
2.4.4. Lotul 6 (Soroca – granița cu Ucraina).....	48
3. Cerințe legale.....	51
3.1. Contextul politic, juridic și administrativ al ESA d.....	51
3.1.1. Strategii naționale	51
3.1.2. Strategiile de dezvoltare regională și locală (la nivel de raion) și planurile de urbanism	51
3.2. Procedurile de evaluare de mediu și socială aplicabile instituțiilor financiare internaționale	52
3.3. Cadrul de reglementare național și internațional, standardele și liniile directoare, precum și tratatele aplicabile	54
3.3.1. Legislația națională privind mediul/biodiversitatea	54
3.3.2. Acte normative specifice privind transporturile, urbanismul, construcțiile și administrația publică	56
3.3.3. Acte juridice specifice privind aspectele sociale, sănătatea și siguranța	56

3.3.4.	Acte normative tehnice privind mediul și construcțiile	57
3.3.5.	Directivele UE	58
3.3.6.	Tratate internaționale privind mediul.....	59
3.4.	Abordarea privind analiza comparativă.....	59
4.	Condiții de referință	61
4.1.	Stabilirea zonei de influență	61
4.2.	Emisiile atmosferice	67
4.3.	Zgomotul și vibrațiile	70
4.4.	Factori climatici și schimbările climatice d	73
4.5.	Geomorfologia și geologia	76
4.6.	Sol	81
4.7.	Apa	85
4.8.	Resurse biologice și ecologice d.....	99
4.8.1.	Situri „Emerald” și habitate	101
4.8.2.	Ariile naturale protejate (ANP)	109
4.8.3.	Fauna d.....	118
4.8.4.	Flora și ecosistemele forestiere	131
4.8.5.	Evaluarea biodiversității și vizite în teren.....	135
4.9.	Condiții socio-economice	144
4.9.1.	Contextul național, regional și local	144
4.9.2.	Guvernanța regională	146
4.9.3.	Populația, datele demografice, tendințele de migrație și ocuparea forței de muncă.....	148
4.9.4.	Activitățile economice și veniturile gospodăriilor	153
4.9.5.	Condițiile socio-economice din zona proiectului	156
4.9.6.	Receptori sociali identificați în zona proiectului (Loturile 1-6)	181
4.9.7.	Grupuri defavorizate și vulnerabile	186
4.9.8.	Sănătatea și siguranța comunității.....	188
4.9.9.	Siguranța rutieră și istoricul accidentelor	191
4.9.10.	Sănătatea și securitatea în muncă, forța de muncă și condițiile de muncă	195
4.9.11.	Genul și rolul femeilor în societate	207
4.10.	Patrimoniul cultural și siturile arheologice.....	209
4.10.1.	Siturile arheologice	212
4.10.2.	Monumente istorice	215
4.11.	Dreptul de proprietate asupra terenurilor și achiziționarea de terenuri.....	218
4.11.1.	Actele legislative specifice.....	219
4.11.2.	Proprietatea funciară și utilizarea terenurilor.....	225
4.11.3.	Achiziționarea permanentă de terenuri d	230
4.11.4.	Terenuri utilizate temporar	233
4.11.5.	Etapele exproprierii terenurilor în conformitate cu legislația națională.....	234
4.11.6.	GRM în cadrul procedurii de expropriere, în conformitate cu cadrul legal național	237
5.	Implicarea părților interesate	239
5.1.	Divulgarea informațiilor în cadrul evaluării de impact asupra mediului (ESA)	239
5.1.1.	Implicarea timpurie a părților interesate d	239

5.1.2.	Consultare publică și colectarea datelor de referință	245
5.1.3.	Cerințe transversale privind implicarea părților interesate	251
5.1.4.	Planul de divulgare a informațiilor și de consultare	252
5.2.	Activități de implicare a părților interesate pe durata ciclului de viață al proiectului	253
5.2.1.	SEP și implicare suplimentară	253
5.2.2.	Metode de implicare pe durata ciclului de viață al proiectului	254
6.	Impacturi potențiale	256
6.1.	Metodologia de evaluare a impactului	256
6.2.	Mediul fizic.....	258
6.2.1.	Aerul și schimbările climatice.....	258
6.2.2.	Sol.....	259
6.2.3.	Resurse de apă.....	260
6.2.4.	Zgomot și vibrații.....	262
6.2.5.	Deșeuri.....	263
6.3.	Biodiversitate.....	265
6.4.	Riscuri și impacturi socio-economice, precum și asupra sănătății, siguranței și securității	268
6.4.1.	Exproprierea terenurilor și deplasarea economică d	268
6.4.2.	Restricții de acces și circulație	273
6.4.3.	Comunitate Sănătate, siguranță și bunăstare	278
6.4.4.	Sănătate și securitate în muncă, forța de muncă și condițiile de muncă.....	285
6.4.5.	Dezvoltare economică, ocuparea forței de muncă și crearea de valoare la nivel local.....	297
6.4.6.	Patrimoniul istoric și cultural	301
6.4.7.	Matrice de evaluare a potențialului socio-economic.....	304
6.5.	Impacturi cumulative	307
6.6.	Principalele efecte pozitive ale proiectului	310
7.	Gestionarea impacturilor și a problemelor.....	312
7.1.	Aerul și schimbările climatice	312
7.2.	Sol	313
7.3.	Apa	314
7.4.	Zgomot și vibrații	315
7.5.	Deșeuri	317
7.6.	Biodiversitate.....	318
7.7.	Socio-economice.....	321
8.	Monitorizare și supraveghere	330
Anexe.....		358
Anexa 1:	Procese-verbale ale reuniunilor publice și consultărilor organizate	359
Anexa 2.1:	Lista de referință a speciilor de faună de interes european pentru care au fost declarate situri Emerald	360
Anexa 2.2:	Lista de referință a speciilor de floră de interes european pentru care au fost declarate situri Emerald	361
Anexa 2.3:	Lista speciilor reprezentative din faună (Mammalia, Reptilia și Amphibia), care au aria de răspândire în zona drumului R7	361
Anexa 2.4:	Lista speciilor de păsări țintă, cu statutul de protecție, care au aria de răspândire în zona drumului R7	362

Anexa 2.5: Cele mai comune specii de polenizatori din Republica Moldova	364
Anexa 2.6: Hărți ale siturilor Emerald din zona drumului R7	365

Lista figurilor

Figura 2-1: Amplasarea drumului R7	22
Figura 2-2: Lotul 1 (R14 – Drochia)	25
Figura 2-3: Lotul 2 (Drochia – Rîșcani)	26
Figura 2-4: Lotul 3 (Rîșcani – Costești)	27
Figura 2-5: Lotul 4 (Ocolirea Drochia)	28
Figura 2-6: Lotul 6	29
Figura 2-7: Intersecții cu sens giratoriu planificate	38
Figura 2-8: Secțiuni transversale tipice pentru LOT 2	39
Figura 2-9: Secțiuni transversale tipice pentru LOT 2	40
Figura 2-10: Secțiuni transversale tipice pentru LOT 2	41
Figura 2-11: Secțiuni transversale tipice pentru LOT 2	42
Figura 2-12: Secțiuni transversale tipice pentru LOT 2	43
Figura2-13 : Alternative analizate pentru proiectul de ocolire a orașului Drochia	48
Figura2-14 : Alternativa 1 din studiul de fezabilitate, 2021	49
Figura2-15 : Alternativa 2 din studiul de fezabilitate, 2021	49
Figura2-16 : Alternativa 3 din studiul de fezabilitate, 2021	50
Figura2-17 : Alternativă din studiul de fezabilitate, 2023	50
Figura 4-1: Amplasamentele proiectului și aria de influență , Loturile 1, 4 și 6	62
Figura 4-2: Amplasamentele proiectului și aria de influență, Loturile 2 și 3	63
Figura 4-3: Vehicule înmatriculate în Republica Moldova, la sfârșitul anului, pe tipuri de vehicule, 2010-2024, pe tipuri de vehicule și ani	67
Figura 4-4: Substanțe poluante emise în atmosferă de transportul rutier, în mii de tone	68
Figura 4-5 : Temperatura medie a aerului și precipitațiile	74
Figura 4-6: Regionalizarea pedogeografică în zona proiectului	77
Figura 4-7: Profilul altitudinal al Lotului 1	77
Figura 4-8: Profilul altitudinal al Lotului 2	78
Figura 4-9: Profilul altitudinal al Lotului 3	78
Figura 4-10: Profilul altitudinal al lotului 4	79
Figura 4-11: Profil altimetric, Lotul 6	80
Figura 4-12: Subbazine hidrografice din zona proiectului	86
Figura 4-13: Imagini ale celor mai importante cursuri de apă din zona proiectului	90
Figura 4-14: Amplasarea noului drum de ocolire a localității Drochia	95
Figura 4-15: Zona izvoarelor din satul Cosăuți	96
Figura 4-16: Drenajul apelor pluviale. Planul PC 24+0,0 - PC 28+0,0	97
Figura 4-17: Sistemul de drenaj al apei pluviale. PC 28+0,0 - PC 30+31,0	97
Figura 4-18: Harta zonelor naturale protejate (ZNP) din Lotul 6 (raionul Soroca)	111
Figura 4-19: Imagini din Rezervația peisagistică „Cosauti” (raionul Soroca)	112
Figura 4-20: Harta NPAS din Lotul 3 (raionul Rîșcani)	113
Figura 4-21: Imagini din rezervația naturală forestieră Lucăceni	114
Figura 4-22: Imagini din rezervația naturală forestieră Saptebani	114
Figura 4-23: Imagini din rezervația naturală a pădurii Stanca	115
Figura 4-24: Imagini din rezervația peisagistică „Suta de Movile”	116
Figura4-25 : Hărți ale zonelor naturale protejate (ZNP) din Lotul 1 (raionul Drochia)	117
Figura4-26 : Imagini din zona cernoziomului leșiat caracteristic stepei din Bălți	118
Figura 4-27: Rutele de migrație ale păsărilor	125
Figura4-28 : Principalele specii reprezentative din pădurile din zona drumului Lot 3 R7	133
Figura4-29 : Suprafața pădurilor în perioada de studiu (fotografie realizată de autor)	134
Figura4-30 : Imagini din evaluarea pe teren	136
Figura4-31 : Imagini cu habitate modificate în zona drumului, Lotul 1	137
Figura4-32 : Imagini cu vegetația tipică din Lotul 2	137
Figura4-33 : Imagini din pădurile „Șaptebani” și „Lucăceni”	138
Figura4-34 : Imagini cu vegetația tipică din zona drumului din Lotul 3	140
Figura4-35 : Imagini cu vegetația tipică din zona drumului din Lotul 4	140
Figura4-36 : Imagini din zona râului Nistru cu păsări acvatice	142
Figura4-37 : Imagini din zona rezervației peisagistice Cosăuți	142
Figura4-38 : Imagini de la întâlnirile pe teren cu specialiști din domeniul silviculturii și al cercetării științifice	143
Figura4-39 : Unități teritoriale administrative din Moldova	146
Figura4-40 : Prezentare generală a loturilor	157
Figura4-41 : Lotul 1 și Lotul 4, Corine Land Cover, 2023	158

Figura4-42 : Lotul 2 și Lotul 3, Corine Land Cover, 2023.....	159
Figura4-43 : Lotul 6, Corine Land Cover, 2023	160
Figura4-44 : Categoriile de decese	189
Figura4-45 : Accidente rutiere 2017-2024	192
Figura4-46 : Decese în urma accidentelor rutiere în Moldova între 2005 și 2024	193
Figura4-47 : Accidente rutiere cu răniți în Moldova, în perioada 2005-2024	193
Figura4-48 : Principalele cauze ale accidentelor rutiere	194
Figura4-49 : Subutilizarea forței de muncă în funcție de sex	207
Figura4-50 : Ponderea femeilor și a bărbaților în funcții de decizie în 2024	209
Figura5-1 : Panouri informative	241
Figura5-2 : Fotografii de la întâlnirile față în față cu reprezentanții întreprinderilor.....	243
Figura5-3 : Vizite la fața locului la diferitele loturi	244
Figura5-4 : Tabel: Întâlniri cu ANR.....	244
Figura5-5 : Implicarea comunității	250
Figura6-1 : Surse de poluare a aerului atmosferic	258
Figura6-2 : Surse de poluare a solului și subsolului.....	259
Figura 6-3: Surse de poluare a apelor de suprafață și subterane	260
Figura6-4 : Achiziționarea de terenuri și deplasarea economică	269
Figura6-5 : Restricții de acces și trafic	273
Figura6-6 : Sănătatea, siguranța și bunăstarea comunității.....	278
Figura6-7 : Sănătate și siguranță la locul de muncă, forța de muncă și condițiile de muncă	285
Figura6-8 : Dezvoltare economică, ocuparea forței de muncă și crearea de valoare.....	297
Figura6-9 : Patrimoniul istoric și cultural	301
Figura6-10 : Infrastructura de alimentare cu apă planificată în raport cu drumul R7 prevăzut pentru reconstrucție	309
Figura6-11 : Infrastructura de alimentare cu apă existentă (apeductul Soroca–Bălți) în raport cu noul drum Cosăuți–Soroca	309

Lista tabelelor

Tabelul 2-1: Cerințe tehnice.....	21
Tabelul 2-2: Principalele drumuri care se intersectează.....	23
Tabelul 2-3: Amplasarea loturilor proiectului.....	24
Tabelul 2-4: Amplasarea loturilor proiectului.....	24
Tabelul 2-5: Informații privind structurile artificiale	31
Tabelul 2-6: Date privind intensitatea fluxului de trafic la punctele de control.....	31
Tabelul 2-7: Previziuni privind creșterea PIB-ului pentru Moldova: creștere medie sau estimată ca fiind cea mai probabilă.....	31
Tabelul 2-8: Ratele de creștere a traficului	32
Tabelul 2-9 : Intensitatea traficului prognozată pe o perioadă de 15 ani.....	32
Tabelul 2-10: Informații privind terenurile care urmează să fie achiziționate	34
Tabelul 2-11: Detalii privind structura pavajului	35
Tabelul 2-12: Structuri artificiale majore	36
Tabelul 2-13: Detalii tehnice privind podurile majore (structuri noi sau reconstruite).....	37
Tabelul 2-14: Descrierea materialului	46
Tabelul 2-15 : Principalii indicatori tehnici și economici ai alternativelor analizate.....	48
Tabelul 3-1: Cerințele de performanță (PR) ale BERD.....	53
Tabelul 3-2: Prezentare generală a stadiului EIA pentru diferitele loturi	55
Tabelul 3-3: Prezentare generală a actelor normative	58
Tabelul 4-1: Zona de influență a proiectului.....	61
Tabelul 4-2: Poluanți monitorizați – Concentrații medii anuale comparate cu concentrațiile maxime admisibile.....	69
Tabelul 4-3: Locații de prelevare a probelor de aer	69
Tabelul 4-4: Rezumatul rezultatelor monitorizării	70
Tabelul 4-5: Zonă rezidențială în apropierea drumului proiectului, la 100 m.....	71
Tabelul 4-6: Receptori sensibili și niveluri de zgomot de referință	71
Tabelul 4-7: Pericole climatice, riscuri și vulnerabilități	75
Tabelul 4-8: Caracteristicile utilizării terenurilor, parametrii pedologici și impactul potențial asupra terenurilor pe loturi de proiect.....	83
Tabelul 4-9: Locațiile de prelevare a probelor de sol.....	83
Tabelul 4-10: Rezultatele analizelor de laborator ale solului	84
Tabelul 4-11: Caracteristicile principalelor râuri din zona proiectului.....	87
Tabelul 4-12: Structuri de drenaj existente și propuse, R7 Lotul 1	91
Tabelul 4-13: Structuri de drenaj existente și propuse, R7 Lotul 2.....	93
Tabelul 4-14: Structuri de drenaj existente și propuse, R7 Lotul 3.....	94
Tabelul 4-15: Calitatea apei în zona proiectului.....	98
Tabelul 4-16: Prezentare generală a zonelor sensibile și a zonelor de interes special.....	100
Tabelul 4-17: Drumul traversează teritoriul a patru situri din Rețeaua Emerald.....	102
Tabelul 4-18: Descrierea sitului Emerald „Prutul de Mijloc” (Prutul Mijlociu) MD00000011	103
Tabelul 4-19: Specii enumerate în Rezoluția 6 și evaluarea siturilor (Prutul de Mijloc) pentru acestea.....	105
Tabelul 4-20: Descrierea sitului Emerald „Stâncile Nistrene” MD00000014.....	106
Tabelul 4-21: Specii enumerate în Rezoluția 6 și situri (Stâncile nistrene) evaluare pentru acestea	107
Tabelul 4-22: Descrierea sitului Emerald „Lunca Baraboi” (MD00000023).....	107
Tabelul 4-23: Specii enumerate în Rezoluția 6 și siturile („Lunca Baraboi” (MD00000023)) evaluate pentru acestea	108
Tabelul 4-24: Descrierea celor mai importante arii naturale protejate (ANP), incluse în zona drumului 7	110
Tabelul 4-25: Monumente ale naturii din zona Lotului 6, drumul R7	112
Tabelul 4-26: Rezervația forestieră naturală „Lucăceni”.....	114
Tabelul 4-27: Rezervația naturală forestieră „Saptebani”	114
Tabelul 4-28: Rezervația naturală forestieră „Stanca”	115
Tabelul 4-29: Rezervația peisagistică „Suta de Movable”	115
Tabelul 4-30: Monumente naturale din zona Lotului 3, Drumul 7	117
Tabelul 4-31: Monumente naturale din zona Lotului 1, Drumul 7	118
Tabelul 4-32: Descrierea speciilor de mamifere cu statut de protecție și a zonei din apropierea drumului R7	120
Tabelul 4-33: Specii de lilieci cu aria de răspândire în apropierea drumului R7	121
Tabelul 4-34: Specii de amfibieni și reptile cu aria de răspândire în apropierea drumului R7	123
Tabelul 4-35: Specii de păsări pe cale de dispariție cu aria de răspândire în apropierea drumului R7	124
Tabelul 4-36: Specii de pești cu aria de răspândire în apropierea drumului M7	127
Tabelul 4-37: Specii de nevertebrate cu aria de răspândire în apropierea autostrăzii M7	128

Tabelul 4-38: Poduri existente pe drumul R7 care pot fi folosite de animale	131
Tabelul 4-39: Date estimative privind defrișarea pădurilor, pe loturi	135
Tabelul 4-40: Specii de păsări evaluate în zona Lotului 1	136
Tabelul 4-41: Specii de păsări evaluate în zona Lotului 2	138
Tabelul 4-42: Specii de păsări evaluate în zona Lotului 3	139
Tabelul 4-43: Responsabilitățile instituționale relevante pentru proiect	145
Tabelul 4-44: Lungimi aproximative și localități din zona de influență	148
Tabelul 4-45: Principalele localități din Lotul 1 -6 și descrierea socio-economică	179
Tabelul 4-46: Grupuri sociale identificate în zona proiectului (Loturile 1-6)	186
Tabelul 4-47: Prezentare generală a grupurilor vulnerabile identificate și a măsurilor de implicare	187
Tabelul 4-48: Asistența medicală în zona proiectului: Nu există zone sanitare în zona de interes a proiectului	191
Tabelul 4-49: Analiza discrepanțelor dintre PR4/ESR4 și legislația națională	201
Tabelul 4-50: Comparatie între PR2 și legislația națională	205
Tabelul 4-51: Prezentare generală a locațiilor pompierilor	206
Tabelul 4-52: Furnizorii de servicii de securitate publică din zona proiectului	206
Tabelul 4-53: Situri arheologice istorice din zona proiectului	214
Tabelul 4-54: Lista monumentelor arhitecturale și istorice din zona proiectului	217
Tabelul 4-55: Analiza lacunelor (tabel extras din LARF – Cadru privind achiziția de terenuri și relocarea)	225
Tabelul 4-56 : Regimul funciar în Moldova	227
Tabelul 4-57: Descrierea utilizării terenurilor și relevanța pentru ESIA/LARF	229
Tabelul 4-58 : Domeniu public/Domeniu privat	229
Tabelul 4-59 : Prezentare generală a certificatelor de planificare	231
Tabelul 4-60 : Amprenta proiectului și impactul asupra terenurilor pe loturi	233
Tabelul 4-61 : Prezentare generală a etapelor exproprierii	234
Tabelul 4-62 : <i>Nivelul de expropriere pe loturi corelat cu Tabelul 440</i>	237
Tabelul 5-1 : Prezentare generală a anunțurilor publicate	241
Tabelul 5-2 : Prezentare generală a întâlnirilor față în față	243
Tabelul 5-3 : Prezentare generală a consultărilor publice	249
Tabelul 5-4 : Comentarii cheie	251
Tabelul 5-5 : Corelarea PR10 cu alte cerințe de performanță și rezumatul obligațiilor privind implicarea părților interesate	252
Tabelul 5-6 : Prezentare generală a documentelor de divulgare	252
Tabelul 5-7 : Pachetul indicativ de informare privind evaluarea impactului asupra mediului (ESA)	253
Tabelul 5-8 : Prezentare generală a metodelor de implicare	255
Tabelul 6-1 : Grila de evaluare semicantitativă	257
Tabelul 6-2 : Matrice de evaluare a impacturilor potențiale asupra calității aerului	259
Tabelul 6-3 : Matrice de evaluare a impacturilor potențiale asupra solului/subsolului	260
Tabelul 6-4 : Matricea de evaluare a impacturilor potențiale asupra resurselor de apă	262
Tabelul 6-5 : Matrice de evaluare a impacturilor potențiale asupra zgomotului și vibrațiilor	263
Tabelul 6-6 : Matrice de evaluare a impacturilor potențiale asupra biodiversității	266
Tabelul 6-7 : Matrice de evaluare a exproprierii terenurilor	273
Tabelul 6-8 : Matrice de evaluare a restricțiilor de acces și de circulație	278
Tabelul 6-9 : Matrice de evaluare a sănătății, siguranței și bunăstării	285
Tabelul 6-10 : Matrice de evaluare a sănătății și securității în muncă, a muncii	296
Tabelul 6-11 : Matrice de evaluare a dezvoltării economice	301
Tabelul 6-12 : Matrice de evaluare a patrimoniului istoric și cultural	304
Tabelul 6-13 : Matrice de evaluare a potențialelor impacturi socio-economice	307
Tabelul 7-1 : Cerințe privind modul de atenuare a impactului asupra speciilor și habitatelor din siturile Emerald, zonele de protecție naturală (NPA) și ecosistemele forestiere	321
Tabelul 7-2 : Măsuri de impact/atenuare privind achiziția de terenuri și deplasarea economică	322
Tabelul 7-3 : Măsuri de atenuare a impactului privind restricțiile de acces și de circulație	323
Tabelul 7-4 : Măsuri de impact/atenuare privind sănătatea, siguranța și bunăstarea comunității	324
Tabelul 7-5 : Măsuri de impact/atenuare privind sănătatea și securitatea în muncă, forța de muncă și condițiile de muncă	326
Tabelul 7-6 : Măsuri de atenuare a impactului asupra dezvoltării economice	328
Tabelul 7-7 : Măsuri de impact/atenuare privind patrimoniul istoric și cultural	328
Tabelul 8-1 : Planul de monitorizare a aspectelor de mediu și sociale	357

Fișa proiectului

Numărul proiectului	P12002-107		
Titlul proiectului	Analiza de due diligence de mediu și socială, evaluarea impactului și auditul privind siguranța rutieră pentru proiectul de reabilitare a rețelei rutiere TENT-T din Moldova		
Alocare/linie bugetară			
Acordat la	28.04.2026		
	Revizuire:	Redactor:	Data:
	V0.1 – Schița raportului întocmită		01.09.2025
	V1.0 – Proiectul a fost transmis clientului	MC Mobility	28.04.2026
	V1.1 – Includerea rezultatelor eșantionului	MC Mobility	26.06.2026
Verificare calitate:			
	Client	Contractant	Partener de implementare
Denumire:	Banca Europeană pentru Reconstrucție și Dezvoltare	MC Mobility Consultants GmbH	
Adresă:	Five Bank Street Londra, E14 4BG Regatul Unit	Zwölfergasse 8/3/28, VIENA, 1150, Austria	
Număr de telefon:		+4318923600	
Persoană de contact:	Dadabaev, Jamol	Holger Eiletz	
Adresă de e-mail:	DadabaeJ@ebrd.com	holger.eiletz@vienna-mc.com	
Semnături:			
Numele experților:	Egidijus Skrodenis, manager de proiect Sabine Stumpf-Langer, manager de proiect Tatiana Illescu, specialist în mediu Marina Grosu, specialist în sănătate și siguranță Ala Rotaru, specialist în biodiversitate		

Abrevieri

Abreviere	Descriere
ANTA	Agencia Națională Transport Auto
AADT	Traficul mediu zilnic anual
C-ESMP	Planul de management de mediu și social al construcției
DD	Proiectare detaliată
E&S	Mediu și social
BERD	Banca Europeană pentru Reconstrucție și Dezvoltare
EA	Agencia de Mediu
EPI	Inspectoratul pentru Protecția Mediului
ESDD	Due Diligence de mediu și socială
ESA	Evaluare de mediu și socială
ESAP	Plan de acțiune de mediu și social
ESP	Politica de mediu și socială
ESA	Evaluare de mediu și socială
ESIA	Evaluarea impactului asupra mediului și societății
UE	Uniunea Europeană
EUR	Euro
HG	Decizie guvernamentală
PIB	Produsul intern brut
GRM	Mecanism de soluționare a reclamațiilor
IUCN	Uniunea Internațională pentru Conservarea Naturii
INSP	Inspectoratul Național de Securitate Publică
LARF	Cadrul privind achiziția de terenuri și relocarea
LPA	Autoritatea publică locală
NCM	Normativ în domeniul construcțiilor din Moldova
ONG	Organizație neguvernamentală
NPA	Arii naturale protejate
NRA	Administrația Națională a Drumurilor S.A.
NTS	Rezumat non-tehnic
Sănătate și securitate la locul de muncă	Sănătate și securitate în muncă
RAP	Plan de acțiune pentru relocare
RDA	Agencia de Dezvoltare Regională
RM	Republica Moldova
RoW	Drept de trecere
RPF	Cadrul de politică privind relocarea
RSA	Audit de siguranță rutieră
PR	Cerințe de performanță
PAP	Persoane afectate de proiect
SE	Inginer de supraveghere
SEP	Planul de implicare a părților interesate
TEN-T	Rețeaua transeuropeană de transport
TOR	Termeni de referință

Notificare importantă/Declarație de exonerare de răspundere

MC Mobility Consultants GmbH („Consultantul”) acționează în numele Administrației Rutiere de Stat din Republica Moldova („**Clientul**”) în conformitate cu termenii stabiliți în „Due Diligence de mediu și social, Evaluarea impactului și Auditul de siguranță rutieră pentru Proiectul de reabilitare a rețelei rutiere TEN-T din Republica Moldova” („**Proiectul**”) și nu are nicio responsabilitate față de nicio altă parte în afara Clientului pentru furnizarea de consultanță în legătură cu Proiectul.

Consultantul a întocmit prezentul document pentru a răspunde nevoilor Clientului, ale Băncii Europene pentru Reconstrucție și Dezvoltare și ale Administrației Rutiere de Stat din Republica Moldova, precum și pentru a prezenta structura de organizare și de management convenită și aspectele conexe. Nicio altă parte nu are dreptul să se bazeze pe acest document în niciun scop, iar Consultantul nu își asumă nicio responsabilitate sau răspundere față de nicio altă parte în afara Clientului în legătură cu acest document și/sau cu conținutul acestuia.

Prezentul document a fost elaborat pe baza informațiilor furnizate de Client. Toate informațiile primite de la Client și cuprinse în prezentul document sunt acceptate, fără a fi supuse vreunei auditări sau verificări, ca date care reflectă în mod complet și exact organizarea și operațiunile Clientului în toate segmentele relevante ale Proiectului.

Deși Consultantul este responsabil față de Client pentru îndeplinirea activității sale cu competență și diligență rezonabile, conținutul prezentului document se bazează pe informațiile furnizate Consultanților. Consultantul nu a verificat în mod independent conținutul informațiilor furnizate și nici nu a auditat sau verificat în alt mod informațiile furnizate. În consecință, orice erori sau omisiuni din datele furnizate ar putea avea un impact semnificativ asupra livrabilelor. Consultantul nu va fi responsabil pentru fiabilitatea conținutului prezentului document și al raportului, sau a sfaturilor verbale, în cazul în care acestea se bazează pe informații obținute de la Client care sunt inexacte sau incomplete.

Toate drepturile de autor și alte drepturi de proprietate asupra prezentului document rămân proprietatea Consultanților, iar orice drepturi care nu sunt acordate în mod expres în prezenții termeni sau în Contract sunt rezervate. Deținerea prezentului document sau a unei copii a acestuia de către o terță parte nu implică dreptul de a-l publica, distribui sau utiliza. În cazul în care o terță parte utilizează informațiile conținute în prezentul document, Consultantul și angajații săi nu își asumă nicio responsabilitate pentru o astfel de utilizare.

În măsura maximă posibilă, atât Consultantul, cât și Clientul își declină orice răspundere care decurge din sau este legată de utilizarea (sau neutilizarea) acestui document și a conținutului său, inclusiv orice acțiune comercială sau decizie comercială luată ca urmare a unei astfel de utilizări (sau neutilizări). Niciun utilizator terț nu dobândește, ca urmare a unui astfel de acces, vreun drept pe care nu l-ar fi avut în alt mod, iar Consultantul nu și-a asumat nicio sarcină sau obligație pe care nu ar fi avut-o în alt mod.

Prezentul document și conținutul său sunt confidențiale și nu pot fi reproduse, redistribuite sau transmise, direct sau indirect, către nicio altă persoană, în întregime sau parțial, fără consimțământul prealabil scris al Consultanților.

1. Rezumat executiv

Proiectul de reabilitare și modernizare a drumului R7 implică modernizarea strategică a unui drum republican principal din nordul Republicii Moldova, care leagă raioanele Soroca, Drochia și Rîșcani. Ca componentă esențială a Rețelei Transeuropene de Transport (TEN-T), coridorul R7 servește drept legătură vitală de tranzit între granițele României (UE) și Ucrainei, facilitând comerțul internațional și integrarea socio-economică regională. Proiectul este susținut de Banca Europeană pentru Reconstrucție și Dezvoltare (BERD) și este clasificat în categoria B conform Politicii de mediu și sociale a BERD (2019), necesitând o evaluare de mediu și socială (ESA) cuprinzătoare.

Descrierea și domeniul de aplicare al proiectului: Tranșa 1 a proiectului acoperă o lungime totală de aproximativ 104,8 km, organizată în șase loturi distincte:

- Loturile 1, 2 și 3: Reabilitarea traseului rutier existent de la intersecția cu R14, prin Drochia și Rîșcani, până la granița cu Costești (aproximativ 86,4 km).
- Lotul 4: Construcția ocolirii orașului Drochia (6 km), care combină reabilitarea unui tronson existent cu un nou traseu pentru a devia traficul de tranzit greu din centrul orașului.
- Lotul 5: Construcția unui drum de acces (aproximativ 5 km) către podul transfrontalier planificat peste râul Prut la Costești-Stânca.
- Lotul 6: Construcția nouă și reabilitarea (aproximativ 7,4 km) a tronsonului de legătură cu podul transfrontalier planificat peste fluviul Nistru la Cosăuți-Yampil.

Impacturi pozitive cheie: Modernizarea va aduce beneficii semnificative pe termen lung, printre care îmbunătățirea siguranței rutiere prin semnalizare modernă, iluminat și infrastructură pietonală, precum și reducerea timpurilor de deplasare și a costurilor de exploatare a vehiculelor. Varianta ocolire de la Drochia va îmbunătăți în mod specific calitatea vieții urbane prin reducerea semnificativă a zgomotului, a vibrațiilor și a poluării atmosferice în zonele rezidențiale și în zonele instituționale sensibile (spitale, școli). În plus, faza de construcție va stimula economia locală prin crearea de locuri de muncă directe și prin creșterea veniturilor furnizorilor naționali și regionali.

Riscuri potențiale de mediu și sociale:

- Exproprierea terenurilor: Proiectul necesită aproximativ 19,71 ha pentru drumul de ocolire a localității Drochia (Lotul 4) și 41,73 ha pentru drumul de acces din Cosăuți (Lotul 6). Deși nu se preconizează strămutarea fizică a locuitorilor, se așteaptă o afectare economică semnificativă legată de terenurile agricole și de întreprinderile situate de-a lungul drumului în aceste noi zone de construcție.
- Biodiversitate: Porțiuni ale traseului traversează situri sensibile din rețeaua Emerald („Prutul de Mijloc” și „Stâncile Nistrene”) și rezervații naturale naționale (Șaptebani, Lucăcenii). Impacturile includ tăierea arborilor (estimată la 1.628 de unități pentru loturile 1-4) și potențiale perturbări ale avifaunei migratoare și ale speciilor acvatice.
- Impactul asupra comunității: Locuitorii din așezările situate de-a lungul drumului, precum Chetrosu, Zgurița și Șolcani, vor fi afectați de perturbări temporare legate de lucrările de construcție, inclusiv praf, zgomot, vibrații și restricții de acces la proprietăți și la serviciile publice.
- Sănătate și siguranță la locul de muncă: Muncitorii se confruntă cu riscuri ridicate datorită desfășurării lucrărilor în apropierea traficului intens de mare viteză și expunerii la utilaje grele și condiții meteorologice extreme.

Cadrul de atenuare și gestionare. Pentru a gestiona aceste impacturi, Administrația Națională a Drumurilor (NRA) și contractanții săi vor implementa un Plan de gestionare a aspectelor de mediu și sociale în cadrul construcției (C-ESMP). Măsurile-cheie includ:

1. Respectarea cerințelor privind relocarea: Aplicarea Cadrului de achiziție a terenurilor și relocare (LARF) pentru a asigura despăgubiri la costul integral de înlocuire și restabilirea mijloacelor de subzistență pentru persoanele afectate, în conformitate cu PR5 al BERD.
2. Gestionarea traficului: Implementarea unor planuri detaliate de gestionare a traficului (TMP) pentru a asigura trecerea în siguranță a pietonilor și accesul continuu la parcelele agricole și la întreprinderi pe durata lucrărilor.
3. Protecția biodiversității: Angajarea unui specialist pentru monitorizarea acțiunilor premergătoare construcției și respectarea strictă a restricțiilor sezoniere în perioadele de cuibărit și reproducere.
4. Implicarea părților interesate: Operarea unui mecanism transparent de soluționare a reclamațiilor (GRM) pentru a răspunde prompt preocupărilor comunității și ale lucrătorilor.

Deși, proiectul prezintă riscuri moderate de mediu și sociale pe durata construcției, acestea pot fi gestionate prin aplicarea riguroasă a planurilor de atenuare definite. În cele din urmă, reabilitarea drumului R7 va oferi o infrastructură esențială care susține integrarea Moldovei în coridoarele de transport europene și îmbunătățește siguranța și bunăstarea populației locale.

2. Descrierea proiectului

2.1. Descrierea tranșei 1 a proiectului

Drumul R7, 104,8 km (intersecția cu drumul R14 – Drochia – Costești – granița cu România) [și (Sorocea – granița cu Ucraina)], (Categorie B), împărțit în 6 loturi:

- Lotul 1 (R14 – Drochia, 29 km)
- Lotul 2 (Drochia – Rîșcani, 27,4 km)
- Lotul 3 (Rîșcani – Costești, 30 km)
- Lotul 4 (ocolirea Drochia, 6 km)
- Lotul 5 (Conectarea cu noul pod peste râul Prut la granița cu România, 5 km)
- Lotul 6 (Sorocea – granița cu Ucraina, 7,4 km)

Proiectul Tranșei 1 este situat geografic în partea de nord a Republicii Moldova, pe teritoriile administrative ale raioanelor Sorocea, Drochia și Rîșcani. Toate cele trei raioane au un climat continental moderat: ierni reci, veri calde, precipitații distribuite destul de uniform pe tot parcursul anului. Există ușoare variații regionale datorate unor mici diferențe de altitudine, expunere, sol etc.

2.2. Dispunerea diferitelor instalații

2.2.1. Abordarea concretă privind construcția drumurilor d

Construcția drumurilor începe cu elaborarea proiectului de execuție, care face obiectul unei proceduri naționale de achiziții publice, organizată de ANR pe platforma web MTender Public Portal (www.mtender.gov.md) și este inclusă într-un Plan anual de achiziții publice, publicat și aprobat de ANR. Proiectul de execuție este elaborat pe baza unei teme de proiect, care include cerințele pentru elaborarea proiectului de execuție în conformitate cu prevederile standardelor europene implementate începând cu 01.01.2021, inclusiv un studiu de fezabilitate, documentația necesară pentru inițierea procedurilor de achiziții publice, Planul de gestionare a mediului și a riscurilor (ESMP) și mențiunea că se va realiza un audit de siguranță rutieră al proiectului.

Conținutul de bază al unui proiect de lucrări în Republica Moldova este reglementat de normele tehnice de construcție, în special de NCM A.07.02:2012/A1:2017 – Procedura de elaborare, coordonare, aprobare și alcătuire a documentației de proiectare pentru construcții și include: Volumul cu Cartea 1 – Memoriu explicativ. Volumele de lucrări, Cartea 2 – Specificații tehnice, Cartea 3 – Deviz cantitativ, Volumul – Lucrări rutiere, Volumul – Rețele de telecomunicații, Volumul – Linii de distribuție a energiei electrice, Volumul – Iluminat rutier, Volumul – Alimentare cu gaz. Conducte periferice, Volumul – Sistemul extern de alimentare cu apă și rețelele de canalizare, Volumul – Carieră pentru extracția rocilor sedimentare neconsolidate (dacă este necesar), Volumul – Impactul asupra mediului, Volumul – Proiectul de organizare a construcției, Volumul – Materiale pentru achiziționarea terenurilor, Volumul – Estimarea costurilor.

Anexe precum – Raportul de măsurători topografice, Raportul geotehnic, Raportul hidrometeorologic, Raportul de inspecție a pavajului, Raportul de inspecție a podurilor, Studii de trafic. Proiectarea lucrărilor trebuie să respecte reglementările tehnice în vigoare la data întocmirii sale și este supusă verificării de către verficatori de proiect autorizați și, după caz, expertizei tehnice.

În ceea ce privește Loturile 1-3 – proiectul lucrărilor D-510/2020, D-509/2020 elaborat de FPC Universinș SRL și D-210/2020 elaborat de Simbo-Proiect SRL includ toate volumele menționate și sunt descrise în detaliu. Lotul 4 – în această etapă există un studiu de fezabilitate – 652/2024, elaborat de FPC Universinș SRL; proiectarea lucrărilor este în curs de desfășurare; Lotul 5 - Compania Națională de Administrare a Infrastructurii Rutiere din România (CNAIR) a anunțat, pe 9 ianuarie 2025, rezultatul procedurii de atribuire a contractului pentru „Servicii de proiectare în faza de studiu de fezabilitate”, pentru mai multe obiective, inclusiv Noul pod peste Prut, Stânca (RO) – Costești (MD)¹, Lotul 5 face obiectul colaborării transfrontaliere, Lotul 6 – Studiul de fezabilitate a fost elaborat în 2021, proiectarea lucrărilor este în curs de desfășurare. Lotul 6 face obiectul colaborării transfrontaliere. Loturile 1-3 – proiectarea lucrărilor D-510/2020, D-509/2020 și D-210/2020 – au fost elaborate pe baza NCM A 07.02.2012, cu versiunea modificată prin NCM A.07.02:2012/A1:2017.

Proiectul de organizare a construcției sau Planul de organizare a șantierului: Obligatoriu conform documentului-cadru juridic național pentru execuția unui proiect de execuție care stabilește soluții de sistematizare spațială, constructivă și tehnologică pentru perioada de execuție a lucrărilor.

Documentul normativ NCM A.08.01:2016 stabilește cerințele principale privind organizarea lucrărilor de construcție și instalații la obiectele de construcție noi, precum și pentru reconstrucția, reparația, demolarea (dezmembrarea, dezasamblarea) obiectelor de construcție existente. Codul practic CP A.08.06:2014 stabilește metodologia de elaborare a proiectelor de organizare a șantierului. Informațiile furnizate în **Proiectul de organizare a șantierului** includ: organizarea lucrărilor de construcție, date despre beneficiar și antreprenorul general, soluții generale privind organizarea lucrărilor, metode de execuție a lucrărilor, lista lucrărilor ascunse supuse verificării, cu întocmirea documentelor corespunzătoare, după cum urmează: organizarea controlului calității lucrărilor de construcție și instalare, sănătatea și securitatea în muncă, măsuri de protecție împotriva incendiilor, măsuri de protecție a mediului în procesul de construcție, recrutarea personalului, planul de gestionare a traficului.

S.A. Administrația Națională a Drumurilor – beneficiarul proiectului va organiza licitația și va selecta antreprenorul executant care va construi drumul. Antreprenorul executant va fi responsabil de amenajarea taberei și a zonelor de depozitare. **Prin urmare, amplasarea instalațiilor de construcție ale proiectului și impactul acestora nu sunt cunoscute în această etapă și vor fi reevaluate odată ce aceste informații vor fi disponibile – probabil în faza de proiectare detaliată și la actualizarea Planului de gestionare a impactului asupra mediului (ESMP).**

Conform practicii existente, cererile de achiziții ale ANR, care fac referire la Cartea Roșie FIDIC², solicită contractantului de execuție să amenajeze o zonă/un șantier care să poată asigura în totalitate nevoile lucrătorilor și ale șantierului. Presupunem că: tabăra va fi dotată cu spații de cazare și facilități pentru cantină, canalizare, ateliere, zone de depozitare, ambalare etc., iar spațiile de cazare vor îndeplini cerințele BERD privind amenajarea acestora (Nota orientativă a IFC/BERD – cazarea lucrătorilor: procese și standarde).

Amplasarea taberei și a zonelor de depozitare va fi stabilită în strânsă colaborare cu autoritățile locale, pe baza

¹ <https://agora.md/2025/01/10/romania-construieste-patru-noi-poduri-pest-prut-catre-republica-moldova-unde-vor-fi-amplasate-si-in-ce-stadiu-sunt-proiectele>

² Cartea Roșie FIDIC este contractul internațional standard utilizat pentru lucrările de construcții în care proiectul este elaborat de angajator (client) (de exemplu, drumuri naționale, poduri, infrastructură hidrolică).

spațiului disponibil și/sau a reutilizării unor potențiale zone de depozitare existente.

Nici construcția eventualelor drumuri de acces temporare legate de amenajarea taberei/zonelor de depozitare nu este cunoscută și trebuie evaluată ulterior.

Apa utilizată în producția de beton și în alte procese de construcție poate proveni din rețeaua publică de alimentare cu apă sau dintr-o altă sursă; cu toate acestea, în acest din urmă caz, aceasta trebuie să îndeplinească condițiile tehnice specificate în SM SR EN 1008:2003. Metodele de determinare sunt reglementate de același standard SM SR EN 1008:2003.

Apa potabilă pentru angajați este îmbuteliată și furnizată prin intermediul unui sistem de livrare externalizat. Rezultatele de laborator obținute din sondele investigate indică faptul că apa subterană nu este adecvată pentru consumul uman, deoarece nu îndeplinește standardele de apă potabilă din cauza contaminării microbiologice semnificative (inclusiv *E. coli* și enterococi) și a parametrilor chimici ridicați, cum ar fi nitrații.

Numărul de utilaje și personalul necesar vor fi calculate de către contractantul selectat în urma procedurii de licitație. Contractantul va întocmi calendarele și programele de lucru, care vor fi prezentate beneficiarului.

2.2.2. Roluri și responsabilități

Principalele părți implicate în implementarea proiectului și care dețin responsabilități specifice sunt:

- Autoritatea de Administrare a Drumurilor (NRA);
- consultantul de supraveghere al NRA, care acționează în calitate de inginer de supraveghere a lucrărilor;
- Contractantul.

Toate aceste părți au desemnat sau vor desemna specialiști dedicați în domeniul mediului în cadrul echipelor lor pentru a supraveghea, coordona și monitoriza procesul de implementare a proiectului. La nivel de județ, vor fi implicate și instituții precum Inspectoratul pentru Protecția Mediului și Centrul de Sănătate Publică, de exemplu prin inspecții la șantierele contractantului și monitorizarea conformității operațiunilor cu legislația națională. La nivel local, vor fi implicate și municipalitățile sau alți reprezentanți ai comunității locale, în special în cazul reclamațiilor sau pentru a sprijini soluționarea problemelor locale.

Planurile de management de mediu și social (ESMP) vor fi anexate la documentația de licitație și la contractul de construcție și vor deveni cerințe contractuale obligatorii. Contractantul, angajat de NRA, va fi responsabil de implementarea majorității măsurilor de atenuare și de management definite în ESMP, în conformitate cu prevederile contractului de construcție.

ANR va fi partea responsabilă de implementarea proiectului în faza de pre-construcție. Contractantul va fi responsabil de întreținerea drumurilor, de exploatare și de activitățile de construcție/reconstrucție în faza de construcție, în timp ce serviciul de întreținere a drumurilor va fi responsabil de gestionarea drumurilor în faza de exploatare.

S.A. Administrația Națională a Drumurilor (NRA) este autoritatea principală de implementare, responsabilă de asigurarea respectării cerințelor de mediu, sociale, de sănătate și de siguranță pe întreaga durată a ciclului de viață al proiectului, în conformitate cu Cerințele de performanță ale BERD (PR1–PR10) și cu ESMP. Responsabilitățile specifice includ:

- **Coordonare și supraveghere:** coordonarea zilnică a tuturor activităților de mediu, sociale și de implicare a părților interesate din cadrul proiectului, asigurând integrarea cerințelor din ESMP, SEP și GRM.
- **Gestionarea reclamațiilor:** Menținerea Registrului de reclamații și raportarea către BERD a tuturor reclamațiilor primite, a stării acestora și a soluțiilor adoptate, asigurând un răspuns și o urmărire în timp util, în conformitate cu GRM-ul proiectului.
- **Implicarea părților interesate:** Organizarea de consultări publice, evenimente de implicare a părților interesate și întâlniri de monitorizare pentru a asigura că comunitățile afectate, autoritățile locale și alte părți interesate sunt informate și consultate cu privire la activitățile și impactul proiectului.
- **Conformarea contractanților:** Asigurarea faptului că contractanții și consultanții de supraveghere pun în aplicare cerințele ESMP, C-ESMP, SEP și GRM în conformitate cu Standardele de performanță ale BERD.
- **Monitorizare și raportare:** Pregătirea și transmiterea către BERD și autoritățile relevante a rapoartelor trimestriale și anuale de monitorizare a aspectelor de mediu, sociale și a reclamațiilor, inclusiv stadiul implementării ESMP, măsurile de atenuare și conformitatea cu autorizațiile și reglementările aplicabile.
- **Coordonarea cu autoritățile:** Menținerea legăturii cu autoritățile publice locale (LPA), Inspectoratul pentru Protecția Mediului (EPI), centrele de sănătate publică (PHC) și alte instituții relevante pentru a facilita inspecțiile, monitorizarea și verificarea conformității.
- **Capacitatea și supravegherea experților:** Supravegherea specialiștilor în domeniul mediului și al aspectelor sociale numiți de contractanți și de consultanții de supraveghere pentru a se asigura că aceștia pun în aplicare în mod eficient măsurile de atenuare prevăzute în Planul de gestionare a aspectelor sociale și de mediu (ESMP), oferă instruire personalului de șantier și mențin conformitatea cu cerințele BERD și cu cele naționale.
- **Îmbunătățire continuă:** Revizuirea și aprobarea actualizărilor aduse ESMP, C-ESMP și planurilor asociate pe măsură ce metodologiile sau activitățile de construcție se modifică, asigurându-se că riscurile de mediu și sociale sunt gestionate și atenuate pe tot parcursul ciclului de viață al proiectului.

Proiectantul este responsabil de monitorizarea aplicării prevederilor documentației de proiectare pe durata execuției lucrărilor de construcție și de participarea la elaborarea Cărții tehnice de construcție și la recepția lucrărilor finalizate.

Contractantul este responsabil pentru executarea corespunzătoare a lucrărilor în conformitate cu măsurile predefinite și cu respectarea standardelor naționale și a cerințelor instituției finanțatoare. În acest scop, contractantul va numi un responsabil de mediu (de exemplu, inginer de mediu, specialist în mediu sau echivalent) și un consultant social cu experiență adecvată, care vor fi responsabili pentru implementarea tuturor cerințelor de mediu și sociale prevăzute în ESMP.

Experții desemnați de contractant vor asigura respectarea standardelor de mediu și sociale și vor fi responsabili de punerea în aplicare a Planului de management de mediu și social al contractantului (C-ESMP), în conformitate cu atribuțiile și responsabilitățile clar definite.

Orice probleme apărute în perioada de construcție vor fi comunicate Inginerului și Autorității Naționale de Reglementare (NRA). Experții de mediu și sociali vor avea autoritatea de a emite instrucțiuni către personalul de șantier și subcontractanți cu privire la aspecte legate de sănătatea și siguranța la locul de muncă și de gestionarea de mediu a șantierelor de construcții. Experții vor fi, de asemenea, implicați în instruirea lucrătorilor cu privire la practicile de mediu și de siguranță, precum și în sensibilizarea comunităților afectate de proiect.

Contractantul, împreună cu experții de mediu și sociali, va elabora **Planul de management de mediu și social al contractantului (C-ESMP)**. C-ESMP va include, fără a se limita la acestea, cerințele de mediu și sociale prevăzute în documentația de licitație și de contract. C-ESMP va include cel puțin următoarele:

- Sistemul de management de mediu al contractantului;
- planul de refacere și reabilitare a șantierului de construcții;
- planul de gestionare a solului;
- planul de gestionare a calității aerului, inclusiv controlul emisiilor de praf;
- planul de gestionare a deșeurilor, inclusiv a deșeurilor periculoase;
- Planul de management al sănătății și securității în muncă al contractantului (inclusiv gestionarea incidentelor, instruirea, raportarea performanțelor, tratamentul medical, operațiunile periculoase, pregătirea și răspunsul în situații de urgență etc.);
- Planul de gestionare a traficului (TMP), elaborat în colaborare cu autoritățile publice locale pentru a asigura un flux adecvat al traficului în interiorul și în jurul zonei proiectului și pentru a preveni accidente rutiere; TMP-ul va include programele de lucru, semnalizarea, înprejmurile, devierea traficului etc.;
- Plan de urgență pentru potențiale riscuri tehnologice și naturale (inclusiv pericole naturale și evenimente extreme, precum inundații, furtuni, fulgere, alunecări de teren, evenimente seismice etc.) pentru a proteja sănătatea umană și mediul în situații de urgență;
- Procedura privind descoperirile întâmplătoare (CFP), care definește metodologia ce trebuie aplicată în cazul descoperirilor arheologice accidentale.

C-ESMP va fi aprobat de inginerul de supraveghere înainte de începerea lucrărilor de construcție. Odată aprobat, contractantul va respecta toate cerințele acestuia și va actualiza documentul periodic. Orice modificare a metodologiei de construcție sau a activităților de pe șantier va fi urmată de actualizări corespunzătoare ale C-ESMP, care vor fi prezentate inginerului de supraveghere pentru revizuire și aprobare.

Consultantul de supraveghere tehnică (inginerul) se va asigura că contractantul pune în aplicare în mod corespunzător cerințele de mediu specificate în documentația contractuală și în ESMP aprobat la începutul lucrărilor de construcție. Deoarece monitorizarea de mediu trebuie efectuată zilnic, echipa de supraveghere va include un expert de mediu și un expert social. Responsabilitățile acestora vor include:

- revizuirea și aprobarea C-ESMP-ului contractantului;
- menținerea legăturii între reprezentanții-cheie ai NRA, autorităților locale (LPA), Centrului de Sănătate Publică, Inspectoratului pentru Protecția Mediului, comunităților locale și altor părți interesate care ar putea fi afectate de proiect;
- monitorizarea practicilor de mediu ale contractantului, inclusiv aprobarea locațiilor pentru depozitarea temporară sau eliminarea materialelor și a deșeurilor;
- întocmirea și transmiterea către NRA a rapoartelor lunare privind implementarea C-ESMP;
- întocmirea și prezentarea raportului final de mediu și social, care va fi luat în considerare în cadrul recepției finale a lucrărilor de construcție.

2.2.3. Desfășurarea licitației pentru lucrările de construcție (Achiziție internațională)

Direcția pentru Investiții Străine, al cărei obiectiv este reabilitarea și construirea drumurilor naționale în condiții de siguranță rutieră, fluiditate și continuitate, menționate în Acordurile de finanțare semnate între Guvernul

Republicii Moldova și Instituțiile Financiare Internaționale „IFI”, organizează, desfășoară și finalizează procesul de evaluare a ofertelor/cererilor depuse în cadrul procedurilor de achiziții publice finanțate din surse externe; pune în aplicare contractele pentru: Executarea lucrărilor; proiectare (faza de proiectare tehnică și detalii de execuție), servicii de consultanță în materie de supraveghere, legate de Proiectul de sprijinire a programului din sectorul rutier, Proiectul de îmbunătățire a drumurilor locale, precum și de alte proiecte.

Licitațiile internaționale sunt publicate online la [adresa https://www.andsa.md/categorie/tendere-internationale/](https://www.andsa.md/categorie/tendere-internationale/) și sunt însoțite de următoarele etape: invitația adresată participanților, întâlnirile prealabile licitației, anexe și clarificări, anunțuri specifice de achiziții, deschiderea ofertelor, anunțul de atribuire a contractului.

Matricea generală de evaluare utilizată de NRA în achizițiile internaționale:

- Evaluarea criteriilor de calificare (eligibilitate, experiență, resurse financiare, subcontractanți, personal, echipamente), evaluarea ofertelor tehnice (enumerate mai jos), evaluarea factorilor tehnici (analiza riscurilor lucrărilor și măsurile adecvate de atenuare, participarea locală și transferul de cunoștințe), evaluarea ofertelor financiare, cerințele de mediu și sociale și cerințele de sănătate și siguranță.
- Cerințele tehnice de implementare sunt evaluate pe baza criteriilor enumerate mai jos, care sunt analizate în funcție de meritele lor și notate cu „admis” sau „respins”.

Nr.	Cerințe tehnice de implementare	
	Componente	Subcriterii
1.	Ofertantul/Contractantul	Existența unui acord de proiect între partenerii asocierii în participațiune
		Prezentarea rolurilor și responsabilităților între partenerii asocierii în participațiune
2.	Organizarea șantierului	Amplasarea taberelor de șantier și a depozitelor
		Amplasarea stației de asfalt și distanța față de șantier
		Mijloace de comunicare
3.	Declarație privind metodele de execuție	Lucrări de construcție a stratului de bază/terșan
		Lucrări de construcție a stratului de bază
		Procesul de pregătire și execuție a stratului de bază stabilizat cu ciment
		Procesul de execuție a pavajului asfaltic
4.	Disponibilitatea materialelor	Identificarea și indicarea surselor de materiale care urmează să fie utilizate
5.	Programul de mobilizare	Calendarul de mobilizare – Diagrama Gantt: exhaustivitatea listei de activități premergătoare construcției
		Descrierea programului de mobilizare: descrierea secvențierii, a etapelor, a ipotezelor, a limitărilor și a măsurilor corective
6.	Programul de construcție	Divizarea lucrărilor pe secțiuni și etape de construcție corespunzătoare
		Utilizarea echipamentelor, a materialelor și a personalului
		Diagramă cu bare subdivizată în secțiuni
		Logistica secvenței de activități prezentată în funcție de timp, cu legături cu lucrările conexe
		Programul de lucru privind resursele, care prezintă echipamentele antreprenorului, alocarea resurselor pentru diferite etape, instalațiile principale etc.
7.	Programul de control al calității	Descrierea sistemului și obiectivele
		Structura organizațională a controlului calității
		Atribuții, audit și instruire în domeniul controlului calității
		Laboratoare
		Raportare

8.	Strategii de management ESHS și planuri de implementare	Planul de management de mediu și social
		Planul de management ESMP specific amplasamentului
		Cadrul de politică privind relocarea
		Planul de implicare a părților interesate
		Planul de gestionare a forței de muncă
9	Structura organizațională	Reprezentantul contractantului și personalul-cheie
		Echipamente

Tabelul 2-1: Cerințe tehnice

Cerințe de mediu și sociale: NRA prevede că contractanții trebuie să respecte un set de linii directoare de mediu pentru contractanți stabilite de ESMP; contractanții trebuie să prezinte, ca parte a ofertei lor, un Plan de management de mediu și social al contractantului specific amplasamentului (C-ESMP bazat pe ESMP atașat la documentele de licitație, cu descrierea detaliată a modalităților de implementare), inclusiv personalul de implementare.

Cerințe privind sănătatea și siguranța. Un plan de sănătate și siguranță (H&S) trebuie întocmit și aprobat înainte de începerea oricăror lucrări pe șantier. Planul H&S trebuie să demonstreze înțelegerea de către contractant a modului de gestionare a siguranței și angajamentul de a asigura un loc de muncă care să permită desfășurarea în condiții de siguranță a tuturor activităților de lucru. Planul de S&S trebuie să detalieze măsuri rezonabil de aplicabile pentru eliminarea sau minimizarea riscurilor la adresa sănătății, siguranței și bunăstării lucrătorilor, contractanților, vizitatorilor și oricărei alte persoane care ar putea fi afectată de operațiuni.

În cadrul procesului de achiziții publice, este important de reținut că niciunul dintre cadrele internaționale comune nu acoperă toate cerințele PR2 și, prin urmare, va fi de obicei necesar să se identifice „lacunele” față de cerințele PR2. Conform cererilor de achiziții ale NRA care fac referire la Cartea Roșie FIDIC, este important să se sublinieze lacunele legate de PR2 și de procedurile de licitație. Mai multe detalii sunt menționate în capitolul 6.4.4 Impactul asupra sănătății și securității în muncă, forței de muncă și condițiilor de muncă și în capitolul 7.7.

2.3. Descrierea detaliată a proiectului

2.3.1. Informații generale

Drumul republican R7 „R14 – Drochia – Costești – Granița cu România” are o importanță strategică, deoarece nu numai că leagă trei regiuni din nordul Republicii Moldova (Soroca, Drochia, Rîșcani), dar servește și ca un coridor de tranzit nordic care leagă granițele țărilor vecine (România și Ucraina). Amplasarea drumului pe teritoriul Republicii este prezentată în **Fehler! Verweisquelle konnte nicht gefunden werden.**

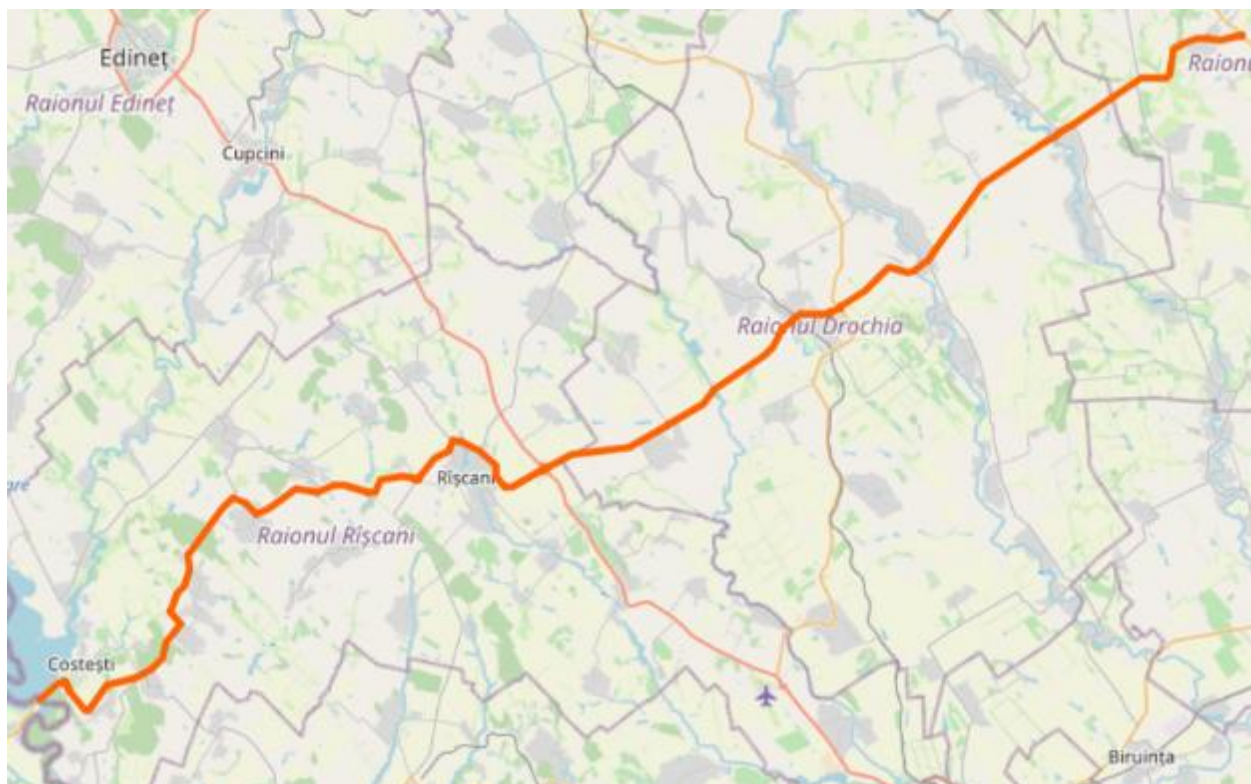


Figura 2-1: Amplasarea drumului R7

Drumul joacă un rol esențial în dezvoltarea socio-economică a părții de nord a Republicii Moldova și traversează limitele administrative ale următoarelor localități:

▪ Soroca ▪ Rublenița ▪ Solcani ▪ Zgurița ▪ Chetrosu ▪ Drochia	▪ Nicoreni ▪ Rîșcani ▪ Pîrjota ▪ Hiliuți ▪ Șaptebani	▪ Gălășeni ▪ Petrușeni ▪ Păscauți ▪ Costești

De-a lungul traseului său, drumul din cadrul proiectului R7 se intersectează cu următoarele drumuri principale, naționale și regionale:

Nr.	Drumul cu care se intersectează (cod)	Denumirea drumului	Punct de intersecție (km)
1	R14	R6 – Codrul Nou – Soroca – Unguri – Granița cu Ucraina	0+00
2	G13	G12 – Bădiceni – Băxani – Scăieni – Văncina – G35	7+450
3	G33	R12 – Mîndîc – Zgurița – Mărculești – R13	11+950; 12+750
4	G27	R7 – Chetrosu – Moara de Piatră – Cubolta – R13	23+190
5	R12	R8 – Dondușeni – Drochia – Pelinia – M5	29+520
6	G20	G17 – Fântâna – Țarigrad – Drochia – R7	32+160
7	E583 (M5)	Granița cu Ucraina – Criva – Bălți – Chișinău – Tiraspol – Granița cu Ucraina	49+440
8	G17	G16 – Tîrnova – Mihăileni – Rîșcani – R7	54+490
9	G18	R7 – Rîșcani – Vasileuți – Moșeni	56+410
10	G26	R7 – Rîșcani – Lupăria – Glodeni – R15	59+570
11	G23	G22 – Zăicani – Pîrjota – R7	65+390
12	G23.1	Zăicani – R7	71+250

13	G24	R7 – Petrușeni – Camenca – G25	83+640
14	G58	R7 – Păscăuți – Călinești – Fălești – R16	84+110

Tabelul 2-2: Principalele drumuri care se intersectează

Trebuie menționat că intersecția cu drumul M5 (traseul european E583) este proiectată ca un nod rutier cu niveluri separate, de tip trifoi.

Toate celelalte intersecții și joncțiuni, inclusiv cele cu drumurile naționale, locale și de acces la ferme, sunt proiectate la nivel (intersecții cu un singur nivel).

Trecerea de pietoni și trecerile la nivel cu calea ferată sunt, de asemenea, amenajate la același nivel.

2.3.2. Coridorul rutier și loturile proiectului

Tranșa 1 a proiectului coridorului rutier R7 acoperă o lungime totală de aproximativ 104,8 km și include tronsoane rutiere care se extind de la joncțiunea cu R14 (Drochia – Costești – granița cu România) către conexiunile transfrontaliere atât din sud, cât și din nord (România și Ucraina). Proiectul este clasificat în categoria B și este structurat în șase loturi distincte, după cum se prezintă mai jos:

- Lotul 1 (R14 – Drochia, 29 km) – reabilitarea tronsonului rutier existent care leagă R14 de Drochia, formând partea de nord a coridorului.
- Lotul 2 (Drochia – Rîșcani, 27,4 km) – continuarea coridorului prin raioanele Drochia și Rîșcani.
- Lotul 3 (Rîșcani – Costești, 30 km) – tronson care se extinde spre zona de frontieră de la Costești, constituind o legătură esențială cu punctul de trecere a frontierei cu România.
- Lotul 4 (ocolirea Drochia, 6 km) – include atât reabilitarea unui tronson existent, cât și construirea unui nou traseu de ocolire, conceput pentru a devia traficul în jurul orașului Drochia.
- Lotul 5 (Conectarea cu noul pod peste râul Prut la frontiera cu România, 5 km) – tronson de construcție nou care asigură conectivitatea cu podul transfrontalier planificat la Stânca (RO) – Costești (MD); traseul final rămâne supus unor studii în curs de desfășurare.
- Lotul 6 (Soroca – granița cu Ucraina, 7,4 km) – include atât tronsoane rutiere existente, cât și noi, care asigură legătura cu podul transfrontalier planificat peste fluviul Nistru către Ucraina.

Fiecare lot face parte integrantă din coridorul strategic mai amplu R7, care îmbunătățește conectivitatea națională și internațională, în special între Moldova, România și Ucraina, și consolidează integrarea în Rețeaua Transeuropeană de Transport (TEN-T).

Lot	Lungime, km	Coordonate	
		Punct de început	Punct de sfârșit
Lotul 1 (R14 – Drochia)	29,0	48°10'42,99"N 28° 8'34,95"E	48° 2'25,72"N 27°50'12,50"E
Lotul 2 (Drochia – Rîșcani)	27,4	48° 0'58,39"N 27°46'49,64"E	47°57'9,13"N 27°30'46,79"E
Lotul 3 (Rîșcani – Costești)	30,0	47°57'9,13"N 27°30'46,79"E	47°50'56,44"N 27°14'42,80"E
Lotul 4 (ocolirea Drochia – drumul existent)	4,15	48° 2'25,72"N 27°50'12,50"E	48° 0'52,30"N 27°49'21,68"E
Lotul 4 (ocolirea Drochia – drum nou)	3,58	48° 0'52,30"N 27°49'21,68"E	48° 0'58,39"N 27°46'49,64"E
Lotul 5 (Legătură cu noul pod peste râul Prut la granița cu România)	5,0	Necunoscut	Necunoscut
Lotul 6 (Soroca – granița cu Ucraina – drum nou)	5,2	48°12'47,31"N 28°15'2,73"E	48°10'41,46"N 28°15'56,03"E

Lotul 6 (Soroca – granița cu Ucraina – drumul existent)	2,5	48°10'41,46"N 28°15'56,03"E	48° 9'46,77"N 28°15'46,15"E

Tabelul 2-3: Amplasarea loturilor proiectului**2.3.2.1. Lotul 1 (R14 – Drochia, 29 km)**

prezintă principalele caracteristici ale fiecărui lot de proiect, inclusiv lungimea estimată a tronsoanelor rutiere și coordonatele geografice ale punctelor de început și de sfârșit.

Lot	Lungime, km	Coordonate	
		Punct de început	Punct de sfârșit
Lotul 1 (R14 – Drochia)	29,0	48°10'42,99"N 28° 8'34,95"E	48° 2'25,72"N 27°50'12,50"E
Lotul 2 (Drochia – Rîșcani)	27,4	48° 0'58,39"N 27°46'49,64"E	47°57'9,13"N 27°30'46,79"E
Lotul 3 (Rîșcani – Costești)	30,0	47°57'9,13"N 27°30'46,79"E	47°50'56,44"N 27°14'42,80"E
Lotul 4 (ocolirea Drochia – drumul existent)	4,15	48° 2'25,72"N 27°50'12,50"E	48° 0'52,30"N 27°49'21,68"E
Lotul 4 (ocolirea Drochia – drum nou)	3,58	48° 0'52,30"N 27°49'21,68"E	48° 0'58,39"N 27°46'49,64"E
Lotul 5 (Legătură cu noul pod peste râul Prut la granița cu România)	5,0	Necunoscut	Necunoscut
Lotul 6 (Soroca – granița cu Ucraina – drum nou)	5,2	48°12'47,31"N 28°15'2,73"E	48°10'41,46"N 28°15'56,03"E
Lotul 6 (Soroca – granița cu Ucraina – drumul existent)	2,5	48°10'41,46"N 28°15'56,03"E	48° 9'46,77"N 28°15'46,15"E

Tabelul 2-4: Amplasarea loturilor proiectului**2.3.2.2. Lotul 1 (R14 – Drochia, 29 km)**

Tronsonul de drum proiectat corespunde drumului existent R7/R14 (Drochia – Costești – granița cu România), situat pe teritoriul raioanelor Soroca și Drochia, cu o lungime aproximativă de 29 km. Tronsonul începe la km 0+000, la intersecția cu drumul național R14 (R6 Codrul Nou – Soroca – Unguri – granița cu Ucraina), și se termină la km 29+000, la intersecția cu drumul național R12 (R8 Dondușeni – Drochia – Pelinia – M5).

Trasatul traversează trei localități: satul Solcani (1,5 km), satul Zgurița (1,1 km) și satul Chetroșu (1,5 km). Traseul urmează, în general, trasatul existent și este alcătuit din tronsoane drepte, curbe și curbe inverse proiectate în conformitate cu standardele tehnice aplicabile. Terasamentul drumului se încadrează în mare parte în limita dreptului de trecere existent, cu excepția anumitor tronsoane care necesită realiniere.

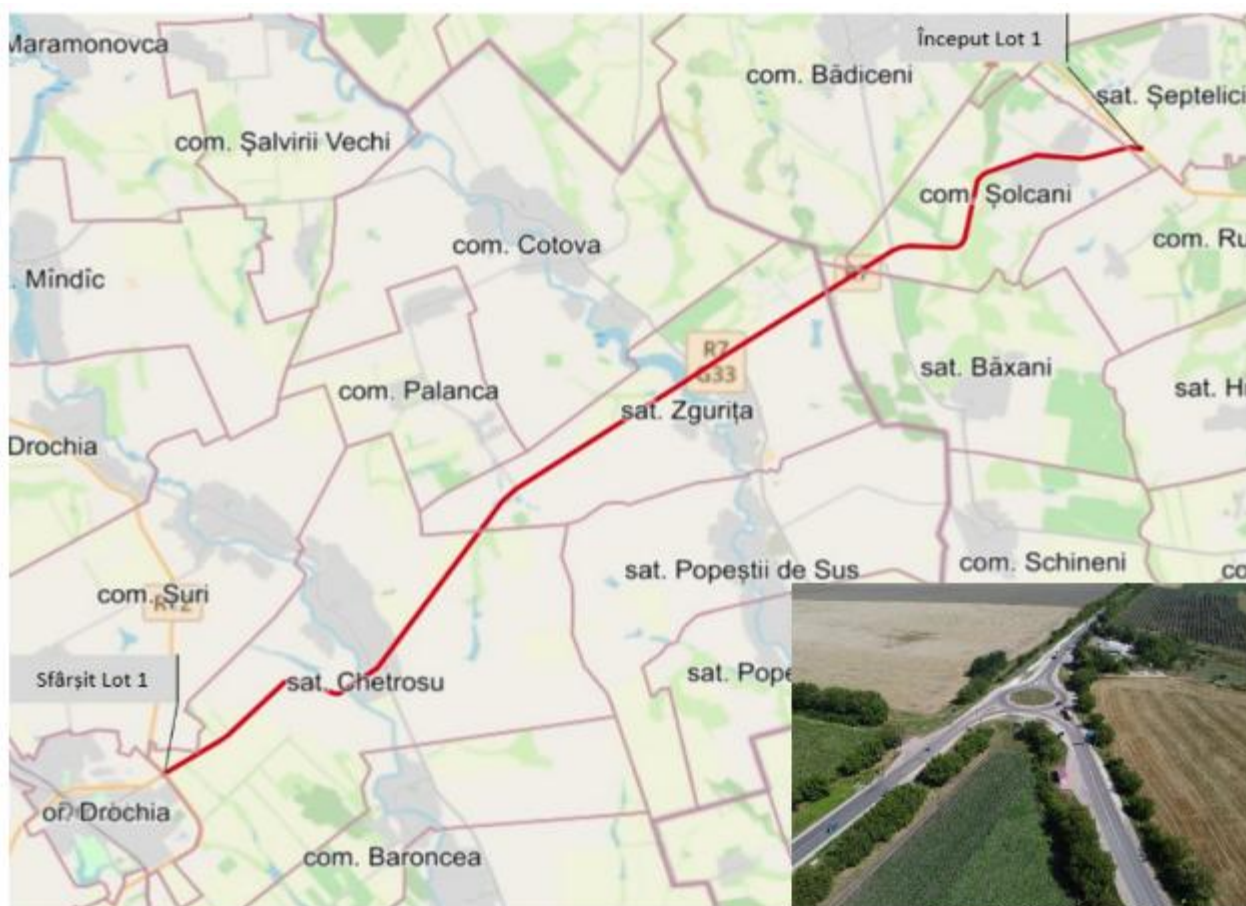


Figura 2-2: Lotul 1 (R14 – Drochia)

2.3.2.3. Lotul 2 (Drochia – Rîșcani, 27,4 km)

Acest tronson acoperă drumul existent R7/R14 între km 29+000 și km 59+500, situat în raioanele Drochia și Rîșcani, cu o lungime totală de aproximativ 30,5 km.

Tronsonul începe la intersecția cu drumul R12 (R8 Dondușeni – Drochia – Pelinia – M5), făcând legătura cu Lotul 1, și se termină la intersecția cu drumul G26 (R7 – Rîșcani – Lupăria – Glodeni – R15). Traseul trece prin zonele extravilane ale satelor Țarigrad, Nicoreni, Rămăzan, Nihoreni și ale orașului Rîșcani.

Drumul urmează, în general, traseul existent, format din porțiuni drepte, curbe și curbe inverse, proiectat în conformitate cu standardele tehnice în vigoare. Terasamentul se menține în limitele amprentei existente, cu excepția unor ajustări localizate.

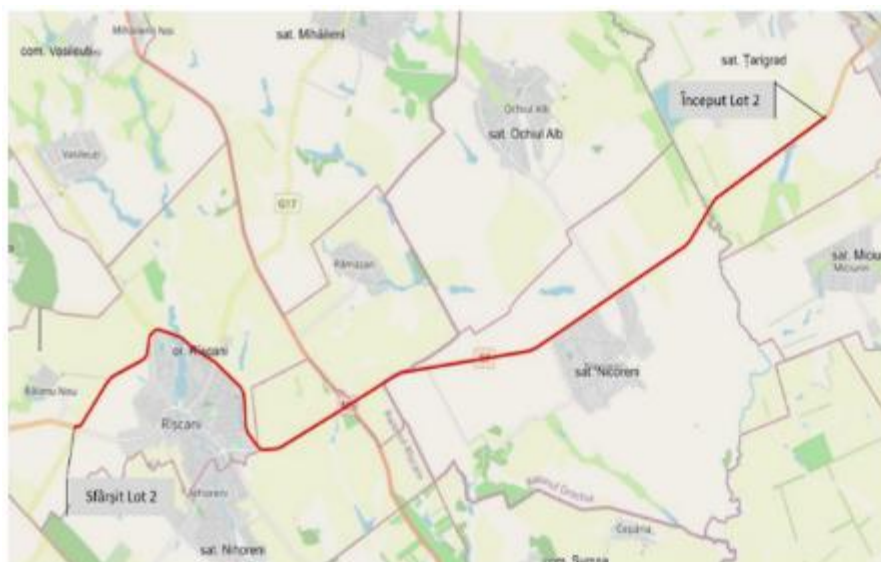


Figura 2-3: Lotul 2 (Drochia – Rîșcani)

2.3.2.4. Lotul 3 (Rîșcani – Costești, 30 km)

Acest tronson corespunde km 59+500 – km 89+530 din drumul existent R7/R14, situat în raionul Rîșcani, raionul , cu o lungime totală de aproximativ 30 km.

Tronsonul începe la km 59+500, în apropierea intersecției cu sens giratoriu dintre drumurile R7/R14 și G26 și strada Independenței din orașul Rîșcani. Se termină la intrarea în punctul de trecere a frontierei Costești–Stâncă, la km 89+571.

Trasatul traversează zonele extravilane ale mai multor localități, printre care orașul Rîșcani, Sturzeni, Pîrjota, Hiliuți, Șaptebani, comuna Gălășeni, Petrușeni și orașul Costești.

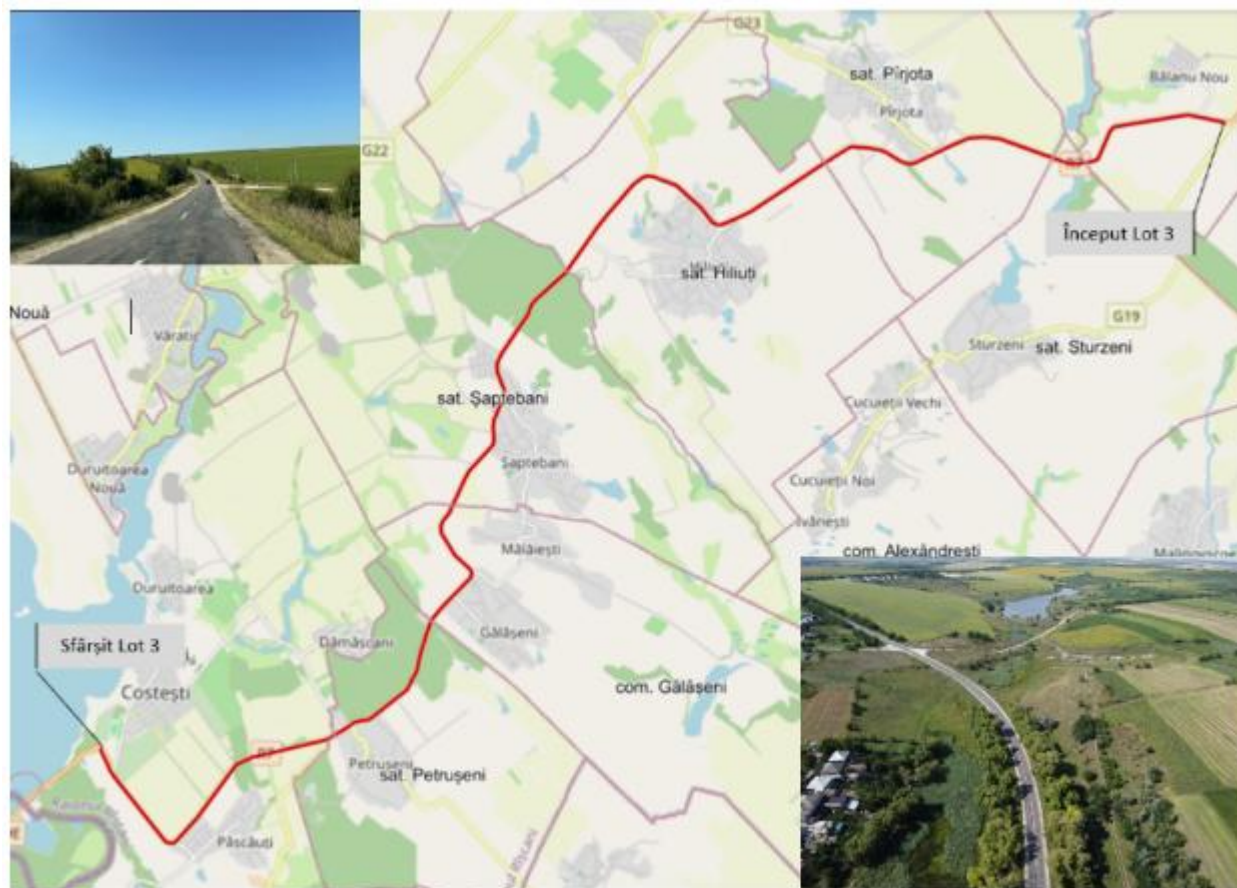


Figura 2-4: Lotul 3 (Rîșcani – Costești)

2.3.2.5. Lotul 4 (Ocolirea Drochia, 6 km)

În prezent, nu există nicio drum de ocolire pentru zona centrală a raionului Drochia; prin urmare, întregul trafic, inclusiv cel de tranzit, este dirijat în prezent prin centrul orașului. În acest context, este planificată construirea unei șosele de ocolire în jurul orașului Drochia, pentru a devia traficul de tranzit și a reduce aglomerația din zona urbană.

Ocolirea din Drochia este situată la sud și sud-est de orașul Drochia și constă din două componente principale:

- **Tronsonul de reabilitare** – Tronsonul începe la km 37+300 al drumului R12 (R8 Dondușeni – Drochia – Pelinia – M5), la intersecția cu sens giratoriu cu drumul R7/R14 (Drochia – Costești – granița de stat cu România), la km 29+420. Aceasta urmează traseul existent al drumului R12 și se încheie la km 41+450, la intersecția cu drumul local L118, care asigură accesul către orașul Drochia. Lungime: 4,15 km
- **Tronsonul de construcție nouă** – Acest tronson începe la intersecția drumului R12 cu drumul local L118 (km 0+000) și continuă pe terenuri extravilane aparținând orașului Drochia și satelor din apropiere (Țarigrad și Miciurin). Se reconectează la drumul R7 la km 33+270. Lungime: 3,58 km

Construcția șoselei de ocolire reprezintă o investiție semnificativă în infrastructură, cu multiple beneficii, printre care:

- **dezvoltarea economică** prin îmbunătățirea fluxului de trafic și creșterea atractivității investiționale;

- **creșterea siguranței rutiere** prin reducerea traficului intens și a riscurilor de accidente în interiorul localității;
- **îmbunătățirea calității vieții** prin reducerea poluării atmosferice și a nivelurilor de zgomot.

În ansamblu, drumul de centură constituie o intervenție strategică menită să îmbunătățească condițiile de trafic, performanța de mediu și calitatea vieții urbane în Drochia.

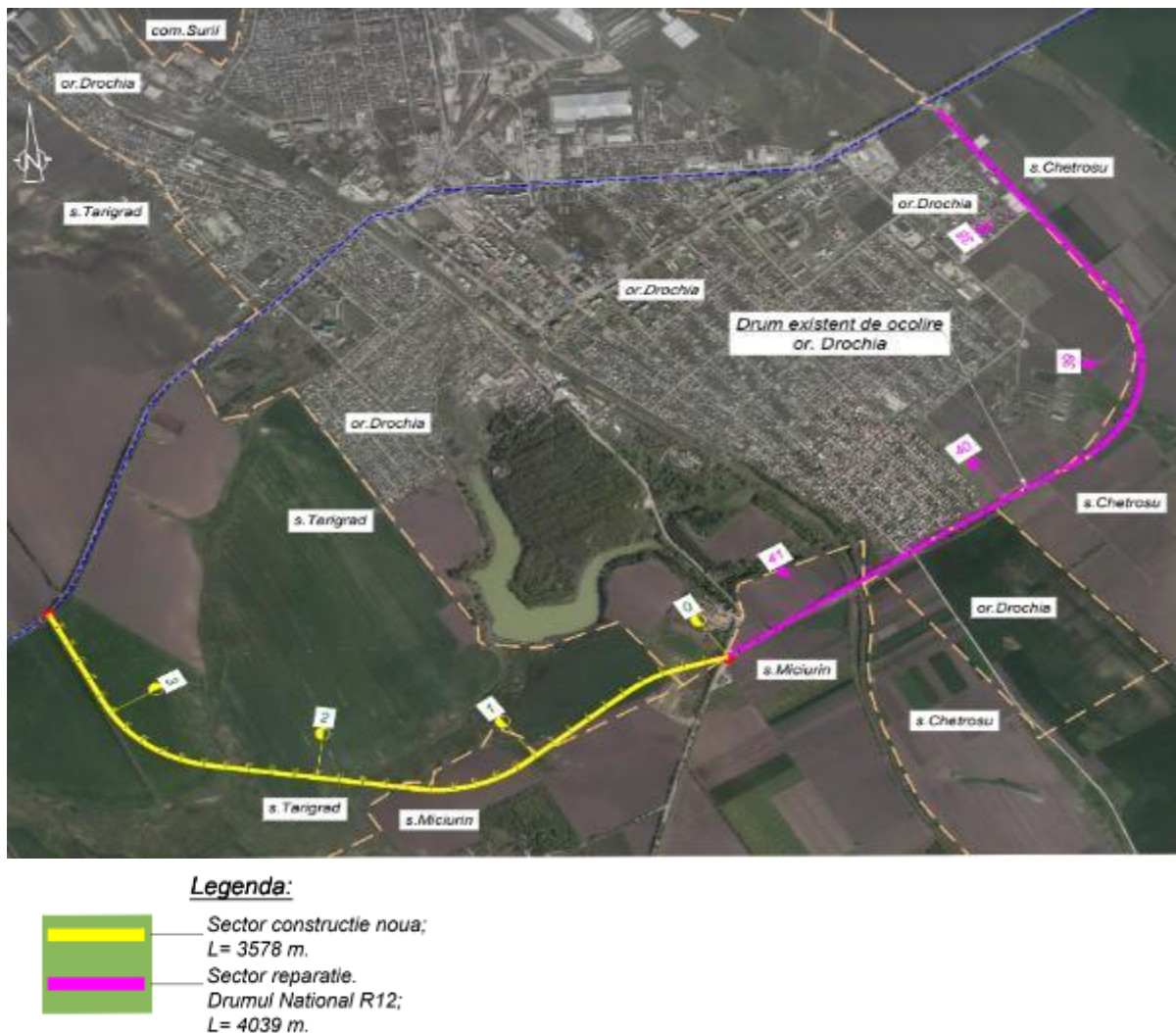


Figura 2-5: Lotul 4 (Ocolirea Drochia)

2.3.2.6. Lotul 5 (R7/R14 Drochia – Costești – granița cu România, drum de legătură către noul pod peste râul Prut, 5 km) – construcție nouă

Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale al Republicii Moldova, de comun cu Ministerul Transporturilor din România, au convenit, în februarie 2025, să inițieze un studiu de fezabilitate pentru construirea unui nou pod peste râul Prut.

Noul pod Stânca (RO) – Costești (MD) va fi amplasat în raionul Botoșani (România) și raionul Rîșcani (Moldova), la sud de punctul de trecere a frontierei existent de pe DN29E. În această etapă, rezultatele studiului de fezabilitate nu sunt încă disponibile.

Această investiție va consolida conectivitatea dintre Moldova și România, contribuind la îmbunătățirea infrastructurii de transport și facilitând accesul la Uniunea Europeană.

2.3.2.7. Lotul 6 (R7/R14.1 Soroca – granița cu Ucraina, drum de legătură către noul pod peste râul

Nistru, 7,4 km) – zona Cosăuți – Yampil, construcție nouă

Acordul dintre Guvernul Republicii Moldova și Guvernul Ucrainei privind construirea unui pod rutier transfrontalier peste râul Nistru în zona Cosăuți – Yampil a fost semnat la 12 iunie 2023.

Podul va face legătura între drumul ucrainean T-02-02 (Mohyliv-Podilskyi – Yampil – Kryzopil – Bershad – Uman) și drumul național moldovean R14.1 (R14 – Cosăuți – granița cu Ucraina). Acest lucru va îmbunătăți conectivitatea între rețelele de transport naționale și internaționale (AGR), facilitând fluxurile comerciale atât la nivel național, cât și internațional.

Se preconizează că, podul va avea o lungime de peste 1 400 de metri și va include două benzi de circulație și trotuare pentru pietoni pe ambele părți. Guvernul Ucrainei va finanța proiectarea și construcția podului, inclusiv infrastructură aferentă de pe teritoriul său, în timp ce Guvernul Republicii Moldova va fi responsabil pentru construcția infrastructurii rutiere de legătură de pe partea sa.

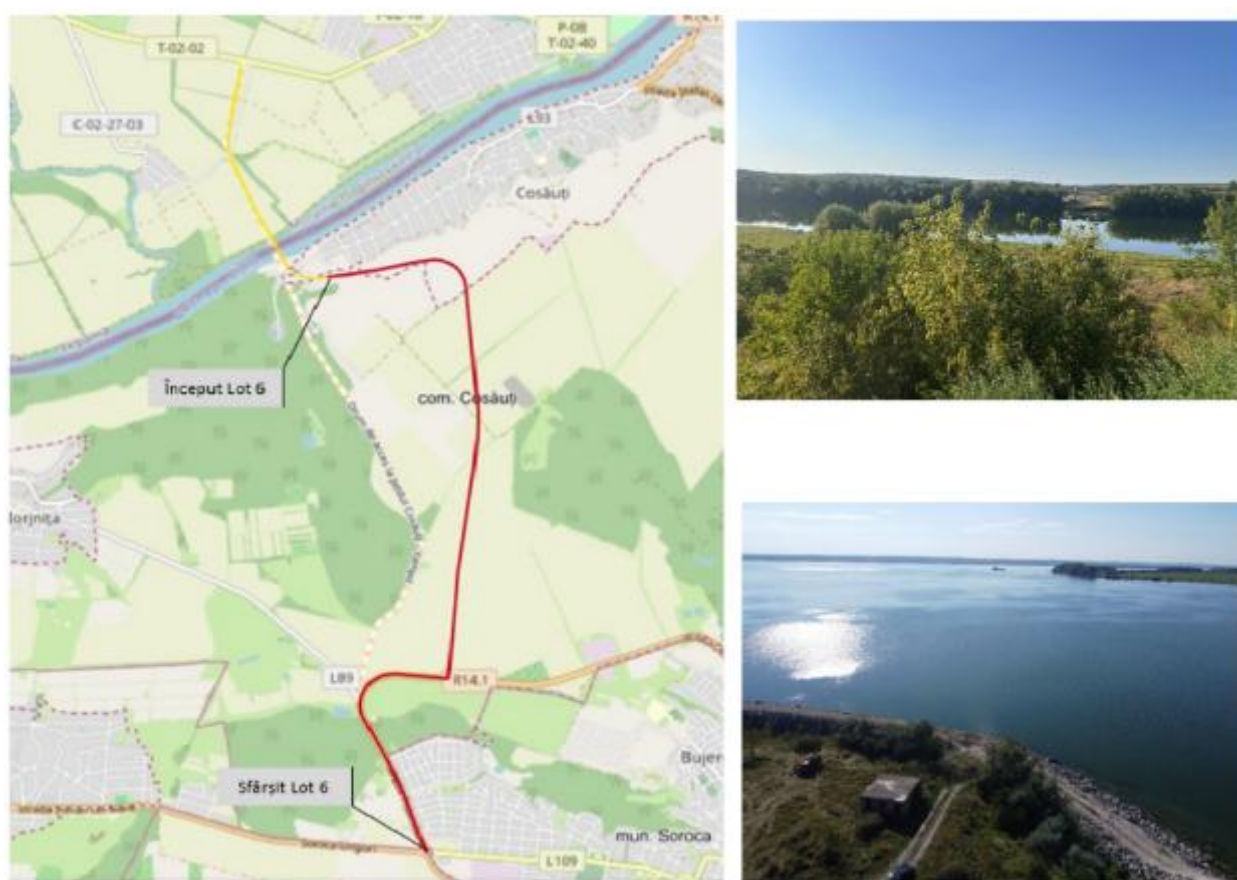


Figura 2-6: Lotul 6

2.3.3. Parametrii tehnici și starea drumului existent

Practic, pe întreaga sa lungime, drumul proiectat are două benzi de circulație (câte una în fiecare direcție) și, conform parametrilor săi geometrici, corespunde categoriei tehnice III, în conformitate cu NCM D.02.01:2015.

- Lățimea efectivă a carosabilului variază între 5,5 m și 10,5 m.
- Lățimea medie a drumului, măsurată la nivelul coronamentului, este de 12–15 m.
- Lățimea coridorului de trecere variază între 22 m și 56 m.

Grosimea stratului de bază al pavajului, realizat din materiale inerte (pietriș de calcar și pietriș de granit), variază

între 16 cm și 72 cm, cu o grosime medie de 29 cm.

Grosimea stratului de asfalt variază, de asemenea, semnificativ, de la 6 cm la 44 cm, cu o valoare medie de 19–22 cm.

Pe întreaga lungime a tronsoanelor corespunzătoare **LOTULUI 1 – LOTULUI 3**, au fost identificați factori negativi care indică necesitatea unei reabilitări majore (reconstrucție) a drumului, și anume:

- Alunecări de teren pe versanții terasamentelor cu înălțime mai mare de 5 m și eroziunea versanților terasamentelor;
- Deformații (așezări) ale terasamentului și, în ansamblu, ale structurii pavajului;
- Prezența defectelor critice ale pavajului, precum formarea de șanțuri, fisurarea, fragmentarea și dezintegrarea suprafeței carosabilului; deteriorarea integrității acostamentului observată pe mai mult de 10 % din suprafață;
- Capacitatea portantă a pavajului, măsurată prin modulul de deformare elastică, nu îndeplinește valoarea minimă de proiectare cerută (252 MPa). Valorile reale variază între 90 și 220 MPa, cu o medie ponderată care nu depășește 160 MPa, ceea ce reprezintă cu 47 % sub nivelul minim de proiectare;
- Pe mai mult de 88 % din suprafața pavajului, Indicele Internațional de Rugozitate (IRI) depășește 4,1 m/km, valoare considerată critică și care nu îndeplinește cerințele de siguranță rutieră;
- Mici structuri de drenaj necesită reparații și curățare; capacitatea hidraulică a mai multor structuri a fost redusă cu peste 50 % din cauza înfundării, a alunecărilor de teren și a întreținerii inadecvate a coridorului de circulație;
- În anumite secțiuni, razele curbilor verticale și orizontale nu respectă valorile minime admise necesare pentru a asigura viteza de circulație prevăzută în proiect.

Tronsonul reabilitat al drumului R12 (LOTUL 4) prezintă următoarele caracteristici:

- Aliniamentul orizontal include o singură curbă cu o rază de 580 m. Profilul longitudinal combină curbe de creastă cu o rază minimă de 10 000 m și curbe de coborâre cu o rază minimă de 3 000 m. Panta maximă existentă este de 5,3 %;
- Lățimea medie a carosabilului este de 10,14 m, variind între 8,80 m și 14,50 m;
- Structura actuală a pavajului este formată din straturi de beton asfaltic cu o grosime medie de 17,2 cm (variind între 14 cm și 26 cm) și un strat de bază din granit concasat (fără strat de drenaj) cu o grosime medie de 30,3 cm (variind între 24 cm și 43 cm).

Din perspectiva evaluării stării tehnice, s-a constatat că tronsonul de drum se află într-o stare proastă și, în unele zone, într-o stare foarte proastă.

Cele mai frecvente defecte (aproximativ 19,0%) sunt fisurile de tip „aligator” (de oboseală) și fisurile transversale care apar la intervale de 2–5 m. Defecte precum gropile, șanțurile și tasările reprezintă aproximativ 15% din suprafața carosabilă. Suprafețele reparate reprezintă doar 1,4% din suprafața totală defectă.

Conform valorilor IRI, starea drumului este clasificată ca „proastă” pe peste 98 % din tronson și „satisfăcătoare” pe doar 2 %.

Acest lucru demonstrează în mod clar că structura pavajului și-a depășit durata de viață utilă și nu mai îndeplinește cerințele cererii actuale de trafic.

2.3.4. Structuri artificiale

De-a lungul drumului vizat de proiect, există șapte poduri majore. Informații privind caracteristicile tehnice și starea de funcționare a acestora sunt prezentate în tabelul „**Fehler! Verweisquelle konnte nicht gefunden**”

werden.).

Nr.	Coordonate (km)	Tipul obstacolului	Deschideri (m)	Lățimea carosabilului (m)	Trotuare	Conformitate cu clasa de încărcare	Evaluare a stării	Lucrări necesare	LOT
1	24+151	Râul Cubolta	4 × 11,1	7,1	2 × 0,75	Neconform	Nesatisfăcător	Reconstrucție	1
2	38+426	Râul Raut	12 + 16,7 + 12	9,92	2 × 0,95	Neconform	Satisfăcător	Reconstrucție	2
3	41+882	Ramazon	6 + 9 + 6	15,6	2 × 1,5	Neconform	Nesatisfăcător	Reconstrucție	2
4	44+300	depresiune uscată	1 × 18	4,9 + 6,9 + 4,7	Niciuna	Neconform	Nesatisfăcător	Reconstrucție	2
5	47+974	Sukhodol	1 × 3,6	8,7	Niciuna	Neconform	Satisfăcător	Reconstrucție	2
6	55+679	Râul Copaceanca	3 × 12	11,7	2 × 1,5	Neconform	Satisfăcător	Reparații majore	2
7	62+496	depresiune uscată	3 × 11,36	10,1	2 × 0,75	Neconform	Satisfăcător	Reconstrucție	3

Tabelul 2-5: Informații privind structurile artificiale

În plus, de-a lungul LOTULUI 1, între km 12,9–13,4, drumul trece peste terasamentul lacului de acumulare din localitatea Zgurița. Informațiile privind starea tehnică a deversorului și a structurilor de reglare nu sunt disponibile în prezent.

2.3.5. Intensitatea fluxului de trafic

Intensitatea fluxului de trafic a fost studiată în cadrul studiului preliminar de proiectare a tronsoanelor drumului R7. Datele privind intensitatea reală a traficului, convertite în vehicule de proiect (standard), sunt prezentate în tabelul

Nr.	Punct de măsurare Coordonate (km)	LOT	Traficul mediu zilnic anual (AADT) – Vehicule standard (veh/zi)
1	23+150	1	4780
2	41+700	2	4015
3	51+950	2	5586
4	59+500	2/3	3329
5	83+920	3	1007

Tabelul 2-6: Date privind intensitatea fluxului de trafic la punctele de control

Pentru a evalua creșterea preconizată a intensității traficului, s-au utilizat prognozele estimate privind creșterea PIB-ului Republicii Moldova.

Perioadă		%
2025	2030	4,0
2030	2035	3,25
2035	2040	2,75

Tabelul 2-7: Previziuni privind creșterea PIB-ului pentru Moldova: creștere medie sau estimată ca fiind cea mai probabilă

Există o relație bine stabilită între creșterea economică și creșterea traficului. În această etapă de dezvoltare economică, creșterea traficului de autoturisme și vehicule ușoare este, în general, puțin mai rapidă decât creșterea PIB-ului, în timp ce traficul de marfă, fiind direct dependent de activitatea economică, urmează de obicei rata de creștere a PIB-ului.

Ratele de creștere sunt prezentate în tabelul **Fehler! Verweisquelle konnte nicht gefunden werden.** . C reșterea redusă este considerată a fi de 75% din rata medie de creștere, iar creșterea ridicată este de 120% din medie.

Perioadă		Creșterea procentuală a numărului de vehicule (%) în funcție de rata de creștere a PIB-ului		
		Medie	Minim	Ridicat
2025	2030	4,2	3,2	5,0
2030	2035	3,4	2,6	4,1
2035	2040	2,9	2,2	3,5

Tabelul 2-8: Ratele de creștere a traficului

Pentru prognozarea traficului, s-a aplicat rata medie de creștere. Valorile prognozate ale intensității traficului sunt prezentate în TabelulTabelul2-9 . Prognozarea a fost realizată ținând cont de durata de viață proiectată a pavajului din beton asfaltic (15 ani).

An	Intensitatea prevăzută a fluxului de trafic (vehicule/zi) pe tronsoanele rutiere						
	R7					R12, Tronson: Legătură cu R7 – Legătură cu L118	R12, Tronson: Legătură cu R7 – Legătură cu L118
	23+150	41+700	51+950	59+500	83+920	km 37+300 – km 41+500	km 0+000 – km 3+535
2025	4780	4015	5586	3329	1007	4 421	3 341
2026	4981	4184	5 821	3 469	1049	4 553	3 441
2027	5190	4 359	6 065	3 615	1093	4 689	3 544
2028	5 408	4 542	6 320	3 766	1139	4 829	3 649
2029	5635	4 733	6 585	3 925	1187	4 001	3 060
2030	5872	4 932	6 862	4 089	1237	5 122	3 758
2031	6071	5100	7 095	4 228	1279	5 249	3 852
2032	6278	5 273	7 336	4 372	1323	5 380	3 947
2033	6491	5452	7586	4521	1368	5 514	4 046
2034	6712	5 638	7 844	4 674	1414	5 651	4 146
2035	6940	5 829	8 110	4833	1462	5 792	4 249
2036	7 141	5 998	8 346	4 974	1504	5 936	4 355
2037	7 349	6 172	8 588	5 118	1548	6 084	4 463
2038	7562	6 351	8 837	5 266	1593	6 235	4 574
2039	7781	6 536	9 093	5 419	1639	6 391	4 688
2040	8 007	6 725	9 357	5 576	1687	6 550	4 805

Tabelul2-9 : Intensitatea traficului prognozată pe o perioadă de 15 ani

Componența ponderată a fluxului de trafic în funcție de tipul de vehicul este următoarea:

- Autoturisme, miniautobuze și microbuze pentru transportul privat de pasageri: 79,0%
- Microbuze de linie pentru pasageri, camioane de până la 3,5 tone: 9,55%
- Camioane cu 2 axe: 4,90%
- Camioane cu 3 axe: 1,00%
- Camioane cu 4 sau mai multe axe, articulate: 5,20%
- Autobuze: 0,35%

Având în vedere situația geopolitică din regiune, există o probabilitate ridicată de creștere peste nivelul normal a traficului de tranzit pe drumul R7, în special în ceea ce privește creșterea numărului de vehicule de marfă cu 4 sau mai multe axe.

Dacă acest scenariu se va concretiza, este foarte probabil să existe un impact semnificativ asupra zonelor sociale și rezidențiale, precum și asupra ecosistemelor existente. Principalele efecte negative includ:

- Creșterea nivelurilor de zgomot, în special pe timp de noapte, în timpul restricțiilor sezoniere de vară pentru

vehiculele grele;

- Deteriorarea calității aerului;
- O frecvență mai mare a activităților de întreținere pentru refacerea integrității carosabilului;
- Creșterea numărului de accidente rutiere.

2.3.6. Descrierea proiectului de reabilitare (reconstrucție) a drumului d

I. Parametri tehnici cheie

Proiectul de reabilitare (reconstrucție) a drumului prevede o serie de modificări structurale.

În cadrul ședinței Comitetului Tehnic din 18.03.2021, s-a decis ca parametrii de trasare și secțiune transversală a drumului să fie adaptați pentru Categoria Tehnică II, în timp ce profilul longitudinal să corespundă Categoriei III, conform NCM D.02.01:2015.

Astfel, cerințele pentru drumul proiectat, în afara localităților, sunt:

- Raza minimă a curbei orizontale: 600 m
- Raze minime ale curbilor verticale:
 - Curbe de coborâre: 2.000 m
 - Curbe de creastă: 5.000 m
- Panta longitudinală maximă: 6%
- Lățimea platformei carosabile: 13,0 m
- Lățimea benzii de circulație: 7,0 m
- Lățimea acostamentului, inclusiv banda de margine: 0,5 m
- Sarcina pe axă de proiect pentru structura carosabilului: 115 kN

În plus, în cadrul reabilitării drumului de ocolire existente din Drochia, proiectul prevede:

- Benzi de parcare: cu lățimea de 2,5 m pe ambele părți ale drumului;
- Insulă mediană: lățime de 2,0 m, inclusiv 2 benzi de ghidare de câte 0,5 m. Insula mediană va include un bord cu o barieră de protecție centrală;
- Bandă de viraj la dreapta la Pc 380+70: lățimea carosabilului 4,5 m, raza curbei 15,0 m;
- Manevrele de viraj la stânga, se vor efectua la sensul giratoriu existent (intersecția dintre R7 și R12).

Trebuie de menționat că, pe lângă strada Alexandru Cel Bun și strada Vechnosti, la solicitarea Primăriei orașului Drochia, proiectul include racorduri la drumul existent și la următoarele străzi:

- Strada Dimitrie Cantemir, Pc 399+82
- Strada Burebista, Pc 405+13

Aceste conexiuni sunt conforme cu planul de dezvoltare urbană al orașului Drochia.

Modificările aduse profilurilor longitudinale și transversale, precum și aliniamentului orizontal al drumului implică lucrări semnificative de terasament, precum și achiziționarea suplimentară de terenuri, defrișarea marginii drumului de copaci și arbuști și îndepărtarea stratului de sol vegetal.

Suprafețele totale de terenuri achiziționate definitiv și volumele de defrișare a marginii drumului pe loturi sunt prezentate în Tabelul 2-10.

Indicator	Lotul 1	Lotul 2	Lotul 3	Lotul 4

Suprafața de teren care urmează să fie achiziționată (ha)	4,34	Nu sunt disponibile date exacte; estimare: 5–7 ha	6,664	19,56
Tăierea arborilor (diametru 10–50 cm, buc.)	557	386	615	70

Tabelul 2-10: Informații privind terenurile care urmează să fie achiziționate**II. Structura pavajului**

Opțiunile de pavaj propuse în faza de proiectare includ atât construcția de noi straturi, cât și reabilitarea straturilor de bază și de suprafață existente. Informații privind materialele fiecărui strat și grosimea acestora sunt prezentate în Tabelul 2-11.

Nr.	Tipul stratului	Material	Grosimea stratului (m)									
			Lotul 1			Lotul 2		Lotul 3			Lotul 4	
			Tipul 1	Tipul 2	Tipul 3	Tipul 1	Tipul 2	Tipul 1	Tipul 2	Tipul 3	Tipul 1	Tipul 2
1.1	Strat de uzură	MAS 16, 50/70 SM EN 13108-5:2016	0,04	0,04	0,04	0,04	0,04				0,04	0,04
1.2		MAS 11.2 SM EN 13108-5:2016, bitum modificat clasa 4, SM SR EN 14023						0,05	0,05	0,05		
2.1		BAD 22.4 SM SR EN 13108-1:2016, bitum 50/70 SM SR EN 12591	0,06	0,06	0,06	0,06	0,06	0,07	0,07	0,07	0,06	0,06
3.1	Strat de legătură	Materiale granulare cu granulație de la 0 la 63 mm, conform SM SR EN 13043:2010, GA85, LA30, stabilizate cu 4–5% ciment CEM I 42.5R						0,22				
3.2		Pietriș stabilizat cu ciment C5/6										0,15
3.3		Beton asfaltic reciclat la rece cu adaos de materiale granulare noi (până la 30%) amestecate cu asfalt frezat (70%) și stabilizate cu ciment, CP D.02.12-2014	0,15	0,15	0,15	0,15	0,15		0,16	0,16		
3.4		Amestec de agregate naturale și asfalt măcinat C2.3/3,0									0,15	
4.1	Strat de nivelare	Material granular cu granulație de 8–63 mm, pietriș concasat, LA30, H>140 mm							0,25	Min. 0,14		
3.6	Strat de bază inferior	Amestec optim de agregate 0–63 mm (piatră concasată LA30, GA), SM EN 13285	0,24		0,18	0,1 + 0,18	0,25				0,24	0,24
		Geotextil de tip Polyfelt TS 60, SM SR EN 13249:2005						+	+	+		

4,1	Strat de drenaj	Strat de drenaj din pietriș, amestec optim de 0–63 mm					0,2				0,20	0,20
4,2		Strat de drenaj din nisip natural, SM SR EN 12620+A1:2010						0,15	0,15			

Tabelul 2-11: Detalii privind structura pavajului

Analiza datelor privind structura pavajului pentru drumul din cadrul proiectului indică următoarele:

- Tipuri de asfalt prevăzute pentru utilizare: Sunt specificate trei tipuri de beton asfaltic:
 - BAD 22.4 (SM SR EN 13108-1:2016) pentru stratul de legătură/stratul inferior,
 - MAS 11.2 și MAS 16 (SM EN 13108-5:2016) pentru stratul de uzură.
 - Utilizarea liantului modificat este necesară doar pentru MAS 11.2 (LOT 3).
- Fiabilitatea operațională: Pentru a asigura o performanță durabilă în climatul din Moldova, se recomandă ca straturile superioare ale pavajului să utilizeze bitum modificat, nu numai în stratul de uzură, ci și în stratul de legătură al BAD 22.4.
- Straturile de bază superioare: Se prevede utilizarea asfaltului reciclat (granulat de asfalt) îmbogățit cu agregat grosier (LA30) și stabilizat cu 4–5 % ciment, cu excepția tronsonului reabilitat din LOT 4, unde se va utiliza amestecul fără stabilizare cu ciment.
- Controlul dozei de ciment: Pentru a menține o rezistență uniformă de-a lungul stratului de bază, ar trebui utilizat ca orientare un indicator cantitativ al consumului de ciment, cu control asupra clasei de rezistență la compresiune a stratului stabilizat.
- Beneficii pentru mediu: Utilizarea materialelor reciclate din pavaje asfaltice existente are un impact pozitiv asupra mediului. Metoda de reciclare la rece selectată, cu stabilizare cu liant hidraulic, minimizează emisiile atmosferice nocive și asigură un strat de bază cu o rezistență sporită la deformare, ceea ce este esențial în perioadele de precipitații abundente, când capacitatea portantă naturală a solului este redusă.
- Limitările pavajului flexibil: Analiza opțiunilor de pavaj elaborate în cadrul studiului de fezabilitate și al etapei de proiectare arată că toate variantele sunt pavaje flexibile din asfalt. Având în vedere importanța drumului atât pentru transportul regional, cât și pentru cel internațional de marfă și pasageri, pavajul flexibil nu reprezintă cea mai fiabilă opțiune. În plus, construcția cu asfalt necesită materiale importate (bitum și aditivi modificatori).
- Avantajele pavajului rigid (din beton de ciment): O alternativă mai fiabilă este pavajul rigid din beton de ciment, care oferă beneficii semnificative:
 - Durată de viață de 2–2,5 ori mai lungă (durata de viață proiectată înainte de o reabilitare majoră ≥ 25 de ani, durată de viață reală ≥ 30 –35 de ani);
 - Nu există restricții sezoniere privind traficul de vehicule grele;
 - Rezistent la acumularea deformațiilor plastice;
 - Reduce semnificativ și distribuie uniform sarcinile către straturile de bază și substrat;
 - Cost inițial comparabil cu cel al pavajelor flexibile;
 - Costuri de întreținere mai mici;
 - Utilizarea materiilor prime locale;
 - Respectă mediul.

În concluzie, pentru un drum de o asemenea importanță strategică, pavajul rigid din beton de ciment este recomandat ca o soluție pe termen lung mai durabilă și mai fiabilă în comparație cu straturile flexibile de asfalt.

III. Structuri artificiale

Proiectul de reconstrucție a drumului R7 include lucrări de reabilitare a structurilor existente de tip pod. Informații despre aceste structuri sunt furnizate în Tabelul 2-12.

Nr.	Coordonate (km)	Tipul structurii / Deschidere (m)	Starea tehnică actuală (BDLA CP D.02.26-2023 / IST)	Acțiune propusă
LOTUL 1				
1	3.800	2x6,8 prelungit cu canal de scurgere 4 (2,50 x 2,0 m)	Satisfăcător / 42	Trasarea drumului prezintă abateri; se înlocuiește cu canalul de scurgere 2 (2,5 x 2,0 m)
2	5,788	2x5,68	Satisfăcător / 52	Devierea drumului existent este incompletă; înlocuiți podul cu canalul de scurgere existent
3	15.071	1x5,68 prelungit cu canal de scurgere 4 (2,0 x 2,0 m)	Satisfăcător / 48	Înlocuire cu canal de scurgere de 2,5 x 2,0 m
4	16,135	2 x 6,8 (6,0)	Satisfăcător / 42	Înlocuire cu canal de scurgere de 2,0 x 2,0 m
5	18 928	2x4,69 (6,0)	Satisfăcător / 42	Înlocuire cu canale de scurgere de 2 x 2,5 x 2,0 m
6	19.511	1x4,3 prelungit cu canal de scurgere 2 (2,00 x 2,0 m)	Satisfăcător / 46	Înlocuire cu canal de scurgere de 2,0 x 2,0 m
7	24,218	4x11,1	Satisfăcător / 24	Aliniamentul drumului deviază; înlocuiți cu un pod nou de 3 x 15 m
8	26.507	1x6,8 (6,0)	Nesatisfăcător / 31	Se înlocuiește cu un canal de scurgere de 2,0 x 2,0 m
9	27 876	1x6,8 (6,0)	Nesatisfăcător / 33	Înlocuire cu canal de scurgere de 2,5 x 2,0 m
10	29.150	1x4,6 (6,0)	Nesatisfăcător / 33	Înlocuire cu canal de scurgere de 2,0 x 2,0 m
LOTUL 2				
11	38,426	12,0+16,5+12,0	Satisfăcător / 54	Reabilitare
12	41.882	Arh 1x6 (6,0+9,0+6,0)	Nesatisfăcător / 35	Înlocuire cu canal de scurgere de 6,1 x 3,1 m
13	44 281	1x2,6 prelungit cu un canal de scurgere de 2,5x2,0 m	Satisfăcător / 41	Se înlocuiește cu un canal de scurgere cu diametrul de 1,6 m
14	47,951	1x3,6	Satisfăcător / 41	Înlocuire cu un canal de scurgere de 2,0 x 2,0 m
15	55.679	3x12,0	Satisfăcător / 45	Reabilitare
LOTUL 3				
16	62.496	3x11,36	Nesatisfăcător / 40	Reconstrucție
17	75.459	Arc 1x4,0	Satisfăcător / 46	Înlocuire cu canal de scurgere 2 x 2,0 x 2,0 m
LOTUL 4				
18	1,88	2,0 x 2,0	Satisfăcător	Reabilitare
19	10+25	2,0x2,0		Construcție nouă
20	18+00	6,0x4,5		Construcție nouă
21	23+92	2,0x2,5		Construcție nouă

Tabelul 2-12: Structuri artificiale majore

Nr.	Coordonate (km)	Categoria tehnică a drumului (NCM D.02.01:2015)	Schema statică a podului	Dimensiunile podului	Înălțimea podului (m)	Lungimea podului (m)	Clasa de încărcare (SNiP 2.05.03-84*)	Material de construcție	Suprafața carosabilului
1	24,151	II	3 x 15 m	G-9,6 + 2 x 1,5 m	14,10	50,20	A11 și HK-80	Beton armat	Beton asfaltic

2	38,426	II	12 + 16,58 + 12 m	G-9,6 + 2 × 1,5 m	14,10	50,20	A11 și HK-80	Beton armat	Beton asfaltic
3	41,881	II	6,1 × 3,1 m	G-9,0 + 2 × 1,5 m	—	—	A11 și HK-80	Beton armat	Beton asfaltic
4	55,679	II	3 × 12 m	—	14,10	50,20	A11 și HK-80	Beton armat	Beton asfaltic
5	62,496	III	3 × 12 m	G-9,0 + 2 × 0,5 m	11,40	41,19	A11 și HK-80	Beton armat	Beton asfaltic
6	75,459	III	2 × (2,0 × 2,0 m)	—	—	—	A11 și HK-80	Beton armat	Beton asfaltic

Tabelul 2-13: Detalii tehnice privind podurile majore (structuri noi sau reconstruite)

Pentru structurile mici de canalizare (conduce cu secțiune transversală circulară sau dreptunghiulară), proiectul prevede următoarele măsuri:

- Curățarea canalului și a corpului structurii;
- Repararea secțiunilor de intrare și ieșire.

Structurile situate în secțiuni în care este necesară lărgirea carosabilului sau ajustarea înălțimii terasamentului din cauza modificărilor profilului longitudinal vor fi:

- Extinse pentru a se adapta la noile dimensiuni ale terasamentului;
- dotate cu noi pereți de capăt atât la capătul amonte, cât și la cel aval al structurilor.

Acest lucru asigură performanța hidraulică adecvată și stabilitatea structurală după lucrările de reconstrucție a drumului.

IV. Intersecții și noduri rutiere

Proiectul prevede construirea de drumuri de acces și îmbunătățiri ale intersecțiilor existente, inclusiv instalarea de benzi suplimentare de viraj la stânga la intersecțiile cu drumuri locale mai importante, unde volumul de trafic la intrare depășește 200 de vehicule pe zi.

Suprafața de rulare din cadrul razelor de legătură este proiectată să fie de același tip cu cea a drumului principal.

La începutul și la sfârșitul tronsonului de ocolire nou construit în jurul localității Drochia sunt prevăzute intersecții cu sens giratoriu.





Figura 2-7: Intersecții cu sens giratoriu planificate

Este necesară sincronizarea documentației de proiectare pentru LOTUL 2 și LOTUL 4, deoarece nodul rutier conectează tronsonul de ocolire nou construit cu drumul R7.

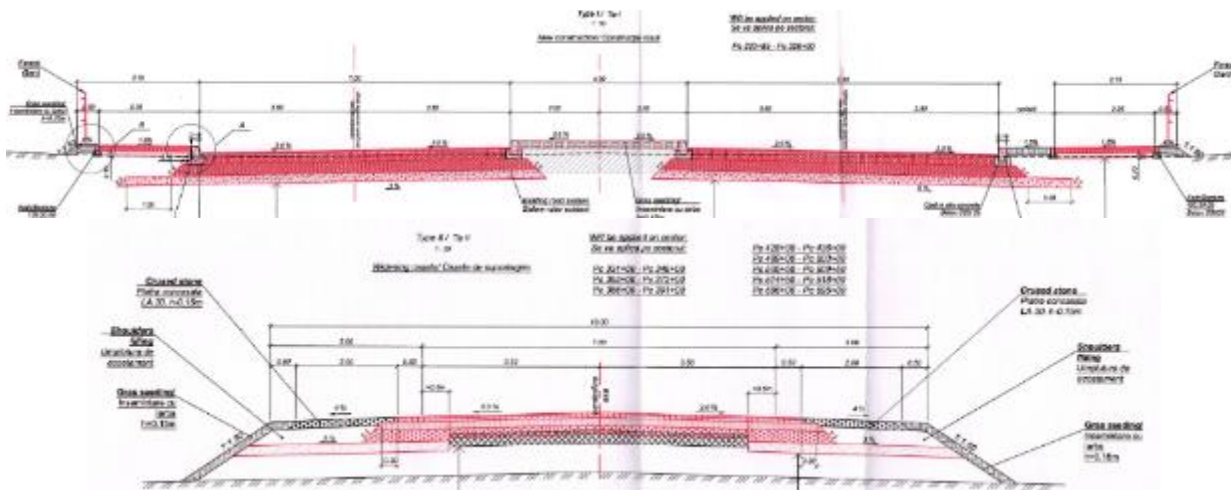
Acest lucru asigură coerența în ceea ce privește trasarea, parametrii geometrici și proiectarea pavajului între coridorul R7 existent și noul tronson de ocolire, evitând conflictele la intersecție.

V. Secțiuni transversale ale drumului

Numărul de secțiuni transversale tipice pentru fiecare tronson de drum reconstruit (sau reabilitat) variază între 10 și 12 tipuri. Soluțiile de proiectare elaborate în cadrul proiectelor tehnice respectă pe deplin cerințele NCM D.02.01:2015 – Proiectarea drumurilor publice.

Figura 2-8 - Figura 2-12 prezintă secțiunile transversale tipice pentru LOTUL 2. Informațiile prezentate în aceste figuri sunt oferite cu titlu de referință generală. Setul complet de secțiuni transversale este inclus în secțiunile corespunzătoare ale proiectelor tehnice pentru LOTURILE 1–3.

Pentru LOTUL 4, începând cu septembrie 2025, proiectarea tehnică este încă în curs de elaborare și se află în etapa studiului de fezabilitate (FS).



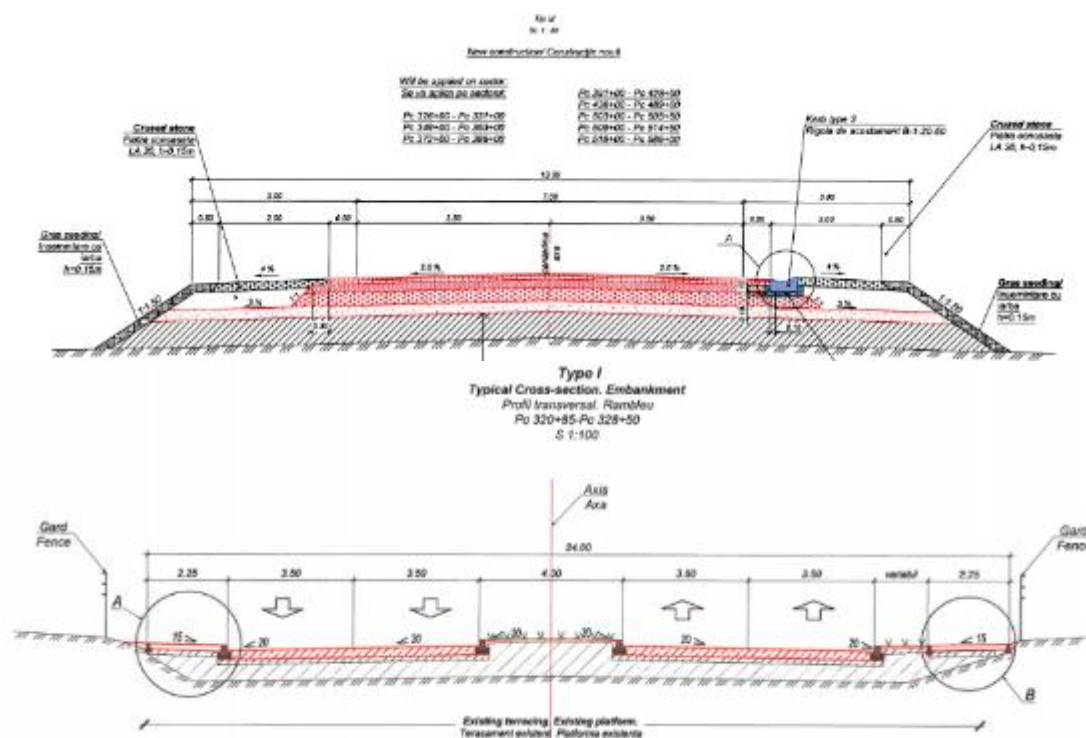
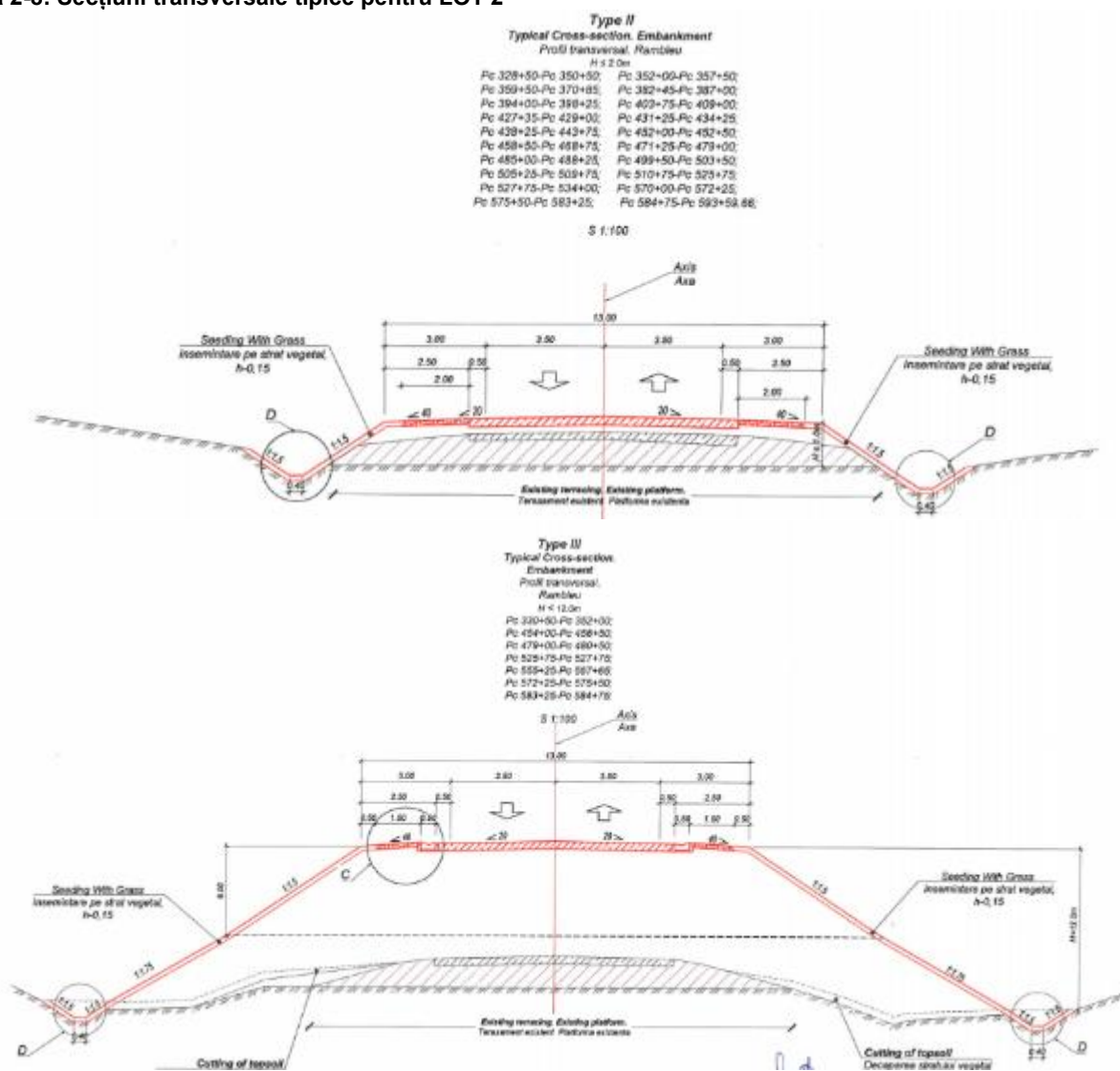


Figura 2-8: Secțiuni transversale tipice pentru LOT 2



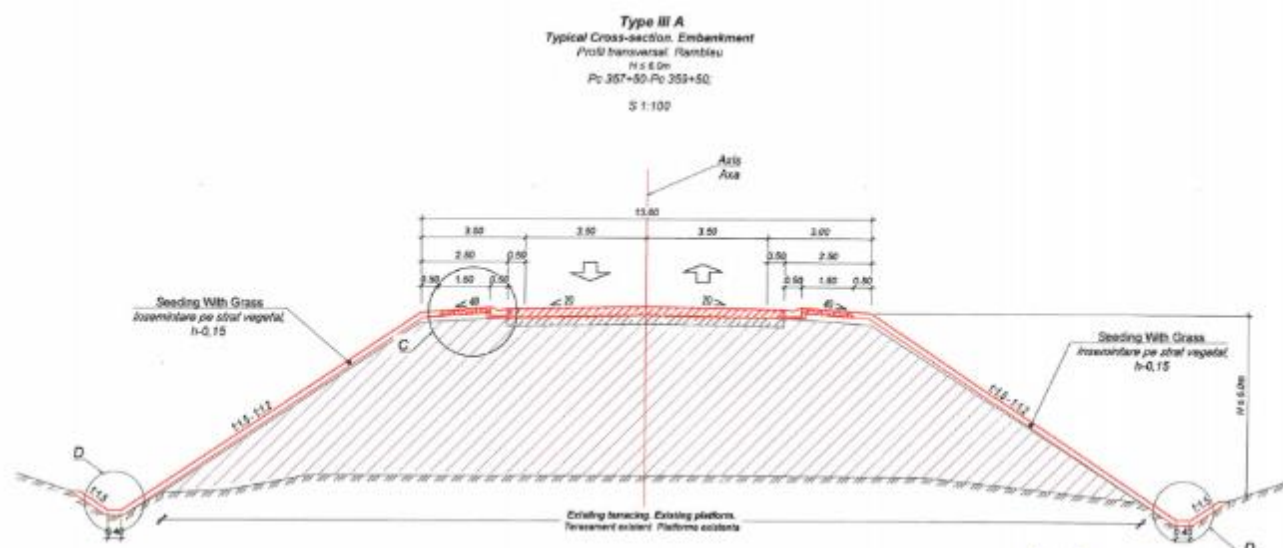
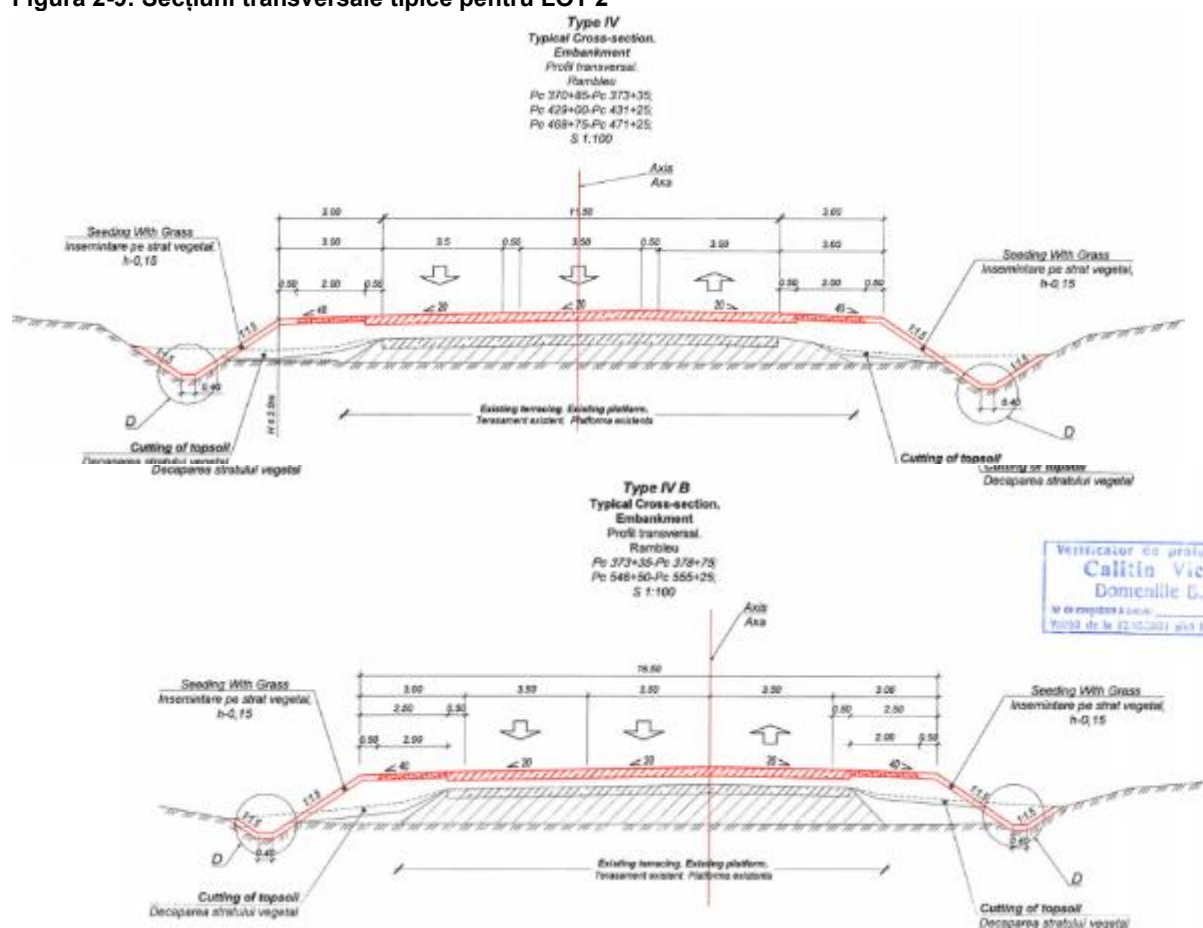


Figura 2-9: Secțiuni transversale tipice pentru LOT 2



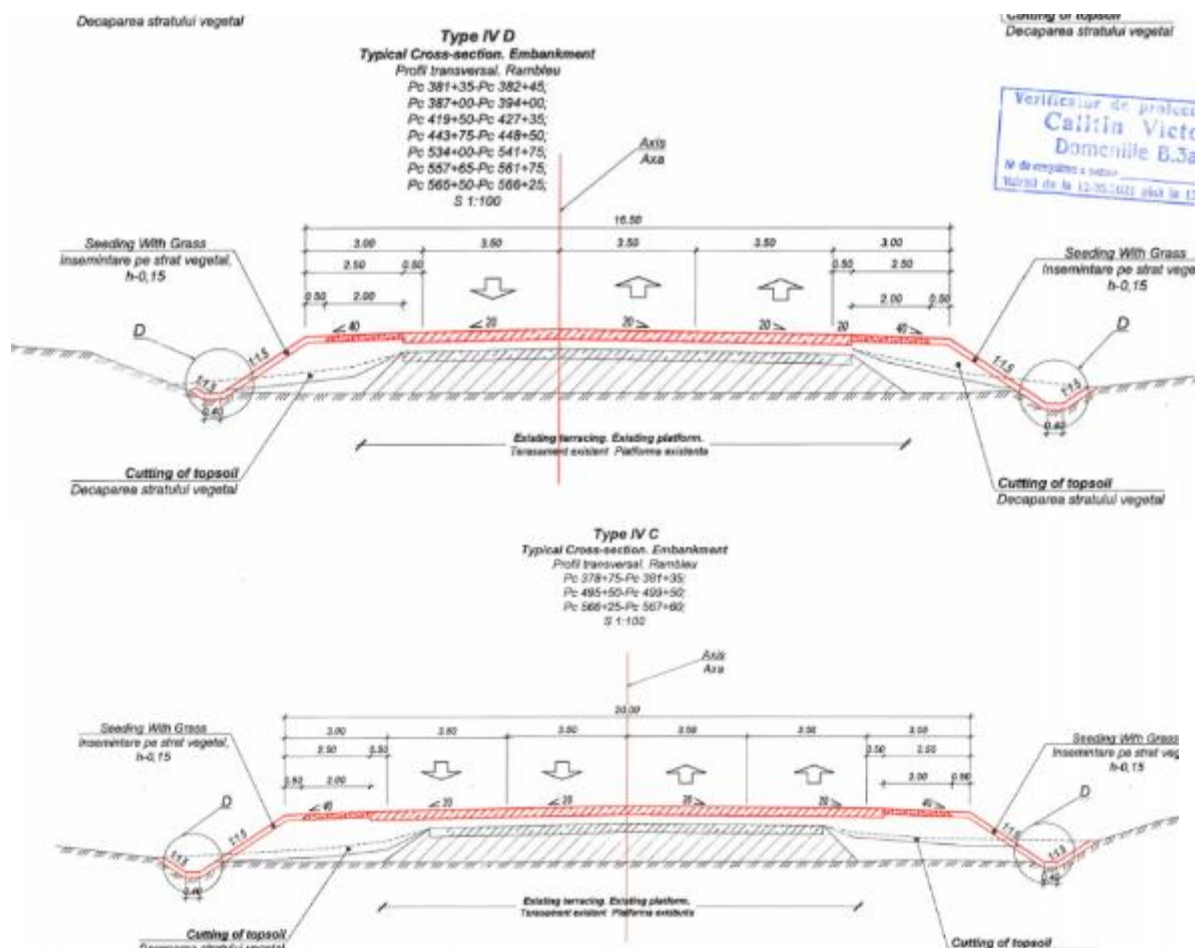
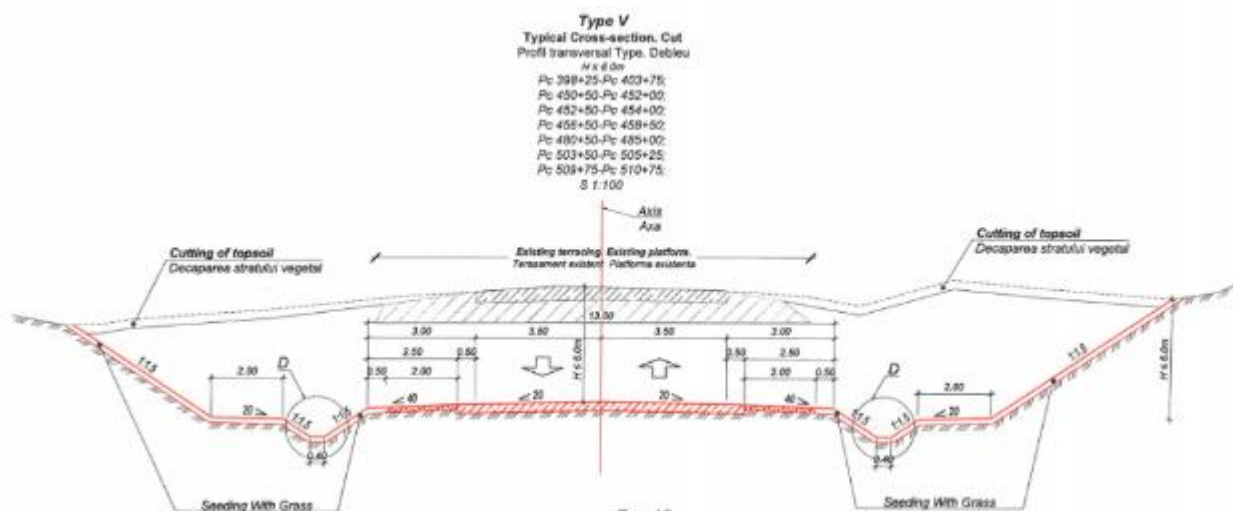


Figura 2-10: Secțiuni transversale tipice pentru LOT 2



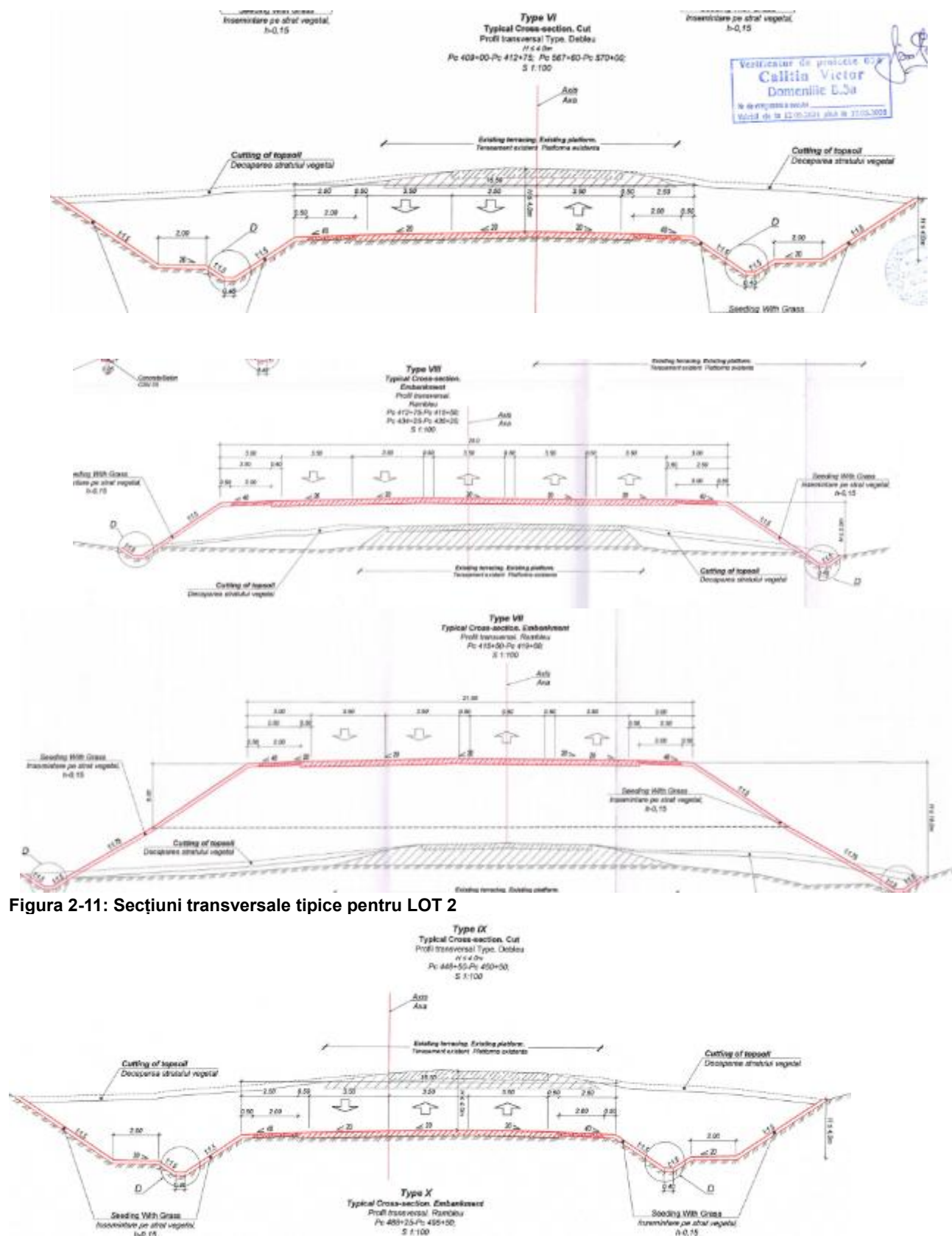


Figura 2-11: Secțiuni transversale tipice pentru LOT 2

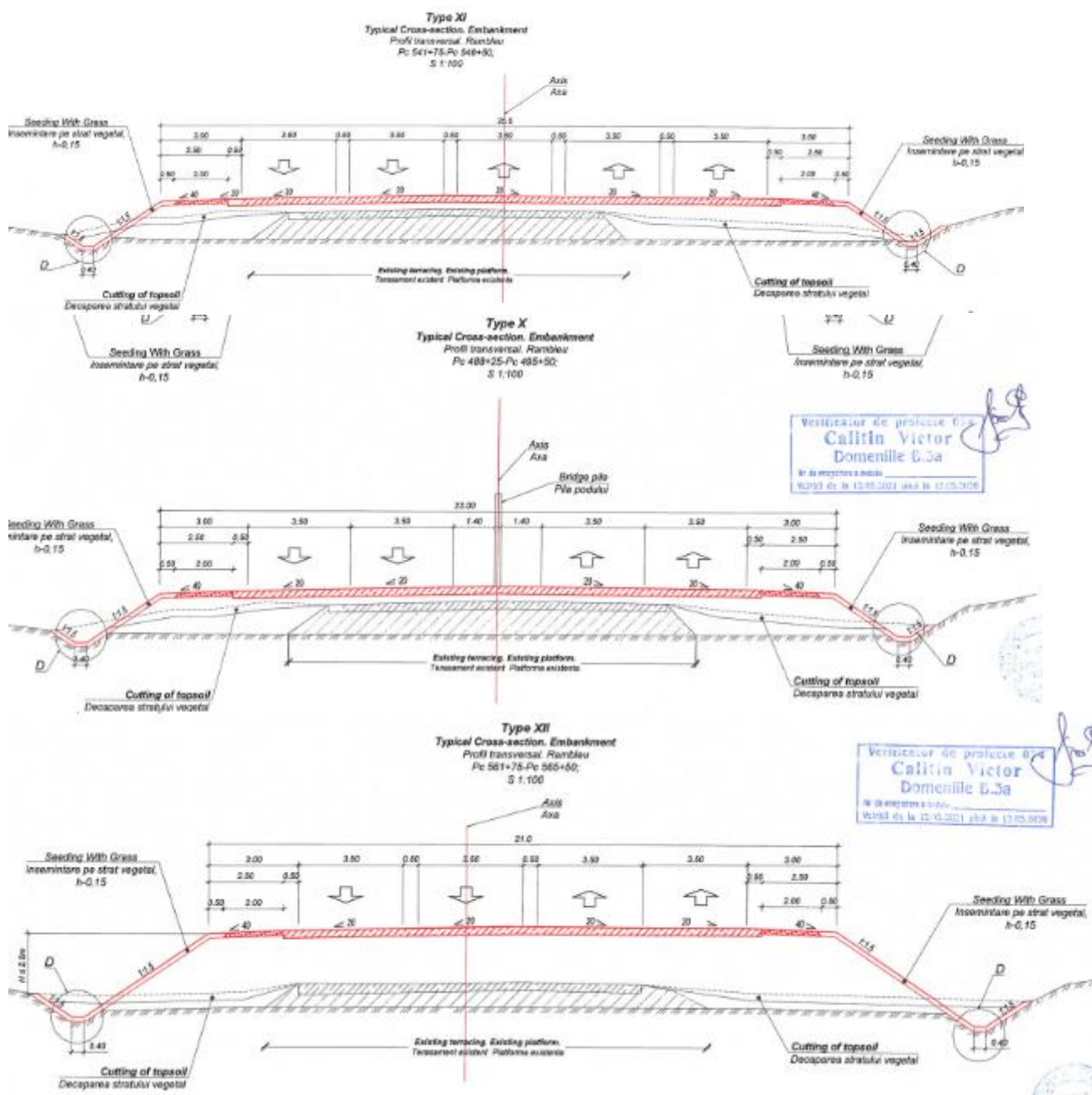


Figura 2-12: Secțiuni transversale tipice pentru LOT 2

VI. Infrastructura rutieră și siguranța rutieră

Proiectul prevede următoarele amenajări rutiere și măsuri menite să asigure siguranța traficului și confortul șoferilor și pasagerilor :

- Aliniamentul drumului și elementele de profil proiectate în conformitate cu NCM D.02.01:2015.
- Instalarea de noi semne rutiere.
- Aplicarea marcajelor rutiere.
- Instalarea stâlpilor de ghidare și a barierelor de protecție.
- Instalarea de bariere metalice pentru pietoni.
- Amplasarea indicatoarelor kilometrice.
- Construirea și modernizarea drumurilor secundare.
- Construirea drumurilor de acces către proprietățile private.

- Construirea, reconstrucția și repararea stațiilor de autobuz și a adăposturilor pentru autobuze.
- Construirea trotuarelor.
- Consolidarea acostamentelor și a versanților.

Suprafața de rulare a drumului la stațiile de autobuz va fi de același tip cu cea a drumului principal.

Pentru a asigura siguranța traficului, proiectul include măsuri în conformitate cu următoarele standarde și reglementări:

- Regulamentul de circulație al Republicii Moldova
- CP D.02.10:2014 – Recomandări privind siguranța rutieră
- SM SR 1848-7:2017 – Semne rutiere și marcaje rutiere
- SM SR EN 12899-1:2010 – Semne rutiere verticale permanente, Partea 1: Panouri fixe
- SM SR EN 12899-2:2010 – Semne rutiere verticale permanente, Partea 2: Stâlpi luminoși
- SM EN 1790:2016 – Produse pentru marcaje rutiere: marcaje rutiere preformate

Aceste măsuri au scopul de a spori siguranța participanților la trafic, de a asigura o orientare clară și vizibilitate, precum și de a oferi confort șoferilor și pasagerilor de-a lungul coridorului R7.

2.3.7. Drum ocolitor temporar

LOTUL 1

- PC 33+92, L = 285 m – Reconstrucția canalului de scurgere tubular din beton armat D = 1,5 m
- PC 96+45, L = 537 m – Construcția unui canal de scurgere din beton armat de 2,0 × 2,0 m
- PC 241+51, L = 184 m – Reconstrucția podului peste râul Cubolta

LOTUL 2

- PC 350+86, L = 216 m – Reconstrucția canalului de scurgere de 2,0 × 2,0 m
- PC 358+25, L = 197 m – Reconstrucția canalului de scurgere de 2,0 × 2,0 m
- PC 418+80, L = 285 m – Reconstrucția podului peste râul Tîrnoveni (afluent al Răutului)
- PC 455+42, L = 231 m – Reconstrucția canalului de scurgere din beton armat D = 1,2 m
- PC 583+84, L = 179 m – Reconstrucția canalului de scurgere din beton armat D = 1,5 m

LOTUL 3

- PC 624+96, L = 160 m – Reconstrucția podului peste râul Camenca
- PC 682+35, L = 107 m – Reconstrucția canalului de scurgere 2,0 × 2,0 m
- PC 754+59, L = 125 m – Reconstrucția canalului de scurgere 2 × (2,0 × 2,0 m)
- PC 850+15, L = 117 m – Reconstrucția canalului de scurgere 2,0 × 2,0 m
- PC 773+00 – 777+00, L = 411 m – Lucrări de reconstrucție a drumului în zona satului Gălășeni

2.3.8. Lucrări de atenuare a alunecărilor de teren d

Etape tehnologice pentru executarea lucrărilor de atenuare a alunecărilor de teren

Etapă I – Lucrări de terasament pentru pregătirea șantierului

- Lucrări de terasament pentru amenajarea drumurilor de acces și a șantierului la PC 656+50 – PC 658+50.
- Construirea de șanțuri temporare pentru instalarea structurii de piloni armată destinată atenuării alunecărilor de teren pe partea dreaptă.
- Toate lucrările se execută conform profilurilor transversale ale platformei de șantier.

Etapa II – Amenajarea platformei și instalarea pilonilor

- Amenajarea platformei șantierului și a căilor de acces între PC 656+50 și PC 658+50 pentru instalarea structurii de piloni armată pe partea dreaptă.
- Instalarea structurii de piloni armată ($\varnothing$ 0,8 m) de-a lungul PC 656+54,09 – PC 657+45,63.

Etapa III – Lucrări de drenaj

- Construirea sistemului de drenaj de-a lungul PC 656+54 – PC 657+60 și PC 656+70.

Etapa IV – Demolarea șantierului și amenajarea peisagistică

- Demolarea platformei de șantier și a drumurilor de acces.
- Recultivarea și stabilizarea zonelor deformate de alunecări de teren folosind arbori și arbuști iubitori de umiditate, precum salcia, plopul canadian și nukul.

Etapa V – Amenajarea rețelei rutiere și a sistemului de ape de suprafață

- Execuția terasamentelor rutiere între PC 656+50 și PC 658+50.
- Amenajarea carosabilului și a sistemului de drenaj al apelor de suprafață.

2.3.9. Lotul 6 (Soroca – granița cu Ucraina)

Punctul de plecare al traseului se află la KM 2+540,0 al drumului nou proiectat, care face legătura cu podul peste râul Nistru, conform planificării de pe partea ucraineană. Punctul final al traseului se află la PC 102+00,0, pe drumul R14 (R6 – Codrul Nou – Soroca – Unguri – granița cu Ucraina), la intersecția cu drumul republican R14.1 (R14 – Cosăuți – granița cu Ucraina).

Tronsonul de drum este proiectat conform următorilor parametri:

KM 2+540,0 – KM 10+200,0 (Categoria tehnică II, conform NCM D.02.01:2015):

- Viteza de proiectare: 100 km/h
- Număr de benzi: 2 benzi de circulație pe întreaga lungime a sectorului
- Lățimea platformei rutiere: 12,00 m
- Lățimea carosabilului: 2 × 7,00 m
- Lățimea acostamentelor: 2 × 3,00 m, cu benzi laterale de 2 × 0,50 m, realizate din același tip de pavaj ca și drumul principal
- Sarcina pe axă de proiect pentru structura pavajului: 115 kN

Pentru benzile de urcare, este prevăzută o bandă suplimentară:

- PC 26+90,0 – PC 42+50,0 (partea dreaptă), datorită unei pante de 6%
- PC 78+40,0 – PC 88+80,0 (partea stângă)

În sectorul în care va fi amplasat terminalul vamal, sunt prevăzute 4 benzi de circulație: PC 41+10,0 – PC 48+40,0.

Panta maximă, având în vedere situația existentă, este de 6,0% (PC 26+90,0 – PC 42+50,0 și PC 78+40,0 – PC 88+80,0).

Traseul principal face legătura cu:

- Accesul L89 (Soroca – Holoșnița – Grigorăuca)
- Accesul proiectat către satul Cosăuți

Îmbunătățiri de siguranță la intersecții:

- Pentru traficul rutier secundar (categoria tehnică IV) se aplică o intersecție la nivel canalizată (a se vedea planul traseului).
- La intersecția cu drumul de ocolire a orașului Soroca, este prevăzută o intersecție cu sens giratoriu la PC 78+00,0.

2.3.10. Materiale de construcție și standarde

Pentru executarea lucrărilor de reconstrucție pe drumul R7 (Tranșa 1), materialele de construcție vor fi procurate de la mai multe cariere și fabrici autorizate, situate în regiunile centrală și de nord ale Republicii Moldova. Selectarea furnizorilor se bazează pe capacitatea lor de producție, calitatea materialelor (conformitatea cu standardele tehnice) și proximitatea relativă față de șantierul proiectului, ceea ce asigură atât fiabilitatea tehnică, cât și eficiența din punct de vedere al costurilor. Principalele surse de materiale de construcție includ cariere de pietriș, pietriș și nisip, precum și uzine de asfalt și beton pentru producerea de bitum, amestecuri de asfalt și elemente prefabricate.

Nr.	Descrierea materialului	Denumirea furnizorului
1	Pietriș LA50	Cariera Duruitoarea
2	Pietriș LA30	Cariera Beleavinți
3	Prefabricate din beton armat	UBC Chișinău
4	Beton de ciment	UBC Bălți
5	Beton asfaltic	UBA Bălți
6	Balast	Cariera Vasilcău
7	Nisip	Cariera Vasilcău
8	Pietriș de calcar	Cariera Șaptebani
9	Pietriș de granit	Cariera Cosăuți

Tabelul 2-14: Descrierea materialului

Contractantul are responsabilitatea de a se asigura că toate materialele îndeplinesc toate cerințele standardelor. Calitatea agregatelor (nisip, pietriș, piatră concasată) și a lianților (bitum și ciment) va fi testată de un laborator acreditat, iar rezultatele vor fi verificate și aprobate de inginerul de supraveghere înainte de producerea asfaltului și utilizarea acestuia pe șantier. Toate materialele de construcție vor fi însoțite de certificate de calitate și de conformitate cu normele de siguranță de mediu.

2.4. Analiza alternativelor

2.4.1. Scenariul „fără proiect”

Aspecte tehnice: Starea actuală a drumului R7 prezintă o degradare semnificativă, incluzând fisuri, suprafețe denivelate, eroziunea acostamentelor și o capacitate de încărcare redusă. Acest lucru duce la limitări de viteză, restricții de greutate și un risc crescut de accidente. Fără reabilitare, deteriorarea s-ar accelera din cauza traficului intens (inclusiv a vehiculelor de marfă care se îndreaptă spre granițele cu România și Ucraina), făcând imposibilă menținerea funcționalității pe termen mediu și lung. Secțiunile critice (de exemplu, Lotul 4 – ocolirea Drochia și Lotul 5 – legătura cu noul pod peste Prut) ar rămâne puncte de blocaj major, afectând negativ conectivitatea regională.

Aspecte economice: Deși alternativa „fără proiect” necesită o investiție inițială minimă, costurile cumulate pe durata ciclului de viață (20–30 de ani) ar fi mai mari din cauza creșterii cheltuielilor de întreținere de urgență, a consumului mai ridicat de combustibil al vehiculelor (din cauza stării precare a drumurilor), a pierderilor economice generate de întârzierile în trafic și a competitivității reduse a transportului de marfă. Analiza cost-

beneficiu indică un raport beneficiu-cost (BCR) nefavorabil pentru scenariul „fără acțiune”, cu pierderi estimate în ceea ce privește mobilitatea, comerțul transfrontalier și dezvoltarea economică locală (în zonele Drochia, Rîșcani, Costești și Soroca).

Aspecte de mediu și sociale: Pe termen scurt, renunțarea la construcție ar preveni impacturile temporare, precum praful, zgomotul, devierea traficului și exproprierea terenurilor. Cu toate acestea, pe termen lung, aceasta ar conduce la creșterea emisiilor de CO₂ și a poluanților, din cauza consumului crescut de combustibil și a aglomerării traficului, precum și la un risc mai ridicat de accidente rutiere. De asemenea, ar perpetua inegalitățile în ceea ce privește accesul la servicii (transport public, servicii medicale de urgență) în comunitățile rurale situate în vecinătatea tronsoanelor de drum.

Concluzie:

Alternativa de a nu se realiza construcția nu îndeplinește obiectivele proiectului de îmbunătățire a siguranței rutiere, de facilitare a comerțului regional și de promovare a integrării europene (coridoare de transport către România și Ucraina). În comparație, alternativa selectată — reabilitarea completă — oferă cel mai bun echilibru între costuri, beneficii și impactul asupra dezvoltării durabile și este clasificată drept soluția optimă din punct de vedere tehnic, economic și de mediu.

2.4.2. Lotul 1 (R14 – Drochia, 29 km), Lotul 2 (Drochia – Rîșcani, 27,4 km), Lotul 3 (Rîșcani – Costești, 30 km)

Cele trei loturi acoperă secțiunea principală a drumului R7 pe o lungime totală de 86,4 km. Proiectul prevede reconstrucția drumului existent, cu terasamentul carosabil situat în limita amprentei actuale, cu excepția secțiunilor rectificate.

În cadrul analizei alternativelor, au fost evaluate următoarele opțiuni: reconstrucția completă de-a lungul traseului existent (opțiunea selectată), reparații parțiale, opțiuni de traseu nou și alternativa fără lucrări („fără intervenție”). Reconstrucția completă a fost aleasă ca soluție optimă datorită raportului cost-beneficiu favorabil, duratei de viață prelungite, impactului minim asupra mediului și evitării expropriierilor majore asociate cu traseele noi.

Aspectele tehnice comune pentru loturile 1, 2 și 3 includ:

- Reconstrucția structurii drumului prin frezare, consolidarea fundației și aplicarea unui strat de pavaj multistrat conceput pentru trafic intens;
- Menținerea unei lățimi a carosabilului de 7–9 m, cu acostamente consolidate de 1,5–2 m;
- Îmbunătățirea siguranței rutiere prin marcaje reflectorizante, semnalizare verticală, bariere de protecție, treceri de pietoni iluminate și stații de autobuz sigure;
- Reabilitarea canalelor de scurgere și a sistemelor de drenaj pentru a preveni eroziunea și inundațiile;
- Asigurarea accesibilității permanente la proprietăți și la drumurile laterale.

2.4.3. Lotul 4 (ocolirea Drochia)

Conform studiului de trafic realizat în iulie 2024, drumul analizat se încadrează în categoria tehnică III. Investigațiile privind structura rutieră existentă, terasamentul și traficul sunt prezentate în detaliu în Raportul de examinare a structurii rutiere.

Pentru tronsonul care urmează să fie construit, au fost analizate trei variante de traseu, toate având același punct de plecare (PC 0+00, corespunzător km 41+450 al drumului R12) și același punct de sosire. Toate variantele sunt

situate pe terenuri din afara limitelor orașului Drochia și ale satelor Țarigrad și Miciurin, raionul Drochia.

Analiza comparativă a fost realizată pe baza principalilor indicatori tehnici și economici, relevanți și din perspectiva impactului asupra mediului, rezumați în tabelul „Tabelul2-15”.

Indicator	U.M.	Opțiunea 1	Opțiunea 2	Opțiunea 3
Lungimea traseului	m	3 580	3 508	3 578
Numărul de podețe	buc	4	4	5
Lungimea totală a canalelor de scurgere	m	165	165	184
Suprafața carosabilă	m ²	29 729	29 493	29 422
Suprafața de teren necesară	ha	17,30	14,27	15,64
Puncte de intersecție cu liniile aeriene de înaltă tensiune	buc.	2	2	2

Tabelul2-15 : Principalii indicatori tehnici și economici ai alternativelor analizate

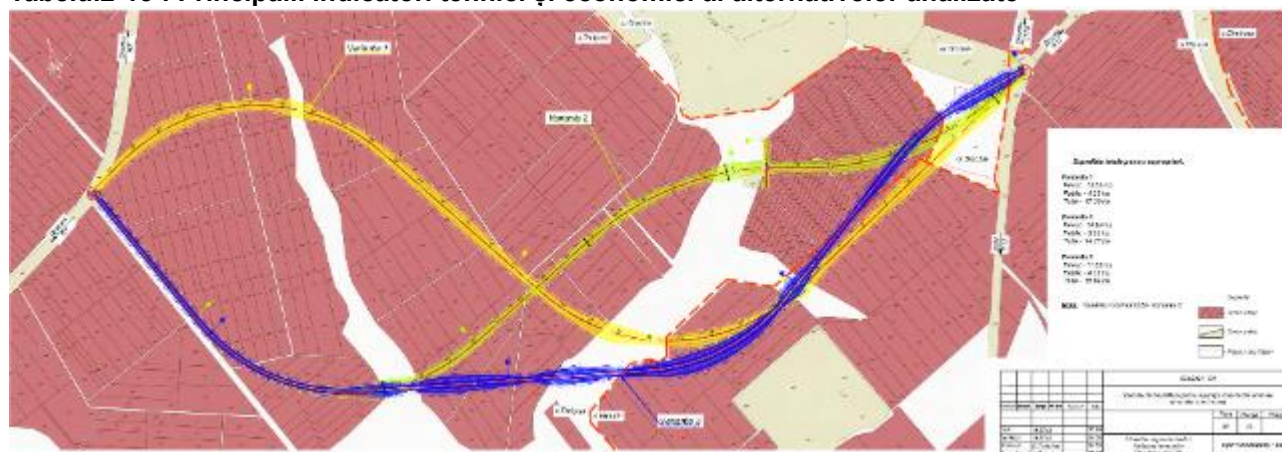


Figura2-13 : Alternative analizate pentru proiectul de ocolire a orașului Drochia

Sursă: Studiu de fezabilitate privind repararea/construcția șoselei de ocolire a orașului Drochia.

Compararea opțiunilor indică faptul că Opțiunea 3 oferă cele mai bune performanțe tehnice și de mediu. Aceasta prezintă cea mai mică pantă longitudinală, riscul minim de deteriorare și un echilibru favorabil între volumele de tăiere și de umplere, permițând construirea terasamentului fără a fi necesară o carieră de împrumut. Acest aspect reduce impactul asupra solului, peisajului și resurselor naturale, optimizând în același timp costurile de construcție.

În concluzie, Opțiunea 3 a fost aleasă ca alternativă preferată pentru punerea în aplicare, întrucât asigură un nivel ridicat de siguranță rutieră, durabilitate și un impact minim asupra mediului.

2.4.4. Lotul 6 (Soroca – granița cu Ucraina)

În cadrul studiului de fezabilitate „Construirea podului rutier transfrontalier peste râul Nistru la granița de stat ucraineano-moldovenească în zona Yampil–Cosăuți”, realizat de SRL „International Design Institute” (TOB «МПИ») (Ucraina) în 2021, au fost analizate mai multe alternative prin elaborarea unei justificări tehnico-economice pentru legătura dintre granițele de stat ale Ucrainei și Moldovei în zona Yampil–Cosăuți.

Alternativa 1

Trasatul drumului se află pe teritoriul comunei Yampil, raionul Mogilev-Podilskyi, regiunea Vinnytsia (Ucraina), continuând pe teritoriul Republicii Moldova. Lungimea totală a drumului este de 7,183 km, acesta fiind situat în zone rurale. Traseul include un pod rutier transfrontalier peste râul Nistru, cu o lungime de 1,309 km. Lungimea drumului până la pod este de 1,427 km în Ucraina și de 4,447 km în Moldova.

Principalul dezavantaj al acestei alternative îl reprezintă traversarea rezervației peisagistice Cosăuți din Moldova pe o lungime de aproximativ 2,3 km, ceea ce poate genera impacturi semnificative asupra mediului natural și

necesită măsuri stricte de protecție a biodiversității. În ansamblu, această alternativă asigură conectivitatea rutieră transfrontalieră necesară, dar din perspectiva protecției mediului, prezintă constrângeri majore datorită intersecției cu arie naturală protejată de stat.



Figura2-14 : Alternativa 1 din studiul de fezabilitate, 2021

Sursă: Studiul de fezabilitate, 2021 (UA)

Alternativa 2

Drumul se încadrează în categoria tehnică II, având o lungime totală de 6,043 km. Traseul autostrăzii traversează orașul Yampil pe o distanță de 1,30 km, iar restul de 4,743 km se află în zone rurale.

Lungimea drumului până la pasajul supratean de pe teritoriul Ucrainei este de 1,517 km, lungimea podului transfrontalier peste râul Nistru este de 1,555 km, iar drumul de acces la pod de pe teritoriul Republicii Moldova este de 2,971 km.

Principalul dezavantaj al acestei alternative îl reprezintă traversarea unor terenuri private, ceea ce necesită achiziționarea sau retragerea din uz a aproximativ 29,20 ha, precum și traversarea orașului Yampil pe o distanță de 1,30 km, ceea ce poate genera impacturi sociale și de mediu semnificative (exproprieri, zgomot, perturbarea comunității).

În concluzie, această alternativă asigură conectivitatea rutieră transfrontalieră și parametri tehnici adecvați, dar prezintă constrângeri sociale și legate de utilizarea terenurilor, care sunt relevante pentru evaluarea impactului asupra mediului și a comunităților locale.

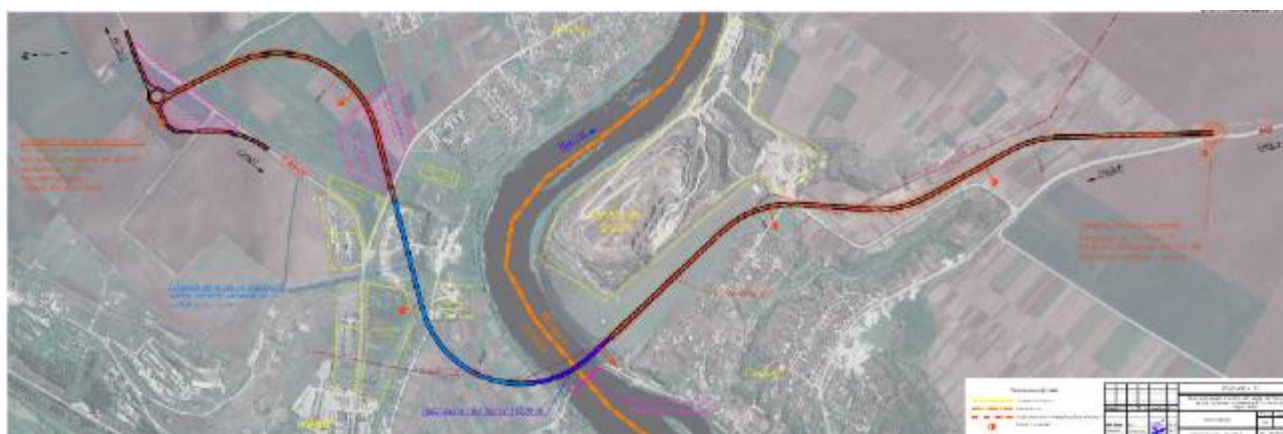


Figura2-15 : Alternativa 2 din studiul de fezabilitate, 2021

Sursă: Studiul de fezabilitate, 2021 (UA)

Alternativa 3

Punctul de plecare al tronsonului proiectat pentru Alternativa 3 (recomandată în studiul de fezabilitate) este situat la km 0+000, la intersecția cu drumul național T-02-02 Mogilev-Podilskyi – Yampil – Bershad – Uman, la km 43+670, unde este prevăzută o intersecție cu sens giratoriu pe un singur nivel.

Drumul se încadrează în categoria tehnică II, având o lungime totală de 6,043 km. Lungimea drumului până la pasajul superior de pe teritoriul Ucrainei este de 1,517 km, lungimea podului rutier transfrontalier peste fluviul Nistru este de 1,555 km, iar lungimea drumului de acces la pod de pe teritoriul Republicii Moldova este de 2,971 km.

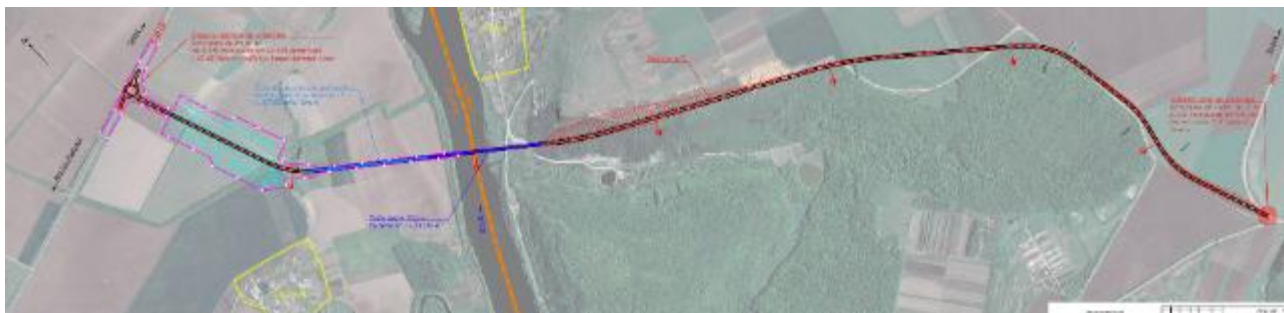


Figura2-16 : Alternativa 3 din studiul de fezabilitate, 2021

Sursă: Studiu de fezabilitate, 2021 (UA)

Alternativa selectată în 2023 pentru autostrada de pe partea Republicii Moldova, ca continuare a podului peste râul Nistru

În 2024, Studiul de fezabilitate „Construirea drumului de acces de la podul peste râul Nistru, în zona Cosăuți, raionul Soroca, către rețeaua națională de drumuri” a identificat ca alternativă optimă un traseu care evită complet interferența cu Rezervația peisagistică Cosăuți, minimizând astfel impactul asupra ariilor naturale protejate.

Trasajul drumului nou proiectat începe la km 2+540,0, la punctul de legătură cu podul peste râul Nistru proiectat pe partea ucraineană, și se termină la PC 102+00,0, la intersecția drumului național R14 (R6 – Codrul Nou – Soroca – Unguri – granița cu Ucraina) și drumul republican R14.1 (R14 – Cosăuți – granița cu Ucraina).



Figura2-17 : Alternativă din studiul de fezabilitate, 2023

Sursă: Studiu de fezabilitate, 2023 (MD)

Această alternativă va fi analizată în cadrul prezentului studiu. Pentru această alternativă, Agenția de Mediu a emis Acordul de mediu nr. 18/963/2024, din data de 04.10.2024, iar în prezent se află în etapa de obținere a certificatului de urbanism pentru proiect.

3. Cerințe legale

3.1. Contextul politic, juridic și administrativ al ESA d

3.1.1. Strategii naționale

Proiectul este aliniat la cadrul de politică națională de dezvoltare al Republicii Moldova, care promovează sustenabilitatea mediului, modernizarea infrastructurii și obiectivele de integrare în UE. Acesta sprijină în mod direct implementarea mai multor documente strategice cheie, printre care:

- Strategia națională de dezvoltare „Moldova Europeană 2030” (HG nr. 315/2022);
- Strategia națională de mobilitate 2025–2030 (DG nr. 589/2024);
- Strategia de mediu 2024–2030 (DG nr. 409/2024);
- Programul național de siguranță rutieră 2025–2030 (HG nr. 326/2025);
- Strategia națională de dezvoltare regională 2022–2028 (HG nr. 40/2022).

Alte strategii naționale și sectoriale relevante sunt prezentate în anexa 4.DFe comun, aceste documente strategice ancorează lucrările la coridorul R7 în cadrul agendei de aliniere a Moldovei la UE și de conectivitate TEN-T, definind în același timp principiile de proiectare și cerințele de conformitate cu ESA pe care proiectul trebuie să le îndeplinească.

3.1.2. Strategiile de dezvoltare regională și locală (la nivel de raion) și planurile de urbanism

Reabilitarea coridorului R7 este în concordanță cu cadrele de dezvoltare regională și locală din raioanele administrative traversate de proiect — Rîșcani, Drochia, Soroca. Fiecare dintre aceste unități teritoriale a adoptat strategii care acordă prioritate îmbunătățirii conectivității rutiere, transportului mai sigur și accesului la piețe și servicii publice.

Principalele strategii regionale din Regiunea de Dezvoltare Sud sunt următoarele:

- Programul regional sectorial (PRS) în domeniul aprovizionării cu apă și al asigurării serviciilor de salubritate (WSS);
- Strategia integrată de gestionare a deșeurilor solide în Regiunea de Dezvoltare Nord;
- Programul sectorial regional (PRS) în domeniul drumurilor regionale și locale (DRL) în Regiunea de Dezvoltare Nord;
- Programul sectorial regional pentru dezvoltarea infrastructurilor de sprijinire a afacerilor în Regiunea de Dezvoltare Nord;
- Programul sectorial regional privind creșterea atractivității turistice a Regiunii de Dezvoltare Nord.
 - Raionul Soroca: Strategia de dezvoltare socio-economică și teritorială durabilă a raionului Soroca pentru perioada 2025-2030;
 - Raionul Drochia: Strategia de dezvoltare socio-economică și teritorială durabilă a raionului Drochia pentru perioada 2021-2030.

Raionul Rîșcani:

- Strategia de dezvoltare a sectorului tineretului din raionul Rîșcani pentru perioada 2022-2026;
- Strategia de dezvoltare socio-economică durabilă a raionului Rîșcani pentru perioada 2021-2025;
- Programul de revitalizare urbană a orașului Rîșcani pentru perioada 2023-2027
- Programe de cooperare transfrontalieră Cosăuți-Yampol, Costești-Stîncă
- Programe de cooperare transfrontalieră (CBC România–Moldova–Ucraina 2021–2027) – cu accent pe

conectivitate, mediu și mobilitate durabilă, inclusiv proiecte potențiale pentru Costești-Stîncă și Cosăuți-Yampol.

Majoritatea acestor documente strategice integrează aspecte legate de starea ecologică a resurselor naturale, de apă și salubritate, de patrimoniu cultural, de dezvoltare socială, de competitivitate a industriei, despre infrastructura și rețelele de transport, precum și privind reziliența la climă, la tranziția verde și obiectivele de integrare în UE.

În ansamblu, proiectul sprijină punerea în aplicare a acestor priorități regionale și locale prin îmbunătățirea accesibilității, reducerea timpilor de călătorie și facilitarea integrării economice regionale, rămânând în același timp în concordanță cu cadrele aprobate de amenajare a teritoriului și de utilizare a terenurilor.

În ansamblu, proiectul contribuie direct la atingerea obiectivelor definite în cele mai relevante strategii de dezvoltare naționale, regionale și locale. Prin reabilitarea coridorului R7, proiectul sprijină Strategia de dezvoltare regională a Regiunii Nord și programele sectoriale conexe privind infrastructura rutieră, eficiența energetică și protecția mediului, prin îmbunătățirea accesibilității și asigurarea unui transport mai sigur. Acesta se aliniază la promovarea mobilității durabile, la reducerea emisiilor generate de vehicule și la o mai bună integrare cu rețeaua de transport public.

În același timp, proiectul consolidează obiectivele Programului de cooperare transfrontalieră România–Moldova–Ucraina 2021–2027, favorizând conectivitatea, comerțul și mobilitatea transfrontalieră. Acesta contribuie la Strategia de dezvoltare integrată a localităților Soroca, Drochia și Rîșcani, prin îmbunătățirea accesului la piețe, la servicii sociale și la oportunități de angajare, reducând astfel disparitățile regionale.

Proiectul reprezintă, prin urmare, o investiție-cheie care sprijină punerea în aplicare a Strategiei naționale de dezvoltare a Moldovei „Moldova Europeană 2030”, promovând infrastructura de transport durabilă, coeziunea regională și integrarea treptată a țării în rețeaua principală TEN-T a UE.

3.2. Procedurile de evaluare de mediu și socială aplicabile instituțiilor financiare internaționale

Reabilitarea coridorului rutier R7 este finanțată cu sprijinul Băncii Europene pentru Reconstrucție și Dezvoltare (BERD) și cofinanțată de alți parteneri internaționali. În consecință, proiectul este supus procedurilor internaționale de evaluare de mediu și socială care completează legislația națională.

Politica de mediu și socială a BERD (2019)

În conformitate cu Politica de mediu și socială a BERD (ESP 2019), proiectul a fost clasificat în categoria B, necesitând o evaluare de mediu și socială (ESA) datorită potențialului său de a genera impacturi diverse și specifice amplasamentului. Evaluarea respectă Cerințele de performanță (PR) ale BERD, care stabilesc standardele pe care clienții trebuie să le îndeplinească:

PR	Titlu	Relevanța pentru proiect
PR 1	Evaluarea și gestionarea impacturilor și problemelor de mediu și sociale	ESAA identifică, evaluează și atenuează toate impacturile potențiale pe parcursul fazelor de proiectare, construcție și exploatare.
PR 2	Munca și condițiile de muncă	Se aplică contracturilor, asigurând condiții echitabile de angajare, sănătate și siguranță la locul de muncă, precum și mecanisme de soluționare a reclamațiilor lucrătorilor.
PR 3	Eficiența utilizării resurselor și prevenirea	Abordează aspectele legate de emisii, deșeuri, apă, consumul

	și controlul poluării	de energie și eficiența utilizării materiilor prime în timpul construcției și exploatarei.
PR 4	Sănătate, siguranță și securitate	Acoperă protecția forței de muncă și a comunităților din jur.
PR 5	Achiziționarea de terenuri, strămutarea involuntară și deplasarea economică	Se aplică în cazul oricărei preluări temporare sau permanente a terenurilor sau al oricăror restricții de acces.
PR 6	Conservarea biodiversității și gestionarea durabilă a resurselor naturale vii	Asigură evitarea habitatelor și speciilor sensibile.
PR 8	Patrimoniul cultural	Necesită proceduri pentru descoperirile întâmplătoare și consultarea cu autoritățile competente.
PR 10	Divulgarea informațiilor și implicarea părților interesate	Se implementează prin Planul de implicare a părților interesate (SEP) și Mecanismul de soluționare a reclamațiilor (GRM) ale proiectului.

Tabelul 3-1: Cerințele de performanță (PR) ale BERD

Respectarea acestor cerințe de performanță va fi asigurată prin Planul de management de mediu și social (ESMP) și prin monitorizarea continuă pe durata construcției și a exploatarei.

În cazul în care participă și alte instituții financiare internaționale (de exemplu, Banca Europeană de Investiții, Uniunea Europeană sau Banca Mondială), se vor aplica și procedurile acestora, în special:

- Standardele de mediu și sociale ale BEI (2023);
- Directiva UE 2011/92/UE privind evaluarea de impact asupra mediului, astfel cum a fost modificată prin Directiva 2014/52/UE;
- Standardele de mediu și sociale (ESF) ale Băncii Mondiale (2018) – Standardele de mediu și sociale 1-10.

Aceste cadre legale, sunt în mare măsură în concordanță cu cerințele de performanță ale BERD, iar echivalența va fi menținută printr-un pachet unic și armonizat de standarde de mediu și sociale (ESA) și printr-un proces coordonat de divulgare a informațiilor.

Autoritatea Națională de Reglementare (NRA) acționează în calitate de agenție de implementare și se va asigura că proiectul, contractanții și consultanții de supraveghere respectă toate cerințele aplicabile ale instituțiilor financiare internaționale (IFI) și legislația națională.

Toată documentația, inclusiv ESA (raportul complet), Rezumatul non-tehnic (NTS), Cadrul privind achiziția de terenuri și relocare (LARF), Documentul de conformitate ESR (Declarația de conformitate cu cerințele de mediu și sociale) și Planul de acțiune de mediu și social (ESAP), va fi făcută publică în conformitate cu PR 10 al BERD și cu reglementările moldovenești privind EIA.

În cazul în care legislația moldovenească diferă de standardele de fond ale UE în materie de mediu, proiectul trebuie să respecte standardul mai strict, inclusiv, dar fără a se limita la:

- Directiva privind EIA (actualizarea din 2019);
- Directiva privind emisiile industriale;
- Directivele privind păsările și habitatele.

Ca parte a pregătirii și implementării proiectului, sunt necesare următoarele evaluări de mediu și sociale:

- Evaluarea impactului asupra mediului și a aspectelor sociale (ESA): evaluare detaliată a impacturilor potențiale ale proiectului asupra aerului, apei, solului, biodiversității, utilizării terenurilor, patrimoniului cultural și comunităților, cu planurile de gestionare corespunzătoare.
- Cadrul privind achiziția de terenuri și relocarea (LARF) : definește principiile, procedurile și mecanismele instituționale care trebuie aplicate atunci când un proiect poate necesita achiziția de terenuri, restricții privind utilizarea terenurilor sau relocarea involuntară. Acesta este elaborat atunci când impacturile exacte

și parcelele afectate nu sunt încă pe deplin cunoscute în etapa ESA — situație frecventă în fazele inițiale de proiectare ale proiectelor de reabilitare a drumurilor.

- Documentul de conformitate ESR (Declarația de conformitate cu cerințele de mediu și sociale) : are ca scop să rezume modul în care proiectul propus respectă cerințele de mediu și sociale ale instituției finanțatoare (de exemplu, BERD) și legislația națională relevantă. Acesta oferă o prezentare concisă, bazată pe dovezi, a angajamentelor proiectului, demonstrând că proiectarea, construcția și exploatarea respectă cerințele de performanță (PR) aplicabile, liniile directoare sectoriale și standardele de reglementare din Republica Moldova.
- Planul de acțiune de mediu și social (ESAP) – un plan de implementare obligatoriu care prezintă acțiunile specifice pe care promotorul proiectului trebuie să le întreprindă pentru a asigura conformitatea deplină cu politica de mediu și socială a finanțatorului (de exemplu, PR-urile BERD) și cu cerințele naționale. Acesta transpune concluziile ESA, LARF/LARP, consultării părților interesate și procesului de due diligence în acțiuni clare, cu termene precise și măsurabile.
- Auditul de siguranță rutieră (RSA):
 - Solicitat de BERD, întrucât proiectul implică infrastructură rutieră cu caracteristici potențial legate de siguranță.
 - Asigură efectuarea unei analize tehnice cuprinzătoare, independente și sistematice a siguranței rutiere pentru toate tranșele de tronsoane rutiere.
 - Are ca scop integrarea în proiect a unor componente de siguranță rutieră fezabile din punct de vedere tehnic și economic, cu un raport cost-eficiență optim, pentru a preveni și a atenua riscurile de siguranță rutieră pentru toate categoriile de utilizatori ai drumurilor.

3.3. Cadrul de reglementare național și internațional, standardele și liniile directoare, precum și tratatele aplicabile

3.3.1. Legislația națională privind mediul/biodiversitatea

În scopul proiectului coridorului rutier R7, cele mai relevante cerințe legale la nivel național se referă la:

- Protecția mediului și procedurile de evaluare a impactului asupra mediului (EIA);
- Accesul la informații și participarea publicului, asigurând transparența și implicarea părților interesate;
- Reglementări sociale, de sănătate și de siguranță, care vizează atât lucrătorii, cât și publicul larg;
- Procedurile de achiziție și expropriere a terenurilor, inclusiv mecanismele de compensare;
- Autorizarea construcțiilor, inclusiv aprobările necesare pentru proiectare, construcție și exploatare.

Temeiul juridic general pentru guvernanța de mediu este prevăzut în Legea nr. 1515/1993 privind protecția mediului, care stabilește principiile, responsabilitățile instituționale și elaborarea actelor normative subordonate în domeniul protecției mediului.

Legea nr. 86/2014 privind evaluarea impactului asupra mediului, transpune Directiva 2011/92/UE a Parlamentului European (13 decembrie 2011) privind evaluarea efectelor anumitor proiecte publice și private asupra mediului. Această lege se aplică tuturor proiectelor publice și private sau categoriilor specifice de activități planificate care pot avea un impact negativ asupra mediului și sănătății umane.

În temeiul acestei legi, proiectele cu impact semnificativ asupra mediului trebuie să includă un studiu de evaluare

a impactului asupra mediului (EIM), care identifică, descrie și evaluează efectele directe și indirecte ale activităților planificate asupra populației, faunei, florei, solului, subsolului, apei, aerului, climei, peisajului, bunurilor materiale și patrimoniului cultural. Procedura de EIM impune, de asemenea, consultarea publică obligatorie și divulgarea informațiilor relevante privind proiectul.

În ceea ce privește sectorul rutier, anexa 1 la Legea nr. 86/2014 enumeră proiectele care necesită o EIA obligatorie:

- Punctul 7 litera (b): Construcția de drumuri și autostrăzi („autostradă” conform definiției din Acordul european privind arterele principale de trafic internațional, 15 noiembrie 1975).
- Punctul 7 litera (c): Construcția de drumuri cu patru sau mai multe benzi de circulație sau realinierea/lărgirea drumurilor existente cu două sau mai puține benzi de circulație la patru sau mai multe benzi, pe tronsoane de cel puțin 10 km.

Anexa 2 specifică proiectele pentru care necesitatea unei EIA trebuie stabilită de Agenția de Mediu, inclusiv prin consultare publică. Pentru sectorul rutier:

- Punctul 10 litera (e): Construcția de drumuri principale, porturi și instalații portuare (neincluse în anexa 1).

Tronsoanele rutiere din Tranșa 1 au fost analizate și discutate cu Agenția de Mediu a Republicii Moldova. Pe baza deciziilor oficiale, nu a fost necesară o EIA națională completă pentru loturile 1-4,6, ci doar o EIA ca parte a proiectării lucrărilor. Pentru loturile 1-3, este necesară actualizarea autorizației de mediu.

Lot	Tronson / Descriere	Starea EIA / Autorizație
Lotul 1	R7 R14 Drochia-Costești-Granița cu România, 29 km, km 0+000 – 29+000 – reabilitarea drumului existent	În această etapă este necesară obținerea unei autorizații de mediu actualizate.
Lotul 2	R7 R14 Drochia-Costești-Granița cu România (Drochia-Rîșcani), 30,5 km, km 29+000 – 59+500 – reabilitarea drumului existent	Decizia Agenției de Mediu Nord nr. 18-12/880 din 01.12.2020. Acesta impune obținerea unui Acord de mediu actualizat la această etapă.
Lotul 3	R7 R14 Drochia-Costești-Granița cu România (Rîșcani-Costești) – 30 km, km 59+500 – 89+571 – reabilitarea drumului existent	În această etapă este necesară obținerea unei autorizații de mediu actualizate.
Lotul 4	R7 R14 Drochia-Costești-granița cu România, drumua de centură a orașului Drochia, 7,3 km – 4,2 km reabilitarea drumului existent R12 și 3,1 km – construcție nouă	Acord de mediu nr. 18/1025/2024, emis la 21.10.2024.
Lotul 5	R7 R14 Drochia-Costești-granița cu România, drum de legătură către noul pod peste râul Prut la granița cu România, 5 km – construcție nouă	Nu sunt disponibile date
Lotul 6	R14.3 Soroca-granița cu Ucraina, drum de legătură cu noul pod peste râul Nistru la granița cu Ucraina, 7,4 km) zona localităților Cosăuți – Yampil – construcție nouă	Acord de mediu nr. 18/963/2024 emisă la 04.10.2024.

Tabelul 3-2: Prezentare generală a stadiului EIA pentru diferitele loturi

Fiecare acord de mediu este valabil patru ani și poate fi prelungit o singură dată (cu un an) dacă condițiile de mediu rămân neschimbate. Respectarea condițiilor actului permisiv este monitorizată de către Inspectoratul pentru Protecția Mediului, iar încălcările pot atrage răspunderea administrativă sau penală.

Cadrul juridic național oferă un sistem legal cuprinzător și armonizat de protecție a mediului, în conformitate cu acquis-ul UE. Prin respectarea acestor acte normative — în special: Legea nr. 86/2014 privind evaluarea impactului asupra mediului, Legea nr. 1515/1993 privind protecția mediului și actele normative sectoriale privind apa, deșeurile și biodiversitatea — proiectul asigură prevenirea, atenuarea și monitorizarea impacturilor asupra mediului, în conformitate cu obligațiile moldovenești și internaționale.

Alte acte legislative relevante includ:

- Codul forestier nr. 69/2024;

- Codul funciar nr. 22/2024;
- Legea nr. 11/2017 privind evaluarea strategică de mediu;
- Legea nr. 98/2022 privind calitatea aerului atmosferic;
- Legea nr. 227/2022 privind emisiile industriale;
- Legea apelor nr. 272/2011 ;
- Legea regnului vegetal nr. 239/2007;
- Legea nr. 1538/1998 privind fondul ariilor naturale protejate de stat.

Legislația suplimentară în domeniul mediului și al biodiversității, relevantă pentru proiect, este enumerată în anexa 2.

3.3.2. Acte normative specifice privind transporturile, urbanismul, construcțiile și administrația publică

Proiectul este reglementat de un set cuprinzător de legi naționale care acoperă transporturile, infrastructura rutieră, urbanismul, construcțiile, exproprierea terenurilor și administrația publică. Aceste acte juridice definesc responsabilitățile instituționale, cerințele procedurale și standardele tehnice necesare pentru planificarea, aprobarea și implementarea proiectelor naționale de infrastructură rutieră, inclusiv Coridorul R7.

Printre instrumentele legislative cheie se numără:

- Codul transporturilor rutiere nr. 150/2014 – reglementează organizarea, autorizarea și siguranța operațiunilor de transport rutier.
- Legea privind siguranța traficului rutier nr. 131/2007 – stabilește măsuri pentru îmbunătățirea siguranței traficului, a aplicării legii și a comportamentului șoferilor.
- Legea drumurilor nr. 509/1995 – definește clasificarea, proprietatea, gestionarea și întreținerea drumurilor publice.
- Codul de urbanism și construcții nr. 424/2023 – stabilește procedurile privind amenajarea teritoriului, zonarea urbană, autorizațiile de construire și documentația tehnică pentru proiectele de infrastructură.
- Legea nr. 488/1999 privind exproprierea pentru utilitate publică – reglementează procedurile de expropriere, despăgubirile și evaluarea terenurilor și a bunurilor imobile necesare pentru infrastructura publică.
- Codul administrativ al Republicii Moldova nr. 116/2018 – stabilește procedurile administrative, competențele autorităților publice și principiile bunei guvernante.

Aceste legi asigură conformitatea proiectului cu standardele naționale privind siguranța rutieră, dezvoltarea urbană, achiziția de terenuri și administrația publică, sprijinind o implementare eficientă și transparentă.

O listă mai detaliată a actelor legislative relevante, inclusiv reglementări suplimentare specifice sectorului, este prezentată în Anexa 4.

Respectarea acestor instrumente permite derularea legală a proiectului în cadrul sistemului integrat al Moldovei de amenajare a teritoriului, gestionare a drumurilor și supraveghere a administrației publice, menținând în același timp alinierea la cerințele UE și ale creditorilor internaționali.

3.3.3. Acte juridice specifice privind aspectele sociale, sănătatea și siguranța

Proiectul se încadrează într-un cadru legislativ național cuprinzător care acoperă relațiile de muncă, drepturile lucrătorilor, securitatea și sănătatea în muncă (SSM), sănătatea publică, asigurările și accesul la informații de mediu. Aceste instrumente juridice stabilesc drepturile și responsabilitățile angajatorilor și angajaților, definesc

standardele minime de siguranță și reglementează condițiile de la locul de muncă și de pe șantier.

Printre cele mai importante acte legislative se numără:

- Codul muncii al Republicii Moldova, nr. 154/2003 – definește relațiile de muncă, drepturile lucrătorilor, condițiile de muncă și procedurile de soluționare a litigiilor.
- Legea nr. 137/2015 cu privire la medierea – stabilește mecanisme de soluționare a litigiilor civile și de muncă prin mediere.
- Legea nr. 186/2008 privind securitatea și sănătatea la locul de muncă – stabilește responsabilitățile angajatorilor și angajaților pentru a asigura condiții de muncă sigure și respectarea standardelor de securitate și sănătate la locul de muncă, în conformitate cu directivele UE (89/391/CEE).
- HG nr. 906/2020 – cerințe minime de sănătate și securitate pentru utilizarea echipamentelor de protecție individuală (IPM) de către lucrători.
- HG nr. 80/2012 – cerințe minime de sănătate și securitate pentru șantierele temporare sau mobile.
- Legea nr. 756/1999 privind asigurarea împotriva accidentelor de muncă și a bolilor profesionale – prevede acoperirea asigurărilor sociale și mecanisme de compensare pentru accidente de muncă.
- Legea nr. 10/2009 privind supravegherea de stat a sănătății publice – stabilește standardele sanitare și de igienă pentru locurile de muncă și șantierele de construcții.
- HG nr. 1467/2016 – Regulamentul privind accesul publicului la informații despre mediu – garantează accesul la date de mediu și proceduri pentru cererile de informații publice.
- Reglementări suplimentare specifice sectorului privind securitatea și sănătatea în muncă, asigurările și sănătatea publică sunt enumerate în Anexa 4.

Legislația menționată mai sus constituie cadrul cuprinzător al Republicii Moldova pentru protecția lucrătorilor, a Legislația menționată mai sus stabilește cadrul global al Republicii Moldova pentru protecția lucrătorilor, a comunităților și a sănătății publice în toate sectoarele economice, inclusiv în proiectele de infrastructură de mare anvergură. Aceasta asigură practici legale de angajare, condiții de muncă sigure, acoperire cu asigurări sociale și dreptul cetățenilor la informare și participare la procesul decizional în domeniul mediului.

Prin implementarea proiectului în conformitate cu aceste legi, precum și cu cerințele de performanță 2 și 4 ale BERD și cu directivele relevante ale UE privind securitatea în muncă, Administrația Națională a Drumurilor (NRA) și contractanții vor garanta că toate activitățile sunt desfășurate în condiții de siguranță, echitate și transparență, respectând standardele de protecție socială și a sănătății.

3.3.4. Acte normative tehnice privind mediul și construcțiile

Implementarea proiectului Coridorul rutier R7 va respecta reglementările tehnice și normele de construcție aplicabile în Republica Moldova. Aceste documente stabilesc cerințele privind proiectarea, protecția mediului, siguranța și supravegherea activităților de construcție. Cele mai relevante acte normative tehnice sunt prezentate în tabelul următor:

Act normativ ³	Denumire
NCM A.07.02-2012 (și modificările ulterioare)	Procedura de elaborare, aprobare și conținutul cadru al documentației de proiect pentru construcții; cerințe și dispoziții principale pentru construcții.
NCM A.07.03-2002	Regulamentul privind monitorizarea obiectivelor de construcție de către autorul proiectului.
NCM A.07.06:2016	Componenta și conținutul secțiunii „Protecția mediului” din documentația de proiect.

³ NCM - Normativ în construcții din Moldova; CP - Cod practic

NCM A.08.02:2014	Securitatea și sănătatea în muncă în construcții.
NCM D.02.01:2015	Proiectarea drumurilor publice
NCM B.01.05:2019	Sistematizarea și planificarea localităților urbane și rurale.
CP D.01.04:2007	Determinarea principalelor caracteristici hidrologice pentru calcul
CP D.01.05:2012	Determinarea caracteristicilor hidrologice pentru condițiile din Republica Moldova
CP D.01.06:2012	Determinarea limitelor admise ale substanțelor nocive în scurgerile de suprafață (scurgeri) pentru condițiile din Republica Moldova
CP D.02.30:2023	Reglementări privind protecția mediului în proiectarea, construcția, modernizarea, reabilitarea și întreținerea drumurilor

Tabelul 3-3: Prezentare generală a actelor normative

Respectarea acestor acte normative este responsabilitatea proiectanților și verificatorilor de proiecte în faza de proiectare, iar Inspectoratul Național pentru Supraveghere Tehnică este autoritatea centrală care supraveghează punerea în aplicare a acestora.

3.3.5. Directivele UE

Republica Moldova, în calitate de semnatară a Acordului de asociere UE-Moldova (2014) și a Tratatului privind Comunitatea Energiei, își armonizează progresiv legislația în domeniul mediului, al sănătății la locul de muncă și al muncii cu acquis-ul comunitar al UE.

Principalele directive ale UE și instrumentele de politică conexe aplicabile prezentului studiu, luate în considerare în timpul pregătirii Evaluării de mediu și sociale (ESA) pentru Proiectul coridorului rutier R7, includ:

- Directiva 2009/147/CE (Directiva „Păsări”) – stabilește măsuri pentru protecția, gestionarea și monitoringul asupra speciilor de păsări sălbatice și a habitatelor acestora.
- Directiva 92/43/CEE (Directiva „Habitat”) – instituie rețeaua Natura 2000 și definește obligațiile privind evaluarea impactului proiectelor care pot afecta habitatele și speciile protejate.
- Directiva 2011/92/UE, astfel cum a fost modificată prin Directiva 2014/52/UE (Directiva EIA) – prevede baza procedurală pentru evaluarea impactului asupra mediului, consultarea publică și luarea deciziilor.
- Directiva 2008/98/CE (Directiva-cadru privind deșeurile) – stabilește ierarhia deșeurilor și principiile de prevenire, reutilizare, reciclare și valorificare, inclusiv pentru deșeurile din construcții și demolări.
- Directiva 2008/50/CE (Directiva privind calitatea aerului) – stabilește valorile limită pentru poluanții atmosferici și măsurile de menținere și îmbunătățire a calității aerului, relevante pentru emisiile din construcții și gazele de eșapament din trafic.
- Directiva 92/57/CEE a Consiliului (Directiva privind șantierele de construcții) – stabilește cerințele minime de securitate și sănătate pe șantierele de construcții temporare sau mobile.
- Directiva 89/391/CEE a Consiliului (Directiva-cadru privind sănătatea și securitatea în muncă) – definește principiile generale de prevenire și gestionare a riscurilor pentru siguranța lucrătorilor.
- Directiva 89/656/CEE a Consiliului (Directiva EIP) – stabilește cerințele minime pentru utilizarea echipamentelor individuale de protecție la locul de muncă.

Aceste directive constituie cadrul de referință pentru măsurile de protecție a mediului, gestionarea deșeurilor, securitatea și sănătatea în muncă și conservarea biodiversității din cadrul proiectului.

În cazul în care legislația moldovenească și directivele UE diferă, se vor aplica dispozițiile mai stricte, în conformitate cu Cerința de performanță 1 a BERD și cu principiile Acordului de asociere UE-Moldova.

O listă mai cuprinzătoare a directivelor UE relevante și a instrumentelor de politică conexe este prezentată în anexa 2.

3.3.6. Tratatate internaționale privind mediul

Republica Moldova este parte la numeroase acorduri multilaterale de mediu care constituie cadrul juridic internațional pentru protecția mediului, dezvoltarea durabilă și cooperarea transfrontalieră. Aceste tratate fac parte din contextul juridic al Proiectului Coridorului Rutier R7 și ghidează principiile de evaluare a impactului, prevenire a poluării, protecție a biodiversității și participare publică aplicate în prezenta ESA.

Printre convențiile internaționale cheie se numără:

- Convenția de la Aarhus (1998) – accesul la informații de mediu, participarea publicului și accesul la justiție în chestiuni de mediu.
- Convenția de la Espoo (1991) – evaluarea impactului asupra mediului într-un context transfrontalier.
- Convenția privind diversitatea biologică (CBD, 1992) – conservarea și utilizarea durabilă a diversității biologice.
- Convenția privind comerțul internațional cu specii sălbatice pe cale de dispariție (CITES, 1973) – protecția florei și faunei pe cale de dispariție.
- Convenția de la Ramsar (1971) – protecția zonelor umede de importanță internațională.
- Convenția-cadru a ONU privind schimbările climatice (UNFCCC, 1992), Protocolul de la Kyoto (1997) și Acordul de la Paris (2015) – atenuarea schimbărilor climatice și adaptarea la acestea.
- Convențiile de la Basel, Rotterdam, Stockholm și Minamata – controlul substanțelor chimice periculoase, al deșeurilor și al poluanților.

Aceste instrumente stau la baza angajamentelor Moldovei în domeniul mediului și al climei și se regăsesc în legislația națională și în practica instituțională. Strategia ESA integrează principiile acestora — în special cele referitoare la evaluarea transfrontalieră, accesul la informații, conservarea biodiversității și reziliența climatică — în concepția proiectului și în cadrul de gestionare a mediului.

O listă mai cuprinzătoare a tratatelor și acordurilor internaționale relevante pentru proiect este prezentată în anexa 2.

3.4. Abordarea privind analiza comparativă

Abordarea de analiză comparativă pentru Proiectul de reabilitare a rețelei rutiere TENT-T din Moldova implică o comparație structurată a proiectării proiectului, a măsurilor de gestionare de mediu și socială, precum și a caracteristicilor de siguranță rutieră, în raport cu cele mai bune practici internaționale, standardele relevante ale instituțiilor financiare internaționale (IFI) și proiecte similare de infrastructură rutieră. Obiectivul este de a asigura că proiectul atinge rezultate optime din punct de vedere de mediu, social și tehnic, respectând în același timp reglementările aplicabile.

Rezultatele detaliate ale evaluării comparative, inclusiv matricile comparative și referințele la standardele internaționale, sunt prezentate în anexa – Matricea de evaluare comparativă și referințe la bunele practici internaționale. Această anexă oferă baza de dovezi pentru analiza rezumată în acest capitol.

Comparație cu standardele internaționale:

- Proiectul va fi evaluat comparativ în raport cu Cerințele de performanță ale BERD (PR 1–10), directivele de mediu ale UE (Directiva EIA, Emisiile industriale, Păsările și Habitatele) și liniile directoare privind bunele

practici ale instituțiilor financiare internaționale (IFI) în materie de siguranță rutieră, management de mediu și garanții sociale.

- În cazul în care legislația moldovenească este mai puțin strictă, proiectul va respecta standardele internaționale mai riguroase.

Analiza proiectelor similare:

- Proiectele de reabilitare și modernizare a drumurilor din Moldova și din țările vecine (de exemplu, România, Ucraina) sunt analizate pentru a identifica cele mai bune practici în materie de management de mediu, siguranță rutieră, atenuarea impactului social și implicarea părților interesate.

Analiza comparativă a managementului de mediu și social:

- Evaluarea măsurilor de atenuare planificate, a planurilor de monitorizare și a strategiilor de consultare publică în raport cu exemple internaționale consacrate.
- Evaluarea achiziției de terenuri, a procedurilor de relocare și a practicilor de muncă pentru a se alinia la PR-urile 2 și 5 ale BERD.

Analiza comparativă a auditului de siguranță rutieră:

- Elementele de proiectare ale tuturor loturilor vor fi comparate cu standardele internaționale de siguranță rutieră pentru a identifica riscurile și a asigura măsuri de siguranță fezabile și eficiente din punct de vedere al costurilor.

4. Condiții de referință

Condițiile de referință de mediu și sociale au fost stabilite printr-o combinație de analiză documentară, recunoaștere pe teren și analiză a datelor secundare furnizate de Agenția de Mediu, Biroul Național de Statistică, Serviciul Hidrometeorologic de Stat și alte autorități competente.

În conformitate cu procesul de due diligence tehnic (TDD), informațiile de referință vor fi actualizate odată ce vor fi disponibile previziunile de trafic verificate, desenele finale de proiectare și detaliile privind drenajul, pentru a asigura coerența între datele de mediu și proiectarea tehnică.

4.1. Stabilirea zonei de influență

În contextul prezentei ESA, aria de influență a drumului R7, Tranșa 1, este definită pe baza diferitelor componente ale proiectului, și anume:

- zonele în care se vor desfășura activitățile planificate ale proiectului (zona proiectului, infrastructura asociată și împrejurimile imediate); și
- zonele mai mult sau mai puțin extinse care pot fi supuse unor impacturi directe și indirecte asupra mediului natural și uman.

Zona de influență variază în funcție de activitățile proiectului și de componentele de mediu și sociale.

Componentă	Faza de construcție	Faza de exploatare
Calitatea aerului	La 500 m de drumul de acces și de șantier.	La aproximativ 5 km de punctul de emisie în atmosferă (localități situate de-a lungul drumului și în zonele orașelor Emerald)
Zgomot și vibrații	La 0,5 km de șantier	La aproximativ 0,5 km de sursele de zgomot (localități situate de-a lungul drumului și în zonele orașelor Emerald)
Biodiversitate	Direct: la 1 km în imediata vecinătate al Siturilor Emerald și la 500 m în jurul celorlalte zone ale șantierelor proiectului. Indirect: în zona de influență asupra calității aerului (5 km).	Direct: 1 km în imediata vecinătate a zonelor Emerald și 500 m în jurul celorlalte zone ale proiectului. Indirect: în zona de influență a calității aerului (5 km).
Ape de suprafață	Zona de protecție a corpului de apă – 500 m	Zona de protecție a corpului de apă – 500 m
Ape subterane	Acviferul situat sub zona proiectului.	Acvifer sub zona proiectului.
Patrimoniul cultural	Amprenta fizică a proiectului și a zonelor de construcție, localitățile Costești, Petrușeni, Gălășeni, Șaptebani, Hiliuți, Pîrjota, orașul Rîșcani, Nicoreni, Zgurița, Chetrosu, Țarigrad, Miciurin, orașul Drochia, Șolcani, Cosăuți.	Amprenta fizică a proiectului și a zonelor de construcție, localitățile Costești, Petrușeni, Gălășeni, Șaptebani, Hiliuți, Pîrjota, orașul Rîșcani, Nicoreni, Zgurița, Chetrosu, Țarigrad, Miciurin, orașul Drochia, Șolcani, Cosăuți.
Social	Zone rezidențiale – 2,0 km Activități economice în afara zonelor rezidențiale – 0,5 km Zone rezidențiale conectate la drumul R7 prin drum local – 500 m	Zone rezidențiale – 2,0 km Activități economice în afara zonelor rezidențiale – 0,5 km Zone rezidențiale conectate la drumul R7 prin drum local – 500 m

Tabelul 4-1: Zona de influență a proiectului

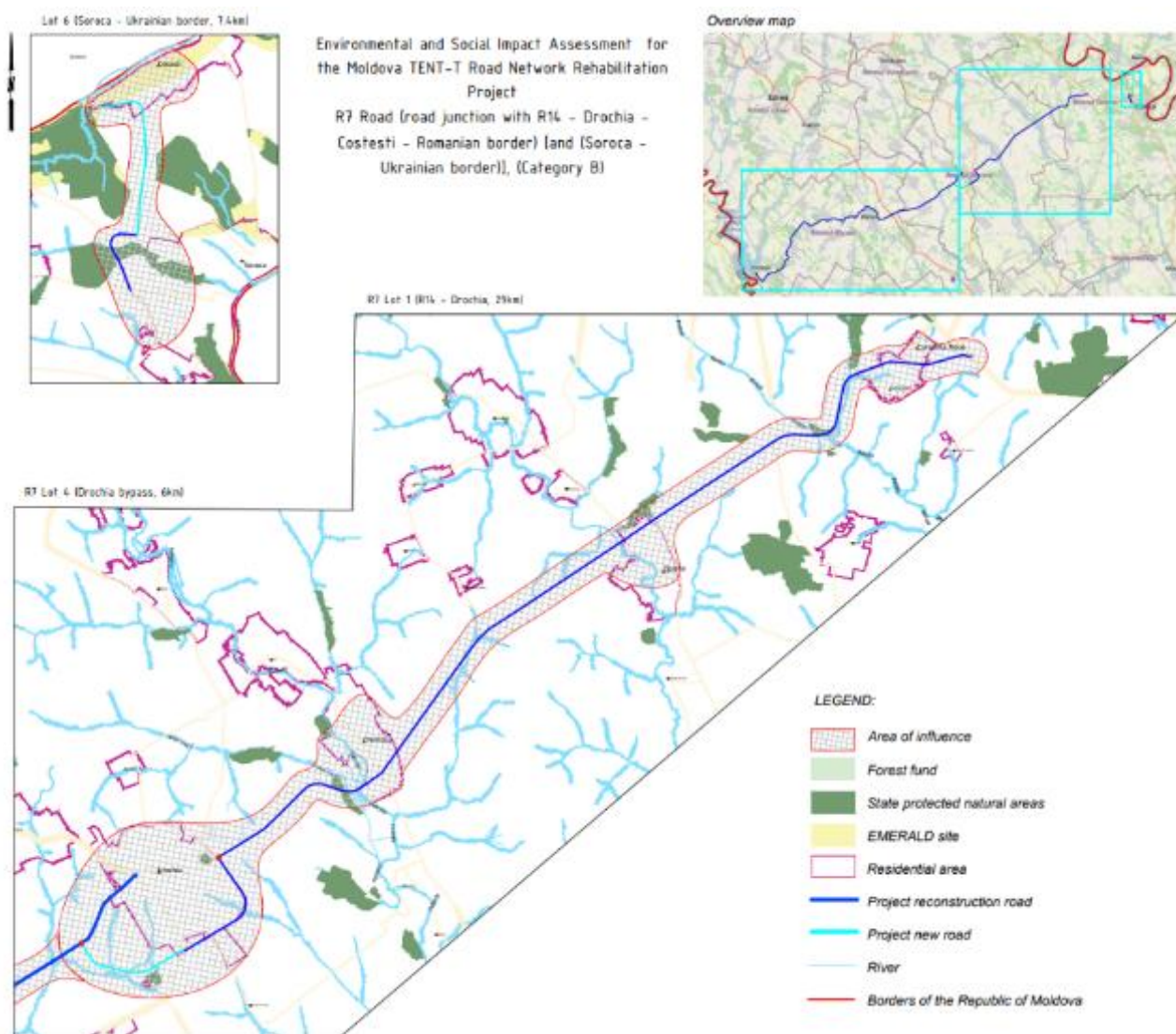


Figura 4-1: Amplasamentele proiectului și aria de influență , Loturile 1, 4 și 6

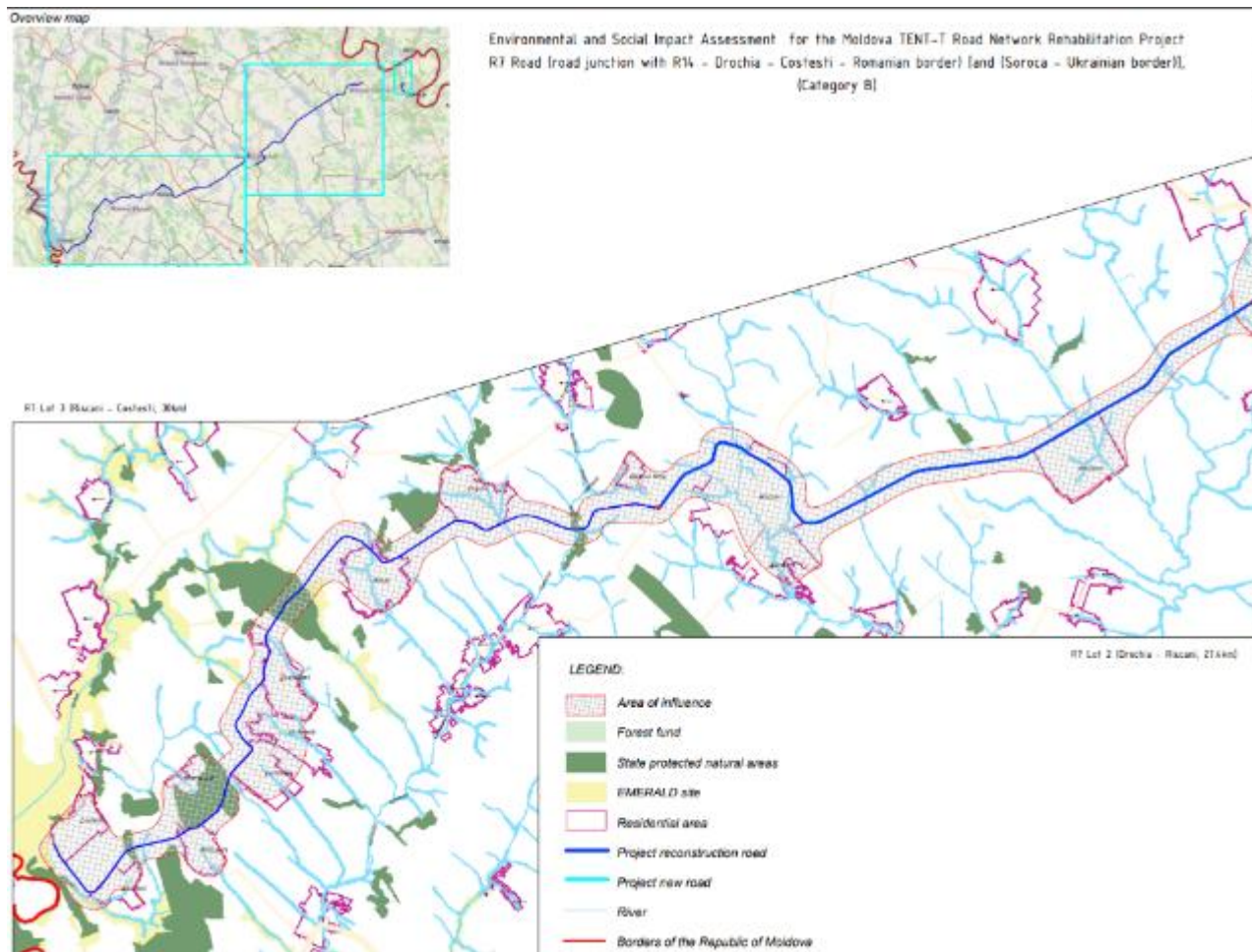


Figura 4-2: Amplasamentele proiectului și aria de influență, Loturile 2 și 3

Metodologia de colectare a datelor

- Analiza documentației proiectului și colectarea datelor de referință pentru a defini domeniul de aplicare, activitățile și contextul de mediu/social al proiectului propus.
- Vizite pe teren (septembrie-octombrie 2025) pentru a verifica condițiile de-a lungul tuturor loturilor, a identifica zonele potențial afectate și a înregistra sensibilitățile de mediu, biologice și socio-economice;
- Analiza seturilor de date naționale și regionale, a hărților tematice și a rapoartelor instituționale pentru a caracteriza solul, geologia, hidrologia, calitatea aerului, biodiversitatea și caracteristicile socio-economice.
- Implicarea părților interesate și evaluarea socială (studiu socio-economic de referință) – martie 2026, pentru validarea constatărilor și asigurarea luării în considerare a preocupărilor comunității.

Evaluarea stării solului și a suprafeței terenurilor relevante pentru proiect s-a bazat pe o combinație de baze de date naționale, hărți tematice și surse de date instituționale. Au fost utilizate următoarele surse și seturi de date cheie:

- Sistemul de Informații privind Solul – „Registrul Solurilor din Republica Moldova” (SI „RSRM”): Creat în temeiul Deciziei Guvernului nr. 1001/2014 și gestionat de Agenția Națională pentru Îmbunătățirea Funciară (ANIF). Oferă date complete privind clasificarea solurilor și date cadastrale. Link: SI RSRM - Legis
- Portalul IPOT – Descrierea generală și cartografierea solurilor: Oferă hărți interactive cu descrieri detaliate ale tipurilor de sol din Republica Moldova. Link: Hărți ale solurilor IPOT
- Portalul de date geospațiale al Moldovei: Include straturi tematice: hărți cadastrale, utilizarea terenurilor, altitudine, geologie, tipuri de soluri, zone centrale ale rețelei ecologice, situri arheologice, topografie,

infrastructură publică etc. Link: GeoData Moldova

- Strategii de dezvoltare regionale, raionale și locale (inclusiv Planurile Generale de Urbanism – PGU): Aceste documente oferă date contextuale privind utilizarea planificată a terenurilor, prioritățile de dezvoltare teritorială și reglementările de zonare. O listă a acestor strategii este prezentată în Raportul „Analiza cadrului juridic și instituțional”.
- Date privind monitorizarea mediului și date de laborator: Colectate și gestionate de Agenția de Mediu a Moldovei, inclusiv informații privind calitatea solului, contaminarea și caracteristicile fizico-chimice.
- Proceduri de achiziție și expropriere a terenurilor: Pentru terenurile supuse exproprierii, numerele cadastrale și clasificarea bonității solului sunt stabilite exclusiv de IPOT. Procedura este coordonată de organismele guvernamentale centrale (Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale – MIDR și Administrația Națională a Drumurilor – AND) prin includerea parcelelor de teren afectate într-o Decizie a Guvernului (DG). Conform legislației, sectoarele rutiere trebuie declarate de utilitate publică înainte de expropriere.
- Setul de date CORINE Land Cover (CLC): O bază de date digitală care descrie acoperirea și utilizarea terenurilor în Moldova, elaborată în conformitate cu metodologia standardizată CORINE pentru a asigura armonizarea datelor la nivelul UE. Clasificarea CLC include 44 de clase de acoperire a terenurilor, grupate într-o ierarhie pe 3 niveluri. În Moldova, sunt prezente 23 dintre aceste clase.
- Baza de date privind eroziunea solului: Set de date tematic care acoperă nivelurile de eroziune pe terenurile agricole, clasificate după cum urmează: soluri neerozate, soluri ușor erodate, soluri moderat erodate, soluri puternic erodate, combinații de niveluri de eroziune (de exemplu, ușor și moderat erodate).

Baza de referință geologică și hidrogeologică pentru evaluare a fost elaborată utilizând multiple surse și seturi de date oficiale, inclusiv baze de date geostiințifice naționale și documente de planificare regională/locală.

Principalele surse de date includ:

- Date geologice din Fondul de informații privind subsolul de stat. Administrat de Agenția pentru Geologie și Resurse Minerale (AGRM), acest fond include date geologice, hidrogeologice și privind resursele minerale. Link: AGRM.
- Secțiuni geologice ale depozitelor cuaternaire. Link: portalul AGRM
- Stabilitatea terenului și riscul de alunecări de teren. Analiza istorică a distribuției alunecărilor de teren în Moldova în perioada 1966–2008, bazată pe monitorizarea geologică și geomorfologică. Aceasta este esențială pentru evaluarea stabilității terenului, în special în zonele în care se planifică infrastructura rutieră pe versanți sau în apropierea acestora.

Analiza datelor despre **resursele de apă de suprafață** și subterane pentru proiect se bazează pe multiple baze de date naționale, planuri de reglementare și rețele de monitorizare. Aceste surse furnizează informații esențiale privind caracteristicile hidrologice, hidrografice și de calitate a apei din bazinele hidrografice și sub-bazinele din Moldova.

- Registrul bazinelor hidrografice și al cursurilor de apă. Platformă online interactivă gestionată de Agenția pentru Administrarea Resurselor de Apă (Apele Moldovei), care oferă straturi bazate pe GIS ale bazinelor hidrografice și rețelelor fluviale din Moldova. Link: Harta cadastrului bazinelor hidrografice
- Date privind monitorizarea calității apei. Date de laborator și de monitorizare colectate de Agenția de Mediu, sub coordonarea Apele Moldovei. Link: Site-ul agenției

- Rețeaua de monitorizare hidrologică (NMHS). Operată de Serviciul Hidrometeorologic de Stat (SHS), Rețeaua Națională de Monitorizare Hidrologică (RNMH) este formată în prezent din 56 de posturi hidrologice și 2 stații hidrologice. Link: [Prezentare generală a monitorizării hidrologice \(PDF\)](#), Harta interactivă a rețelei hidrologice
- Planurile de management al bazinelor hidrografice (RBMP). Documente legale aprobate care prezintă cadrul de planificare și gestionare hidrologică pentru principalele raioane hidrografice din Moldova:
- Planul de gestionare a bazinului hidrografic al râului Nistru – Ciclul II (2025-2030), aprobat prin HG nr. 70/2025;
- Planul de gestionare a districtului Dunărea-Prut și Marea Neagră – Ciclul II (2023-2028), aprobat prin HG nr. 444/2022.
- Date privind sănătatea publică și calitatea apei potabile. Date provenite de la laboratoarele acreditate de Agenția Națională pentru Sănătate Publică (ANSP) și centrele regionale de sănătate publică ale acestora, referitoare la apa destinată consumului uman. Link: [site-ul web al ANSP](#). Testarea suplimentară a apelor subterane din fântâni și izvoare este efectuată de întreprinderea de stat „Expediția hidrogeologică a Moldovei”. Link: [serviciile de laborator EHGeoM](#);
- Cadrul juridic privind raioanele hidrografice. Hotărârea Guvernului nr. 775/2013, bazată pe Legea nr. 272/2011 (Legea apelor), definește oficial limitele celor două raioane hidrografice principale ale Moldovei: Prut și Nistru. În cadrul acestora se disting patru bazine hidrografice principale: Dunărea, Marea Neagră, Prut și Nistru, care sunt subdivizate în 39 de subbazine hidrografice. Link: [Harta subbazinelor hidrografice](#)

Evaluarea **calității aerului și** a riscurilor legate de climă pentru proiect se bazează pe seturi de date naționale, rapoarte de monitorizare și documente de politică aliniate la angajamentele Republicii Moldova privind adaptarea la schimbările climatice și protecția mediului.

- Programul național de adaptare la schimbările climatice. Programul național de adaptare a Republicii Moldova la schimbările climatice până în 2030, aprobat prin Decizia Guvernului nr. 624/2023, prezintă obiectivele naționale, direcțiile strategice și măsurile de adaptare specifice fiecărui sector.
- Buletine și hărți privind calitatea aerului – Agenția de Mediu. Agenția de Mediu publică zilnic buletine și hărți privind calitatea aerului, raportând nivelurile principalilor poluanți. Link: [Buletine și hărți zilnice privind calitatea aerului](#)
- Serviciul Hidrometeorologic de Stat (SHS) – Date climatice. SHS menține o bază de date cuprinzătoare cu caracteristici climatice pe termen lung, tendințe și prognoze. Acestea sunt utilizate pentru a evalua variabilitatea climatică, fenomenele meteorologice extreme și proiecțiile viitoare relevante pentru reziliența infrastructurii. Link: [Caracteristici climatice – SHS](#);
- Monitorizarea în timp real a calității aerului – Chișinău și alte zone urbane. Harta vizuală a Indicelui de calitate a aerului (AQI) oferă date în timp real privind poluarea aerului în Chișinău și în zonele urbane înconjurătoare. Aceasta poate ajuta la evaluarea expunerii populației în zonele sensibile. Link: [Harta AQI în timp real pentru Chișinău](#)
- Date de laborator provenite de la Laboratorul de calitate a aerului al Agenției de Mediu. Laboratorul de calitate a aerului al Agenției de Mediu efectuează monitorizarea continuă și evaluări periodice ale concentrațiilor de poluanți pe întreg teritoriul țării. Link: [Rapoarte privind starea mediului – Calitatea aerului](#)
- Documente de planificare regională și locală. Strategiile de dezvoltare regională, planurile de dezvoltare raionale și municipale (inclusiv Planurile Generale de Urbanism – PUG) pot conține surse de poluare a

aerului, strategii locale de adaptare la schimbările climatice sau receptori sensibili. Acestea sunt enumerate în Raportul de analiză a cadrului juridic și instituțional.

Evaluarea **biodiversității și a habitatelor naturale** din zona proiectului se bazează pe multiple surse de date naționale și internaționale, inclusiv cadastrul oficial, bazele de date privind ariile protejate și informațiile geospațiale referitoare la rețelele ecologice și resursele forestiere.

- Cadastrul zonelor naturale protejate de stat. Cadastrul zonelor naturale protejate de stat (ANPS) este platforma oficială bazată pe GIS care furnizează date spațiale privind toate zonele protejate desemnate din Moldova, inclusiv parcurile naționale, rezervațiile naturale, monumentele naturale și siturile Ramsar. Link: Harta Cadastrului zonelor protejate
- Baza de date a ariilor protejate – Fondul Ariilor Naturale Protejate de Stat (FANPS). Baza de date COC (Catalogul Obiectelor și Complexelor) include descrieri detaliate, zonarea, obiectivele de gestionare și statutul juridic al ariilor protejate înscrise în Fondul Ariilor Naturale Protejate de Stat (FANPS). Link: Descărcare bază de date (PDF/Google Drive)
- Siturile Rețelei Emerald (Convenția de la Berna). Moldova face parte din Rețeaua Emerald, o rețea ecologică paneuropeană înființată în temeiul Convenției de la Berna. Rețeaua include situri desemnate, importante pentru conservarea speciilor și habitatelor pe cale de dispariție. Evaluarea proiectelor va include verificarea proximității față de siturile Emerald și evaluarea potențialelor impacturi directe sau indirecte. Link: <https://emerald.eea.europa.eu/>;
- Rețeaua Natura 2000. Deși rețeaua Natura 2000 nu se aplică direct pe teritoriul Moldovei, aceasta este extrem de relevantă datorită caracterului transfrontalier al ecosistemelor și proximității coridoarelor rutiere M3 și R7 față de siturile Natura 2000 din România. Acestea includ situri de importanță comunitară (SCI) și zone de protecție specială (SPA) desemnate în temeiul Directivelor UE privind habitatele și păsările. Efectele ecologice transfrontaliere vor fi luate în considerare în Evaluarea de impact asupra mediului (EIM), în special în ceea ce privește conectivitatea habitatelor, coridoarele de migrație a speciilor și potențialele perturbări ale avifaunei și habitatelor acvatice de-a lungul râului Prut și în alte zone de frontieră. Link: <https://natura2000.eea.europa.eu/>;
- Fondul Forestier. Datele privind Fondul Forestier național vor fi obținute prin intermediul Agenției pentru Silvicultură „Moldsilva” și al portalurilor geospațiale. Fondul include atât terenuri împădurite publice și private, cât și zone de împădurire. Clasificările pădurilor, rolurile de protecție (de exemplu, centuri de protecție, controlul eroziunii) și starea de gestionare vor fi luate în considerare în evaluarea impactului și în planificarea compensărilor, dacă este cazul. Link: Cadastrul Fondului Forestier.

Evaluarea **socio-economică de referință** a fost elaborată utilizând o combinație de statistici naționale, informații cadastrale, documente de planificare locală și colectarea de date primare, conform cerințelor din Categoria B, pentru a caracteriza mediul uman din aria de influență a proiectului. Aceasta a inclus o analiză a tendințelor demografice, a utilizării terenurilor, a activităților economice, a infrastructurii publice, a grupurilor vulnerabile și a serviciilor sociale.

- Baza de date a statisticilor naționale. Condițiile socio-economice de referință vor fi stabilite pe baza datelor detaliate furnizate de Biroul Național de Statistică al Republicii Moldova (BNS). BNS pune la dispoziție seturi de date privind dinamica populației, ocuparea forței de muncă, educația, sănătatea, nivelurile de sărăcie, veniturile gospodăriilor și alți indicatori-cheie de dezvoltare. Link: Domeniile statistice ale BNS

- Strategii de dezvoltare regionale, raionale și locale. Strategiile de dezvoltare regionale și locale oferă informații valoroase privind condițiile socio-economice actuale, prioritățile de dezvoltare și investițiile planificate în infrastructură, servicii publice și protecția mediului. Aceste strategii vor sprijini identificarea comunităților potențial afectate și a vulnerabilităților socio-economice.
- Date cadastrale și privind proprietatea funciară. Proprietatea funciară publică și privată, tipurile de utilizare a terenurilor și statutul dreptului de proprietate vor fi evaluate utilizând Registrul național al proprietăților imobiliare (eCadastru), gestionat de Agenția pentru Servicii Publice. Link: Registrul cadastral al proprietăților;
- Documente de planificare urbană și teritorială (PUG-uri). Planurile urbane generale (PUG-uri) și documentele conexe de dezvoltare teritorială oferă informații privind zonarea locală, utilizările permise ale terenurilor, dispunerea infrastructurii, distribuția serviciilor publice și zonele protejate desemnate (de exemplu, centuri verzi, zone inundabile). Aceste documente vor fi menționate în Raportul de analiză a cadrului juridic și instituțional și vor fi utilizate pentru a alinia proiectul cu politicile de dezvoltare teritorială.
- Evaluarea socială și implicarea părților interesate. Procesul de evaluare a impactului social (ESA) include consultări publice și identificarea părților interesate pentru a se asigura că comunitățile locale, proprietarii de terenuri, întreprinderile și alte părți relevante sunt informate și consultate. Se va acorda o atenție deosebită identificării impacturilor potențiale asupra grupurilor vulnerabile, cum ar fi gospodăriile cu venituri reduse, persoanele în vârstă, gospodăriile conduse de femei și comunitățile cu acces limitat la serviciile publice.

4.2. Emisiile atmosferice

Provocările legate de calitatea aerului în Republica Moldova se concentrează în principal în zonele urbane și de-a lungul coridoarelor cu trafic intens. Chișinău, capitala țării, rămâne cel mai urbanizat și mai activ centru economic al țării și, prin urmare, zona cu cele mai ridicate niveluri de poluare a aerului.

Conform datelor Biroului Național de Statistică al Republicii Moldova, numărul total de vehicule înmatriculate a crescut constant. Această dublare a parcului auto reflectă dezvoltarea economică, importul masiv de vehicule (adesea second-hand) și mobilitatea crescută.

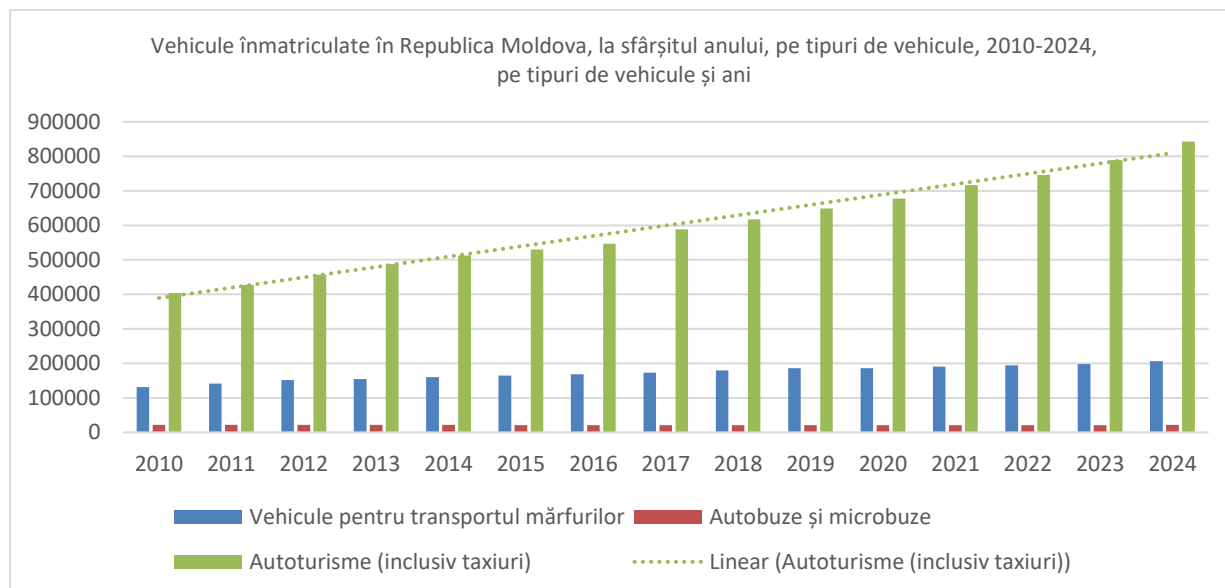


Figura 4-3: Vehicule înmatriculate în Republica Moldova, la sfârșitul anului, pe tipuri de vehicule, 2010-2024, pe

tipuri de vehicule și ani

Sursă: © 2025. Biroul Național de Statistică

În aceeași perioadă (2010–2024), emisiile totale de poluanți provenite din transportul rutier au rămas relativ stabile, situându-se între 150.000 și 200.000 de tone pe an, fără o tendință clară de creștere (cu fluctuații, inclusiv scăderi în perioade precum cea a pandemiei). Acest lucru sugerează o îmbunătățire a eficienței emisiilor pe vehicul — probabil datorită reînnoirii parțiale a parcului auto cu modele mai moderne (standarde Euro mai ridicate), utilizării de combustibili mai ecologici și altor factori tehnologici.

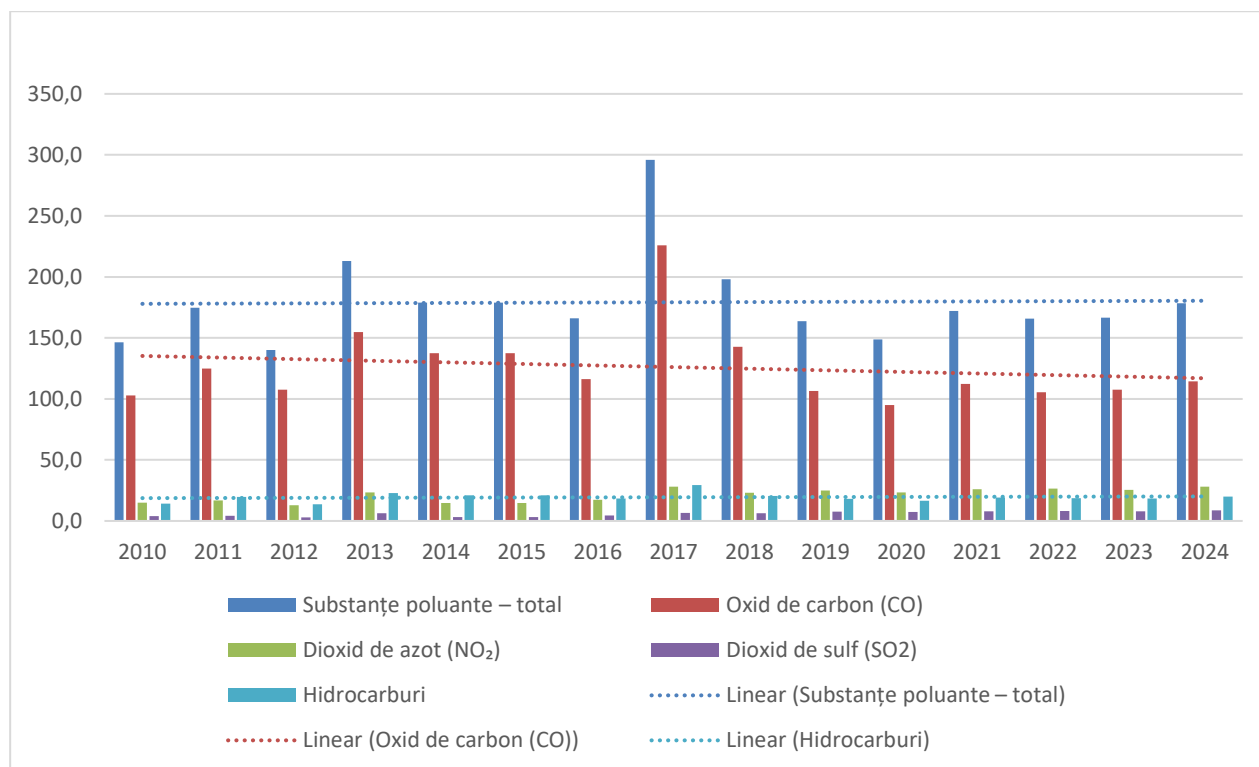


Figura 4-4: Substanțe poluante emise în atmosferă de transportul rutier, în mii de tone

Sursă: © 2025. Biroul Național de Statistică

Cu toate acestea, creșterea traficului rutier (corelată cu un număr mai mare de vehicule și cu creșterea economică) poate amplifica emisiile locale de poluanți critici, precum NO₂ (oxizi de azot) și CO (monoxid de carbon), care afectează direct sănătatea umană prin afecțiuni respiratorii și cardiovasculare. În zonele rurale de-a lungul drumului R7, se preconizează că impactul va fi mai redus decât în centrele urbane dens populate (Chișinău, Bălți), datorită densității mai scăzute a traficului și absenței surselor industriale intense.

Modernizarea drumului R7 poate atrage trafic suplimentar (inclusiv de tranzit), crescând riscul local de poluare cu praf, NO₂ și particule fine. Traseul drumului proiectului trece pe lângă mai multe așezări, în aceste zone existând receptori sensibili situați în imediata apropiere a drumului. În etapa de proiectare a proiectului nu s-au efectuat măsurători ale calității aerului pentru a determina condițiile de referință în așezările umane, în apropierea celor mai apropiate clădiri rezidențiale, sau pentru a identifica potențiale măsuri de atenuare.

Cea mai apropiată stație de monitorizare a calității aerului se află în municipiul Bălți, la aproximativ 27 km de drumul R7. Conform Anuarului din 2024, pe parcursul anului au fost prelevate 8 710 probe de aer de la două puncte de observare permanente pentru a evalua starea poluării atmosferice din Bălți. Au fost efectuate analize de laborator pentru șase parametri: particule în suspensie, dioxid de sulf, sulfați solubili, dioxid de azot, fenol și formaldehidă.

În 2024, aerul atmosferic din Bălți a înregistrat depășiri semnificative ale concentrațiilor maxime admisibile (CMA) pentru mai mulți poluanți:

- Dioxid de azot (NO_2): a depășit CPM de peste 45 de ori, indicând o poluare severă asociată în principal cu traficul intens și emisiile industriale.
- Particule în suspensie (praf): medie anuală de $1,03 \text{ mg/m}^3$, de aproape 7 ori peste CPM de $0,15 \text{ mg/m}^3$.
- Formaldehidă: a depășit CPM de $0,003 \text{ mg/m}^3$ de peste 430 de ori.
- Fenol: medie anuală de $0,7 \text{ mg/m}^3$, de aproximativ 233 de ori mai mare decât MPC-ul de $0,003 \text{ mg/m}^3$.

Dioxidul de sulf și sulfații solubili s-au menținut în limite acceptabile.

Poluant	Număr de probe	Concentrația medie anuală exprimată ca fracțiune/multiplu al concentrației maxime admisibile
		Concentrația maximă admisibilă, mg/mc
Substanțe în suspensie	1786	0,15
Dioxid de sulf (SO_2)	1684	0,05
Sulfat solubil (SO_4^{2-})	905	0,10
Dioxid de azot (NO_2)	1786	0,04
Fenol ($\text{C}_6\text{H}_5\text{OH}$)	1270	0,003
Formaldehidă (CH_2O)	1270	0,003

Tabelul 4-2: Poluanți monitorizați – Concentrații medii anuale comparate cu concentrațiile maxime admisibile

Deși datele provin dintr-un important centru urban-industrial precum Bălți, acestea pot supraestima nivelurile de poluare de-a lungul drumului R7, unde nu există surse industriale intense, iar traficul este mai redus. Cu toate acestea, poluanții precum dioxidul de azot și particulele în suspensie, legați de trafic și de dispersia regională, ridică îngrijorări moderate cu privire la sănătatea populației locale.

Rezultatele monitorizării de referință a calității aerului

Evaluarea inițială a calității aerului a fost realizată de specialiștii în mediu ai GEOSTUD S.R.L., prin intermediul Departamentului de Studii de Mediu și al Laboratorului de Mediu.

Investigațiile pe teren au fost efectuate în luna mai 2026, prelevarea probelor de aer ambiant fiind realizată în mod specific în perioada 26–27 mai 2026. Obiectivul studiului a fost stabilirea condițiilor de mediu de referință înainte de începerea lucrărilor de reabilitare și modernizare a coridorului rutier R7. Aceste măsurători oferă un cadru de referință pentru evaluarea impacturilor potențiale asociate activităților de construcție, inclusiv emisiile de praf, dioxid de azot (NO_2), dioxid de sulf (SO_2), particule $\text{PM}_{2.5}$ și PM_{10} , precum și pentru verificarea respectării standardelor de calitate a aerului stabilite în temeiul Legii nr. 98/2022 privind calitatea aerului înconjurător.

Rezultatele analizelor de laborator au confirmat că toți parametrii monitorizați înregistrați în cadrul studiului de referință se situau sub valorile-limită reglementare aplicabile.

Nr. probă	Locația de prelevare	Coordonate GPS	Lotul proiectului
Aer 2	Satul Șolcani	48°10'36.58"N, 28°06'40.98"E	Lotul 1 (Drochia)
Air 3	Satul Zgurița	48°07'58,07"N, 28°00'42,22"E	Lotul 1 (Drochia)
Air 4	Satul Chetrosu	48°03'56.54"N, 27°54'16.89"E	Lotul 1 (Drochia)
Air 5	Orașul Drochia	48°02'16,91"N, 27°50'11,96"E	Lotul 1 / Lotul 4
Air 6	Satul Nicoreni	47°58'36.16"N, 27°41'50.13"E	Lotul 2 (Rîșcani)
Air 7	Intersecția R7–M5	47°57'34.63"N, 27°36'45.88"E	Lotul 2 (Rîșcani)
Air 8	Orașul Rîșcani	47°58'03,59"N, 27°32'51,62"E	Lotul 2 / Lotul 3
Air 9	Satul Șaptebani (limita pădurii)	47°55'21.94"N, 27°20'52.59"E	Lotul 3 (Rîșcani)

Tabelul 4-3: Locații de prelevare a probelor de aer

Note

- Toate activitățile de prelevare au fost efectuate de personal instruit, în conformitate cu procedurile interne ale laboratorului (Codul procedurii PT-18), utilizând echipamente calibrate, inclusiv un analizor portabil multigaz MultiRAE și un analizor de particule CEL-712.
- Rezultatele analitice detaliate sunt prezentate în rapoartele de testare nr. 3087–3090 și nr. 3142–3145, emise la 4 iunie 2026.

Analizele de laborator au demonstrat că toți parametrii de calitate a aerului monitorizați, inclusiv dioxidul de sulf (SO_2), dioxidul de azot (NO_2), monoxidul de azot (NO) și particulele în suspensie (PM_{10} și $\text{PM}_{2.5}$), respectau standardele naționale aplicabile privind calitatea aerului înconjurător, stabilite în temeiul Legii nr. 98/2022 privind calitatea aerului atmosferic.

Nr. probă	Parametru	Valoarea măsurată	Valoarea limită aplicabilă (Legea nr. 98/2022)	Starea de conformitate
Aer 2	SO_2	$< 100 \mu\text{g}/\text{m}^3$	$350 \mu\text{g}/\text{m}^3$	Conform
	NO_2	$< 100 \mu\text{g}/\text{m}^3$	$200 \mu\text{g}/\text{m}^3$	Conform
	PM_{10}	$< 1 \mu\text{g}/\text{m}^3$	$50 \mu\text{g}/\text{m}^3$	Conform
	$\text{PM}_{2.5}$	$< 1 \mu\text{g}/\text{m}^3$	$25 \mu\text{g}/\text{m}^3$	Conform
Aer 3	$\text{SO}_2, \text{NO}_2, \text{PM}$	Similar cu Air 2	În limitele aplicabile	Conform
Aer 4	$\text{SO}_2, \text{NO}_2, \text{PM}$	Similar cu Air 2	În limitele aplicabile	Conform
Aer 5	$\text{SO}_2, \text{NO}_2, \text{PM}$	Similar cu Air 2	În limitele aplicabile	Conform
Aer 6	$\text{SO}_2, \text{NO}_2, \text{PM}$	Similar cu Air 2	În limitele aplicabile	Conform
Aer 7	$\text{SO}_2, \text{NO}_2, \text{PM}$	Similar cu Air 2	În limitele aplicabile	Conform
Air 8	$\text{SO}_2, \text{NO}_2, \text{PM}$	Similar cu Air 2	În limitele aplicabile	Conform
Aer 9	$\text{SO}_2, \text{NO}_2, \text{PM}$	Similar cu Air 2	În limitele aplicabile	Conform

Tabelul 4-4: Rezumatul rezultatelor monitorizării

Notă: Simbolul „<” indică concentrații sub limita de detectare a metodei analitice. Concentrațiile de monoxid de azot (NO) au fost sub $500 \mu\text{g}/\text{m}^3$ în toate locațiile de monitorizare.

Rezultatele monitorizării indică absența unei poluări atmosferice semnificative în zona proiectului la momentul studiului de referință. Toate concentrațiile de poluanți măsurate au fost substanțial sub pragurile reglementare aplicabile, confirmând condiții bune de calitate a aerului ambiant de-a lungul coridorului rutier propus.

Concentrațiile de particule (PM_{10} și $\text{PM}_{2.5}$) au fost deosebit de scăzute, cu valori măsurate sub $1 \mu\text{g}/\text{m}^3$ în toate locațiile eșantionate. Aceste niveluri sunt semnificativ mai scăzute decât valorile-limită stabilite de legislația națională pe baza criteriilor de sănătate și indică o influență minimă din partea surselor antropice existente de emisii.

Setul de date de referință oferă un punct de referință solid pe baza căruia pot fi evaluate impacturile viitoare legate de construcție. În special, acesta va sprijini evaluarea creșterilor potențiale ale emisiilor de praf provenite din lucrările de terasament, transportul de materiale și traficul de construcții, precum și a emisiilor provenite de la utilajele de construcții. Rezultatele vor facilita, de asemenea, verificarea eficacității măsurilor de atenuare, inclusiv stropirea regulată cu apă a suprafețelor neasfaltate și a drumurilor de transport, programele de întreținere a vehiculelor și practicile de suprimare a prafului implementate în timpul fazei de construcție.

4.3. Zgomotul și vibrațiile

Traficul rutier reprezintă o sursă majoră de zgomot ambiental și vibrații ale solului. Zgomotul provine din contactul dintre anvelope și carosabil, din efectele aerodinamice și din funcționarea motorului; intensitatea sa variază în funcție de volumul traficului, viteză și comportamentul la volan. Vibrațiile rezultă în principal din

interacțiunea dinamică dintre roți și carosabil și din activitățile de construcție.

Printre receptorii sensibili se numără locuitorii și instituțiile publice situate în apropierea traseului drumului. Expunerea pe termen lung poate afecta sănătatea și confortul, în timp ce vibrațiile pot provoca oboseală structurală sau daune minore clădirilor din apropiere.

Secțiune	Lot	Lungime (m)	Localitate	Izolare fonică existentă
1	Lotul 6	1450	Satul Cosăuți (Soroca)	Nr.
2	Lotul 6	830	Orașul Soroca	Nr.
3	Lotul 1	1450	Satul Cușernița Nouă (Soroca)	Nr.
4	Lotul 1	1400	Satul Solcani (Soroca)	Nr.
5	Lotul 1	860	Satul Zgurița (Drochia)	Nr.
6	Lotul 1	1560	Satul Chetrosu (Drochia)	Nr.
7	Lotul 4	440	Orașul Drochia	Nr.
8	Lotul 2	1600	Satul Nicoreni (Rîșcani)	Nr.
9	Lotul 2	1150	Orașul Rîșcani	Nr.
10	Lotul 3	300	Satul Pîrjota (Rîșcani)	Nr.
11	Lotul 3	350	Satul Hiliuți (Rîșcani)	Nr.
12	Lotul 3	1600	Satul Șaptebani (Rîșcani)	Nr.
13	Lotul 3	490	Satul Gălășeni (Rîșcani)	Nr.
14	Lotul 3	800	Satul Petrușeni (Rîșcani)	Nr.

Tabelul 4-5: Zonă rezidențială în apropierea drumului proiectului, la 100 m

Nivelul de fond al zgomotului a fost stabilit în urma unei campanii de monitorizare desfășurate de Laboratorul de Mediu al GEOSTUD S.R.L., în luna mai 2026. Măsurătorile de zgomot au fost efectuate cu ajutorul unor sonometre integratoare de clasa 1, prin cinci măsurători individuale cu durata de 12–15 minute fiecare, realizate în locații selectate strategic de-a lungul coridorului rutier R7.

Nr.	Lotul proiectului	Localitate / Receptor sensibil	Coordonate GPS	Nivelul de zgomot măsurat [dB(A)]	Valoarea aplicabilă E.04.02:2014)	limită (NCM)
1	Lotul 1	Satul Șolcani (proprietate rezidențială)	48°10'36,8"N, 28°06'41,5"E	49,84	55 dB(A)	
2	Lotul 1	Satul Zgurița (proprietate rezidențială)	48°07'43,3"N, 28°00'12,4"E	49,74	55 dB(A)	
3	Lotul 1	Satul Chetrosu (proprietate rezidențială)	48°03'56,54"N, 27°54'16,89"E	51,55	55 dB(A)	
4	Lotul 4	Orașul Drochia (proprietate rezidențială)	48°02'16,91"N, 27°50'11,96"E	49,00	55 dB(A)	
5	Lotul 2	Satul Nicoreni (proprietate rezidențială)	47°58'36,16"N, 27°41'50,13"E	50,70	55 dB(A)	
6	Lotul 2	Satul Rămăzan (intersecția R7–M5)	47°57'34,63"N, 27°36'45,88"E	49,12	55 dB(A)	
7	Lotul 2 / 3	Orașul Rîșcani (lângă Colegiu)	47°58'03,59"N, 27°32'51,62"E	49,97	55 dB(A)	
8	Lotul 3	Satul Șaptebani (limita pădurii)	47°55'21,94"N, 27°20'52,59"E	49,12	55 dB(A)	

Tabelul 4-6: Receptori sensibili și niveluri de zgomot de referință

Notă: Măsurătorile efectuate la fața locului au confirmat că nivelurile actuale de zgomot din timpul zilei, în toate locațiile monitorizate, se mențin sub limita reglementară de 55 dB(A) aplicabilă zonelor rezidențiale și altor receptori sensibili.

Rezultatele monitorizării indică faptul că mediul acustic existent în zona proiectului respectă standardele naționale de protecție împotriva zgomotului. Nivelurile echivalente de presiune acustică continuă (Leq) măsurate s-au situat între 49,00 și 51,55 dB(A), rămânând în mod constant sub valoarea-prag aplicabilă pentru perioada

zilei.

Studiul a stabilit o bază de referință solidă pe baza căreia pot fi evaluate și monitorizate potențialele impacturi ale zgomotului generate de lucrările de construcție. Deși nu au fost raportate plângeri anterioare legate de zgomot în zona proiectului, campania de monitorizare a confirmat că nivelurile de zgomot de fond sunt influențate în principal de traficul existent de-a lungul coridorului R7. Sursele secundare de zgomot includ activitățile antropice locale, operațiunile agricole și sunetele naturale asociate cu vegetația din jur.

Nu s-au efectuat măsurători instrumentale de referință ale vibrațiilor în cadrul programului de monitorizare a mediului. Pentru a compensa lipsa datelor cantitative privind vibrațiile, proiectul prevede inspecții vizuale înainte de începerea lucrărilor de construcție și documentarea fotografică a tuturor clădirilor situate în imediata apropiere a coridorului rutier (la aproximativ 10–25 m de carosabil). Acest proces va stabili starea structurală preexistentă a proprietăților potențial afectate și va facilita identificarea oricăror daune legate de lucrările de construcție, cum ar fi fisurarea, tasarea sau deteriorarea fațadelor.

Mai multe secțiuni ale coridorului proiectului au fost identificate ca fiind potențial sensibile la impactul vibrațiilor în timpul activităților de construcție, în special cele care implică utilaje grele de terasament și compactare. Printre acestea se numără secțiunea deluroasă din apropierea localității Hiliuți și zonele rezidențiale în care clădirile sunt situate la mai puțin de 15 m de axul drumului, în special în satele Zgurița, Chetrosu și Nicoreni. Aceste locații vor necesita o monitorizare sporită și implementarea unor măsuri adecvate de atenuare în timpul fazei de construcție.

În etapa actuală a evaluării de mediu și a elaborării proiectului, nu s-a realizat o modelare predictivă detaliată a zgomotului și nu s-a propus instalarea de bariere fonice permanente. Această abordare este justificată de condițiile de mediu de referință, de natura proiectului și de preocupările exprimate în cadrul activităților de consultare a părților interesate.

În primul rând, monitorizarea de referință a zgomotului, efectuată de Laboratorul de Mediu acreditat GEOSTUD S.R.L. în luna mai 2026, a demonstrat că nivelurile de zgomot ambiental la toți receptorii sensibili monitorizați s-au menținut sub valoarea-limită aplicabilă în timpul zilei de 55 dB(A), stabilită de NCM E.04.02:2014 pentru zonele rezidențiale. Nivelurile de zgomot echivalente măsurate (L_{eq}) au variat între 49,00 și 51,55 dB(A), indicând respectarea standardelor naționale și confirmând absența unei poluări fonice semnificative de-a lungul coridorului proiectului în condițiile actuale.

În al doilea rând, proiectul implică reabilitarea și modernizarea unui drum existent, mai degrabă decât construirea unui nou coridor de transport. Comunitățile locale au fost expuse de-a lungul timpului la zgomotul generat de trafic asociat cu drumul R7, iar lucrările propuse nu se preconizează că vor duce la modificări substanțiale ale traseului drumului sau ale caracteristicilor operaționale care ar crește semnificativ nivelurile de zgomot pe termen lung. Dimpotrivă, se preconizează că reabilitarea carosabilului va îmbunătăți condițiile de conducere și va reduce zgomotul asociat cu suprafețele denivelate ale drumului, gropile, frânarea, accelerația și vibrațiile vehiculelor. Îmbunătățirea stării drumurilor contribuie, în general, la un flux de trafic mai fluid și la un mediu acustic mai stabil.

Concluziile procesului de consultare a părților interesate susțin și mai mult această abordare. În cadrul consultărilor publice desfășurate în martie–aprilie 2026, locuitorii din localitățile situate de-a lungul coridorului proiectului, inclusiv Șolcani, Zgurița, Chetrosu și Nicoreni, nu au solicitat instalarea de bariere fonice

permanente. Preocupările comunității s-au concentrat în principal asupra generării de praf, siguranței rutiere, impactului vibrațiilor și stării precare a infrastructurii rutiere existente. În plus, autoritățile locale au confirmat că nu există antecedente cunoscute de plângeri semnificative legate de zgomotul rutier de-a lungul coridorului R7.

Având în vedere condițiile de referință conforme, absența preocupărilor semnificative ale comunității cu privire la zgomot și beneficiile anticipate asociate reabilitării drumului, modelarea acustică detaliată și proiectarea barierelor fonice permanente nu sunt considerate proporționale sau justificate din punct de vedere tehnic în această etapă. În conformitate cu practica internațională, astfel de măsuri sunt, în general, necesare în cazul în care condițiile de referință indică niveluri ridicate de zgomot, în cazul în care se prevăd depășiri semnificative ale standardelor aplicabile sau în cazul în care se așteaptă creșteri majore ale volumului de trafic.

În locul barierelor fonice permanente, proiectul va implementa o serie de măsuri alternative de atenuare menite să reducă la minimum impactul zgomotului și al vibrațiilor. Aceste măsuri includ:

- gestionarea vitezei în localități;
- întreținerea și îmbunătățirea vegetației existente de-a lungul drumului și a fâșiilor de protecție, acolo unde este posibil;
- menținerea stării bune a carosabilului pentru a favoriza fluidizarea traficului;
- punerea în aplicare a măsurilor de control al zgomotului și vibrațiilor în faza de construcție.

Pe durata fazei de construcție, contractantul va menține o comunicare permanentă cu comunitățile locale din zone sensibile situate în apropierea zonelor de lucru active. Pe parcursul întregii perioade de construcție vor fi organizate întâlniri cu comunitatea și consultări cu părțile interesate pentru a identifica și a aborda orice preocupări legate de zgomotul generat de lucrări. În cazul în care rezultatele monitorizării, feedback-ul comunității sau condițiile specifice șantierului indică impacturi temporare ridicate, se va evalua necesitatea unor măsuri suplimentare de atenuare, inclusiv instalarea de bariere fonice temporare, ecrane acustice sau alte măsuri de protecție adecvate în locațiile sensibile.

În plus, se va efectua o monitorizare post-construcție ca parte a programului de management de mediu al proiectului, pentru a verifica nivelurile reale de zgomot operațional. În cazul în care rezultatele monitorizării indică depășiri ale standardelor aplicabile sau în cazul în care creșterea traficului duce la impacturi sonore mai mari decât cele anticipate, proiectul va reevalua necesitatea unor măsuri suplimentare de atenuare, inclusiv instalarea potențială a barierelor fonice permanente, în conformitate cu cerințele de reglementare naționale și bunele practici internaționale.

Această justificare demonstrează că decizia de a nu realiza o modelare detaliată a zgomotului și de a nu propune bariere fonice permanente se bazează pe condițiile de referință măsurate, pe feedback-ul părților interesate, pe natura lucrărilor de reabilitare și pe angajamentul față de un management adaptativ prin consultări în faza de construcție și monitorizare post-construcție.

4.4. Factori climatici și schimbările climatice d

Republica Moldova se numără printre țările cele mai vulnerabile la schimbările climatice din Europa, confruntându-se cu o tranziție către un climat mai cald și mai uscat, care amenință din ce în ce mai mult stabilitatea socio-economică și de mediu. Se preconizează că temperatura medie a aerului va crește cu 2–3 °C până în 2050, regiunile sudice urmând să înregistreze cea mai puternică încălzire.

Aceste schimbări sporesc frecvența și intensitatea secetelor, a viiturilor și a fenomenelor meteorologice extreme, generând pierderi economice anuale estimate la aproximativ 2,1 % din PIB. Schimbările climatice exercită o presiune suplimentară asupra sectoarelor critice – agricultura, gestionarea apei, transporturile și sănătatea publică –, subliniind necesitatea integrării riscurilor climatice în procesul de planificare, a consolidării sistemelor de avertizare timpurie și a instituționalizării alocării bugetare specifice schimbărilor climatice la nivelul tuturor ministerelor. În 2024, Guvernul a adoptat Strategia națională pentru reducerea riscului de dezastre 2024–2030, elaborată cu sprijinul PNUD, pentru a reduce pierderile umane și economice, a consolida reziliența comunităților și a proteja mediul.

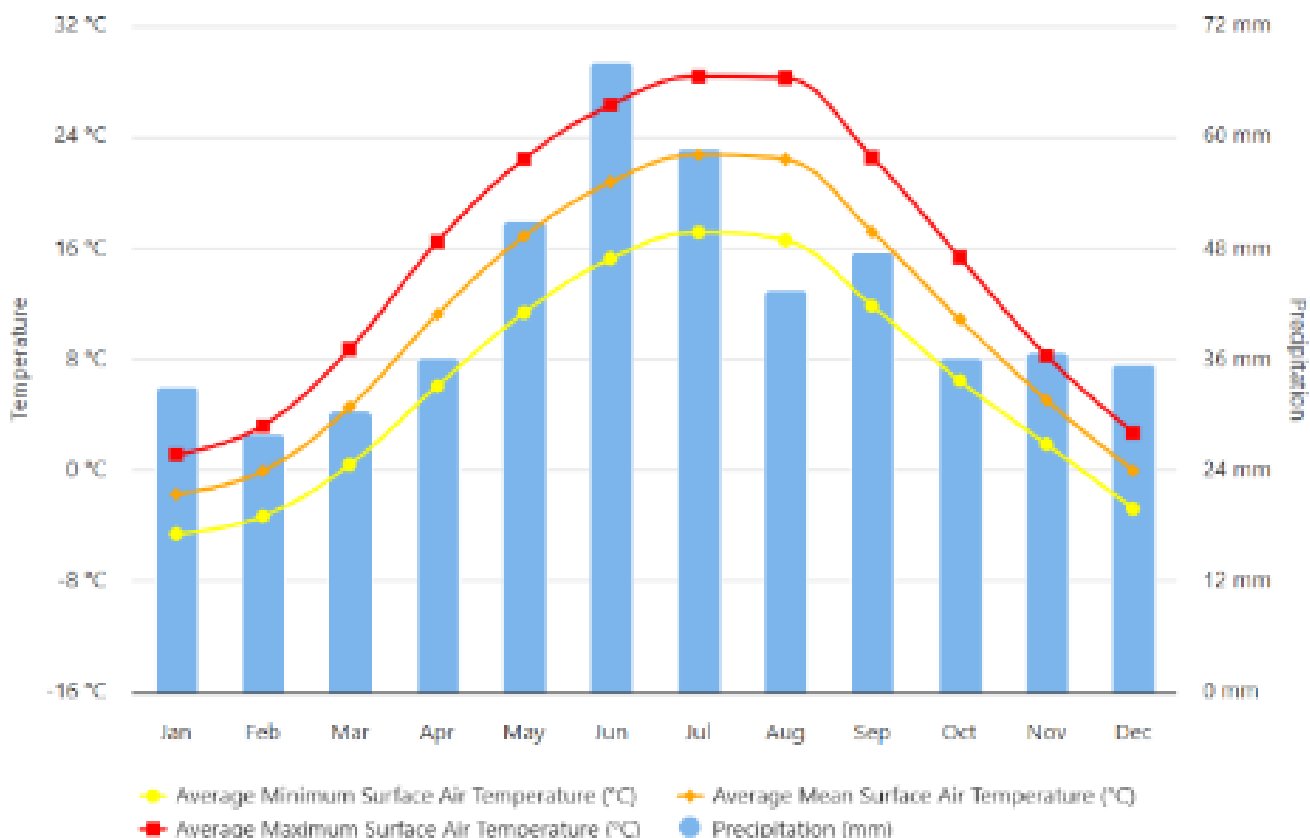


Figura 4-5 : Temperatura medie a aerului și precipitațiile

Variațiile sezoniere ale calității aerului sunt corelate cu modelele de temperatură și precipitații. Cantitatea anuală medie de precipitații este de 440 mm. Grosimea stratului de zăpadă ajunge la 31 cm cu o probabilitate de 5%. Vânturile predominante suflă dinspre nord și nord-vest. Viteza maximă a vântului depășește rar limita de 17 m/s, dar poate ajunge și la 23 m/s.

Temperaturile scăzute ale aerului și inversiunile frecvente din lunile de iarnă (ianuarie–februarie) contribuie la acumularea pe termen scurt a poluanților, în timp ce temperaturile mai ridicate și precipitațiile mai abundente din primăvară–vară (aprilie–august) favorizează dispersia atmosferică și conduc, în general, la o calitate mai bună a aerului.

Sectorul transporturilor rămâne unul dintre domeniile cele mai sensibile la schimbările climatice din economia Moldovei. Analizele infrastructurii existente arată că uzura activelor și materialele învechite sporesc vulnerabilitatea la schimbările climatice și limitează reziliența operațională. Un pas important în modernizarea sectorului a fost adoptarea Regulamentului tehnic privind cerințele minime pentru comercializarea produselor de construcții (NG nr. 913/2016), care a introdus conformitatea obligatorie cu standardele europene EN

începând cu 1 ianuarie 2021. Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale a aprobat ulterior o listă de standarde armonizate (8 februarie 2021), înlocuind normele naționale depășite și asigurându-se că toate materialele și proiectele noi de construcție a drumurilor îndeplinesc criteriile UE privind performanța și durabilitatea. Prin urmare, toate investițiile noi în proiectarea și construcția drumurilor trebuie să se alinieze la aceste standarde, asigurând compatibilitatea cu cerințele europene și îmbunătățind reziliența pe termen lung și calitatea lucrărilor⁴.

Riscuri climatice	Riscuri și vulnerabilități
Temperaturi ridicate vara	▪ Deformarea pavajului și scăderea duratei de viață a asfaltului ▪ Ciclul de viață redus al suprafețelor rutiere asfaltate ▪ Deteriorarea infrastructurii și a echipamentelor ▪ Dilatarea termică a rosturilor podurilor și a suprafețelor pavate ▪ Deteriorarea materialelor podurilor ▪ Deteriorarea și avarierea vehiculelor vechi ▪ Creșterea frecvenței accidentelor rutiere
Precipitații extreme/inundații	▪ Deteriorarea infrastructurii (eroziunea pavajului, a drumurilor; instabilitatea terasamentelor) ▪ Deteriorarea rețelilor energetice (care afectează transportul cu troleibuzul) ▪ Perturbarea funcționării sistemului de transport ▪ Inundarea pasajelor subterane ▪ Supraîncărcarea sistemelor de drenaj ▪ Inundarea și prăbușirea podurilor ▪ Degradarea treptată a infrastructurii de transport ▪ Deteriorarea suprafețelor drumurilor, trotuarelor și pistelor pentru biciclete
Vânturi extreme	▪ Daune la infrastructură (de exemplu, copaci sau vegetație de pe marginea drumului care blochează circulația)

Tabelul 4-7: Pericole climatice, riscuri și vulnerabilități

Măsuri ingineresti și tehnice

- Proiectare rezistentă la schimbările climatice, utilizând amestecuri modificate de asfalt și beton pentru a face față temperaturilor ridicate din timpul verii și ciclurilor de îngheț-dezgheț.
- Sisteme de drenaj modernizate (canale de scurgere mai mari, șanțuri căptușite și puncte de colectare a apelor pluviale) pentru a face față unor volume mai mari de precipitații.
- Stabilizarea versanților și controlul eroziunii prin bioinginerie și acoperire vegetală.
- Îmbinări și lagăre de poduri rezistente la mișcările termice; Protecție împotriva inundațiilor pentru infrastructura critică (accesuri supraînălțate, protecție îmbunătățită a terasamentelor);
- Utilizarea marcajelor rutiere durabile și a barierelor de siguranță rezistente la temperaturi extreme.

Măsuri de mediu și peisagistice

- Reîmpădurire și benzi de vegetație de-a lungul drumului pentru a atenua efectele vântului, prafului și eroziunii;
- Reabilitarea canalelor naturale de drenaj pentru menținerea echilibrului hidrologic;
- Utilizarea de materiale reciclate sau cu emisii reduse de carbon, în conformitate cu principiile Pactului verde al UE.

Măsuri instituționale și operaționale

- Integrarea criteriilor de reziliență climatică în toate proiectele viitoare de planificare și proiectare a drumurilor realizate de NRA;
- Monitorizarea periodică a stării carosabilului, a sistemului de drenaj și a stabilității versanților după evenimente meteorologice majore;

⁴ https://www.legis.md/cautare/getResults?doc_id=140163&lang=ro

- Programe de consolidare a capacităților pentru inginerii și contractanții NRA în domeniul adaptării la schimbările climatice și al gestionării riscurilor;

Cooperarea cu Serviciul Hidrometeorologic de Stat pentru avertizare timpurie și reacție rapidă la inundații, alunecări de teren și valuri de căldură.

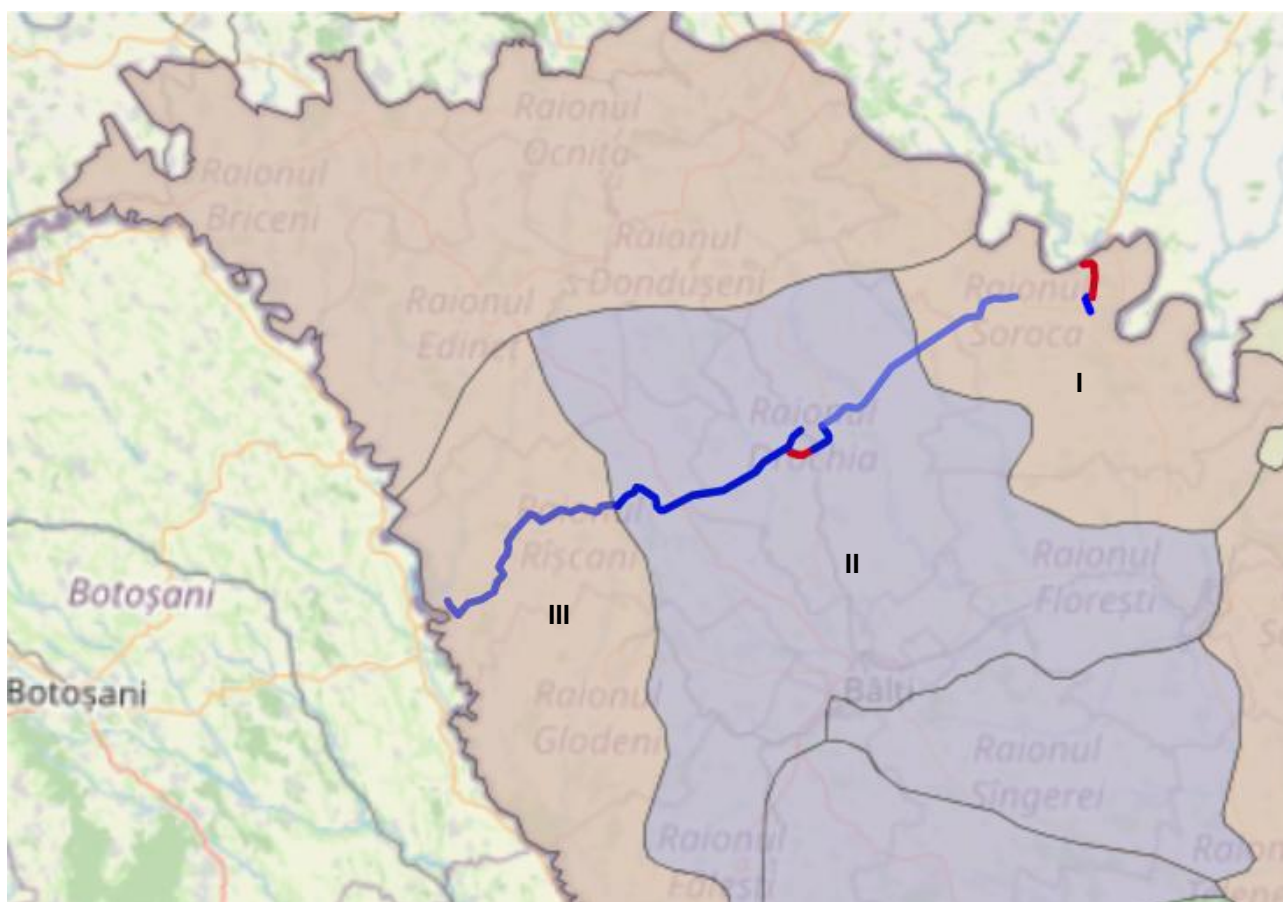
Alinierea la cadrele strategice. Proiectul sprijină următoarele obiective:

- Strategia națională de adaptare la schimbările climatice până în 2030 (HG nr. 581/2023);
- Acordul de asociere UE-Moldova, care promovează transportul durabil și reziliența infrastructurii;
- Abordarea „Tranziția către o economie verde” (GET) a BERD, care încurajează infrastructura rezistentă la schimbările climatice și creșterea economică cu emisii reduse de carbon⁵.

4.5. Geomorfologia și geologia

Conform zonării pedogeografice, Tranșa 1 a proiectului se încadrează în trei regiuni distincte:

- 1) Regiunea cernoziomurilor leșiate, a cernoziomurilor tipice și a solurilor cenușii de stepă forestieră din Dealurile Soroca (Lotul 6 și Lotul 1);
- 2) Regiunea cernoziomurilor tipice din stepa Câmpiei Bălți (Lotul 1, Lotul 2 și Lotul 4);
- 3) Regiunea cernoziomurilor tipice și leșiaticice din stepa forestieră a Dealurilor Prutului Mijlociu (Lotul 3, Lotul 5).



Legendă:

 Drum existent

⁵ <https://www.ebrd.com/home/who-we-are/ebd-values/ebd-environmental-social-sustainability/EBRD-green/Green-Economy-Transition-Paris-alignment.html>

Drum nou

Figura 4-6: Regionalizarea pedogeografică în zona proiectului

Lotul 1 – Relieful de-a lungul traseului este ușor undulat, tipic zonelor de câmpie deluroasă cu destinație predominant agricolă. Panta maximă: +10,7%, -8,6%. Panta medie: +3,3%, -2,8%. Altitudine maximă: 232 m (satul Șolcani). Altitudine minimă: 116 m (satul Chetrosu). De-a lungul traseului, zonele joase corespund unor mici traversări de văi și cursuri de apă minore.

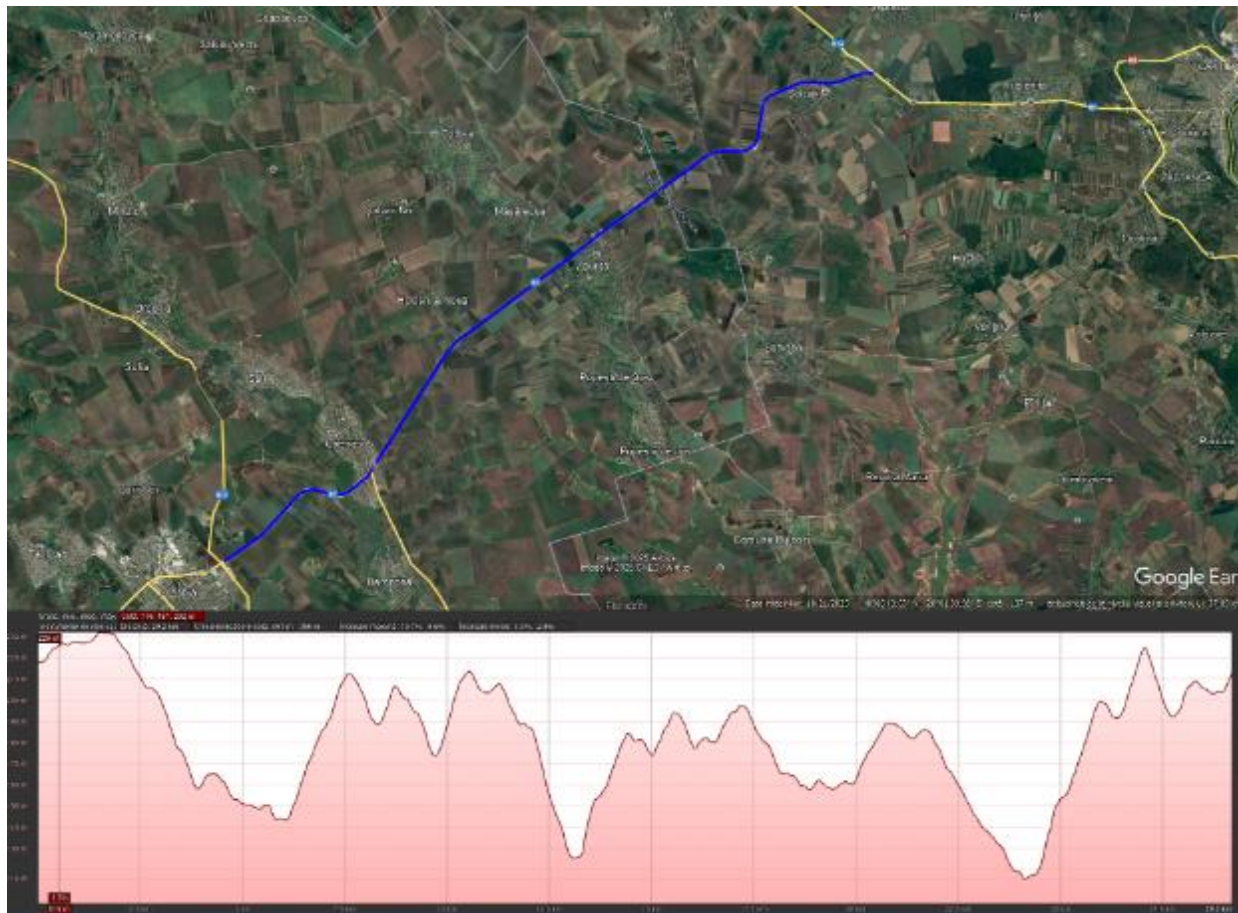


Figura 4-7: Profilul altitudinal al Lotului 1

Lotul 2 – Traseul traversează un teren deluros, ușor până la moderat undulat, cu destinație predominant agricolă și traversând mai multe localități. Panta maximă: +10,6%, -9,4%. Panta medie: +3,3%, -3,4%. Altitudine maximă: 233 m (orașul Drochia). Altitudini minime: 118 m (lunca râului Răut) și 123 m (râul Tîrnoveni, un afluent al Răutului).

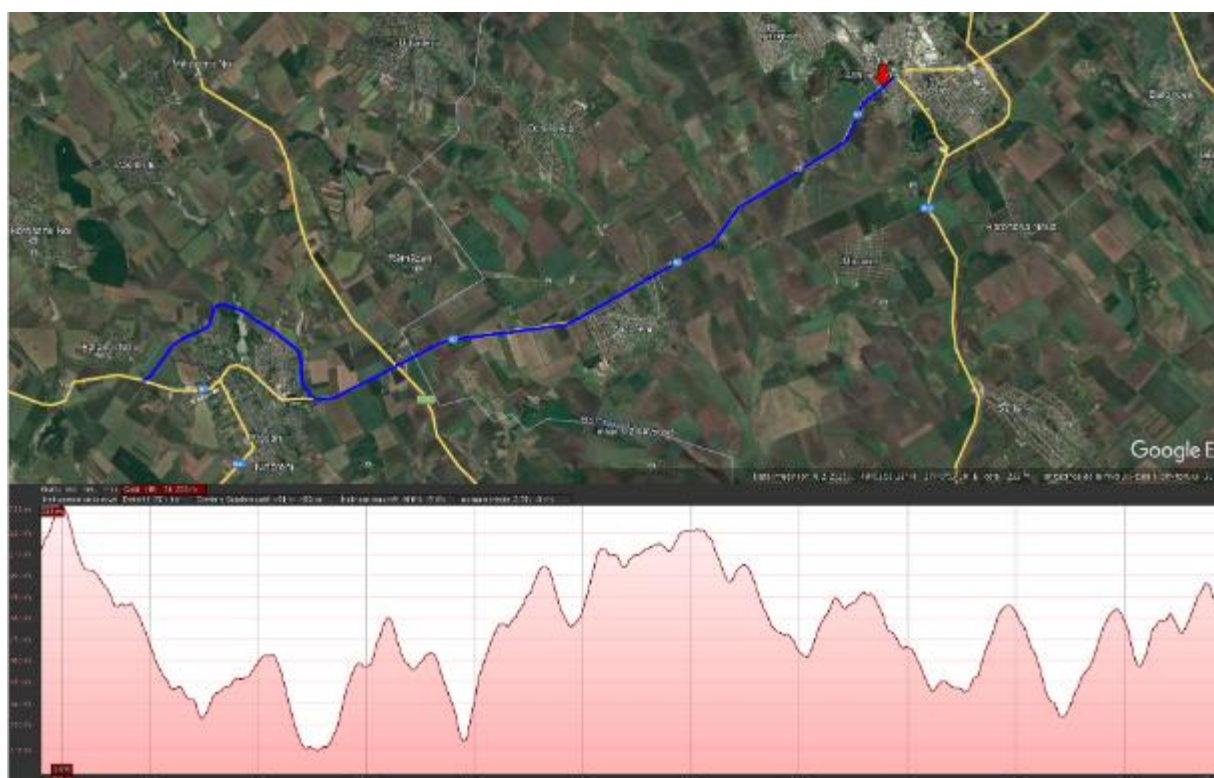


Figura 4-8: Profilul altitudinal al Lotului 2

Lotul 3 – Tronsonul analizat traversează dealuri moderat ondulate, caracterizate prin alternanța unor interfluvii largi cu văi relativ adânci. Profilul longitudinal prezintă variații semnificative de altitudine, cu urcări și coborâri continue pe întregul traseu. Panta maximă: +12,5%, -13,8%. Panta medie: +3,2%, -4,0%. Altitudine maximă: 260 m (pădurea Lucăceni). Altitudine minimă: 96 m (zona de frontieră cu România, râul Prut).

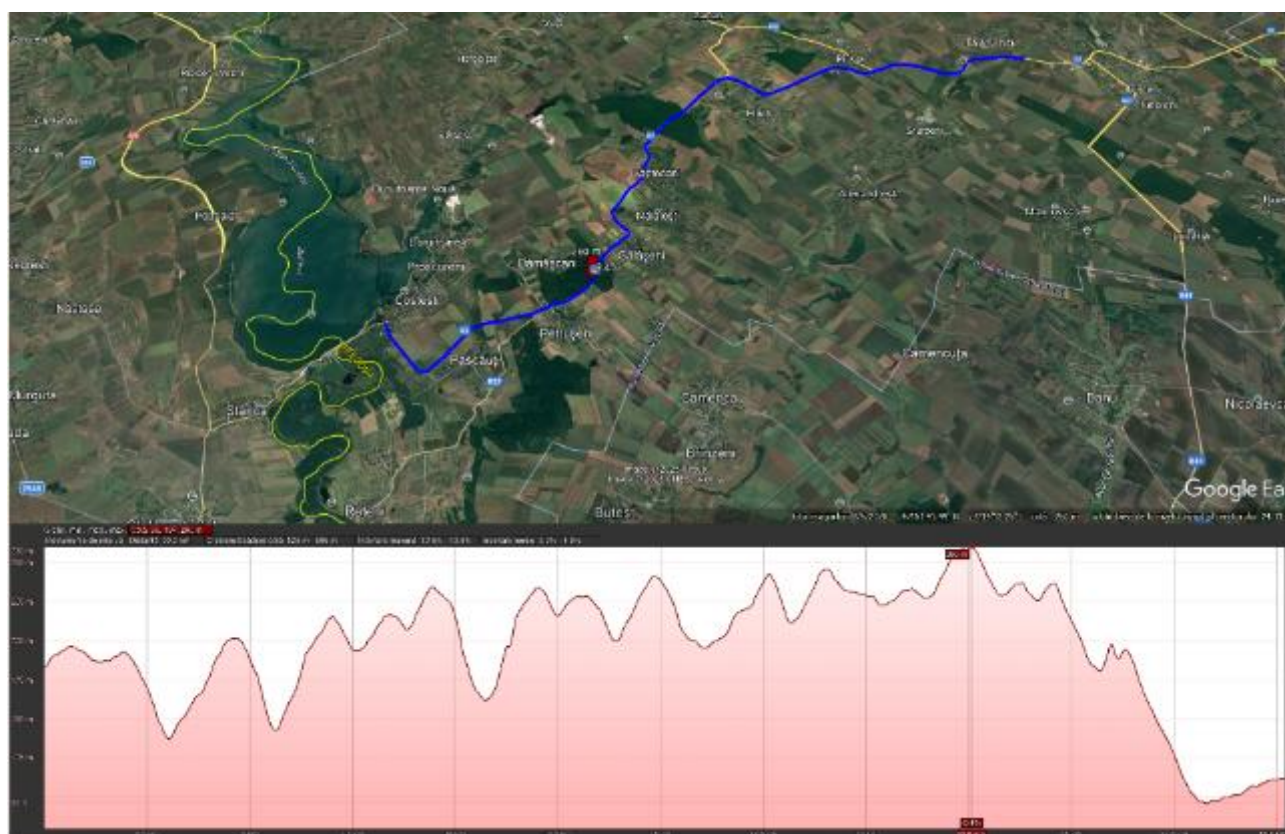


Figura 4-9: Profilul altitudinal al Lotului 3

Lotul 4 – Noul drum de ocolire a orașului Drochia traversează terenuri agricole tipice de stepă, relativ plane, cu variații ușoare de altitudine. Traseul începe la o altitudine mai mare (max. ~199 m), apoi coboară treptat către altitudini mai mici (~150–160 m). Panta maximă: +7,5%, –11,4%. Panta medie: +2,7%, –4,0%. Profilul altimetric indică un teren ușor undulat, cu urcări și coborâri line, potrivit pentru o drum de ocolire modernă, cu trafic de mare viteză și efort minim din partea vehiculelor. Drumul ocolește zonele dens construite și traversează în principal terenuri agricole, minimizând impactul asupra reliefului natural. Geomorfologia facilitează construcția: contrastul redus al reliefului, solurile stabile și pantele line reduc costurile lucrărilor de terasament și permit trasări drepte sau curbe largi.



Figura 4-10: Profilul altitudinal al lotului 4

Lotul 6 – Noul drum de acces către podul peste râul Nistru (Cosăuți – Yampil). Zona Soroca–Cosăuți este situată în nord-estul Moldovei, la marginea Platoului Moldovei de Nord și a Câmpiei Inferioare a Nistrului, în valea largă a râului Nistru. Traseul începe la o altitudine redusă (~100–110 m), aproape de nivelul râului și de viitorul pod, urcă abrupt de-a lungul terasei fluviale, apoi se stabilizează pe un platou ușor undulat (~170–180 m). Panta maximă: +10,7%, –2,9%. Panta medie: +2,4 %, –1,0 %. Profilul altimetric prezintă o urcare continuă și lină după panta inițială, fără coborâri semnificative – optimizat pentru trafic intens și viteze mari, evitând în același timp lunca râului Nistru.

Pantele de-a lungul drumului R7 sunt, în general, ușoare până la moderate, favorabile construcției infrastructurii rutiere, deși, local, în apropierea zonelor de vale, pot apărea tronsoane cu înclinații mai abrupte. Din perspectivă geomorfologică, terenul nu prezintă constrângeri majore; cu toate acestea, sunt necesare măsuri standard de drenaj, stabilizare a versanților și gestionare a apelor pluviale, în special în tronsoanele situate la altitudini joase.



Figura 4-11: Profil altimetric, Lotul 6

În 2023, S.C. Fad Smart Technology S.R.L. (România) a efectuat studii de tomografie de rezistivitate geoelectrică 2D (ERT – Electrical Resistivity Tomography) de-a lungul traseului viitorului drum de acces către noul pod peste râul Nistru (Lotul 6). Aceste studii au evidențiat structura geologică de-a lungul axei rutiere propuse și amplasamentele viitoarelor lucrări de construcții civile. De asemenea, au identificat și delimitat zonele cu discontinuități locale, au cartografiat roca de bază și au marcat zonele în care sunt prezenți acviferi.

S-a recomandat ca, în faza de proiectare, să se țină seama de stratigrafia eterogenă de-a lungul traseului viitorului drum. Proiectul ar trebui să includă lucrări de infrastructură civilă pentru colectarea și evacuarea apelor de scurgere de pe versanți, precum și sisteme de drenaj în zonele în care geologia locală favorizează concentrarea acviferelor.

În plus, s-a recomandat instalarea unor sisteme de monitorizare datorită pantelor abrupte și condițiilor geologice care favorizează acumularea apelor pluviale în anumite zone. Pentru o monitorizare pro activă, se recomandă utilizarea sistemelor de monitorizare automatizate. Aceste sisteme pot furniza alerte în timp real în cazul instabilității versanților, ajutând autoritățile centrale și locale să intervină pentru a atenua daunele și a evacua persoanele aflate în pericol. Monitorizarea automatizată poate furniza, de asemenea, informații în timp real privind reacțiile versanților la factorii climatici, permițând corelarea mișcărilor observate cu precipitațiile din zona monitorizată sau cu evenimentele seismice.

4.6. Sol

Solurile de-a lungul coridorului proiectului R7 variază în funcție de zonarea pedo-geografică și de topografia locală. Zona proiectului cuprinde mai multe tipuri de soluri tipice regiunilor de pădure-stepă și stepă din nordul și centrul Moldovei:

Cernoziomuri leșiate, cernoziomuri tipice și soluri cenușii de stepă forestieră – Se găsesc în Dealurile Soroca (Lotul 1 și Lotul 6). Aceste soluri sunt fertile, bine drenate și adecvate pentru utilizare agricolă. Prezintă o permeabilitate moderată și sunt, în general, stabile pentru construcția drumurilor, deși poate fi necesară o consolidare locală în zonele joase.

Cernoziomuri tipice din Câmpia Bălților (Lotul 1, Lotul 2 și Lotul 4) – Aceste soluri sunt extrem de productive, cu un relief relativ plat și orizonturi adânci, bogate în humus. Ele oferă o bună capacitate portantă pentru structurile de pavaj, dar pot necesita o atenție specială în ceea ce privește drenajul în zonele predispuse la acumulări temporare de apă.

Cernoziomuri leșiate și tipice din Dealurile Prutului Mijlociu (Lotul 3 și Lotul 5) – Aceste soluri sunt moderat fertile, cu un relief ușor ondulat până la deluros. Ele pot prezenta variații locale în ceea ce privește compactarea și stabilitatea din cauza proceselor de versant, necesitând măsuri standard de stabilizare a versanților pentru terasamente.

În ansamblu, condițiile pedologice de-a lungul coridorului R7 sunt favorabile construcției drumurilor. Măsurile standard de inginerie – inclusiv sisteme adecvate de drenaj, consolidarea terasamentelor și stabilizarea versanților – vor asigura stabilitatea pe termen lung a infrastructurii rutiere, reducând în același timp la minimum impactul asupra mediului asupra terenurilor agricole înconjurătoare.

Tabelul de mai jos prezintă caracteristicile de utilizare a terenurilor și cele pedologice ale zonelor traversate de fiecare lot al proiectului, inclusiv unitățile teritoriale administrative (UTA), apartenența la district, suprafața totală a terenurilor administrate de fiecare localitate și suprafața supusă studiilor pedologice. De asemenea, acesta furnizează scorul mediu ponderat al fertilității solului pentru fiecare localitate, precum și un rezumat al impacturilor estimate asupra terenurilor asociate proiectului, inclusiv amploarea și tipul terenurilor potențial afectate în timpul fazelor de construcție și exploatare.

Informațiile susțin evaluarea cerințelor privind achiziția de terenuri, ocuparea terenurilor agricole și potențialele impacturi socio-economice asociate cu implementarea proiectului.

Datele utilizate pentru calitatea solului și caracteristicile terenurilor se bazează pe „Caracteristicile calitative ale terenurilor agricole pentru finalizarea Cadastrului Național al Terenurilor din Republica Moldova la nivelul unităților administrativ-teritoriale, raioanelor, municipalităților și al republicii (situația la 1 ianuarie 2024)”, publicat de Agenția pentru Geodezie, Cartografie și Cadastru / Agenția pentru Relații Funciare și Cadastru din Republica Moldova.

Lot	ATU traversat de lot	Raion	Suprafața totală administrată de localitate (ha)	Suprafața supusă studiilor pedologice în localitate (ha)	Scorul mediu ponderat al fertilității solului (puncte)	Impactul asupra terenurilor
Lotul 1	Șaptelici	Soroca	1527	1199	64	Total 7 ha, inclusiv 77 de terenuri:
	Șolcani	Soroca	1974	1541	68	

	Băxani	Soroca	2591	2043	72	Terenuri publice: 5,16 ha (inclusiv 18 parcele); Terenuri private: 1,84 ha (inclusiv 59 de parcele).
	Zgurița	Drochia	3278	2582	77	
	Chetrosu	Drochia	5961	5096	76	
Lotul 2	Drochia	Drochia	1192	147	88	Total 2,56 ha, inclusiv 126 de terenuri Terenuri private: 81 de parcele, dintre care 20 de terenuri agricole; 54 neclasificate; 7 terenuri destinate construcțiilor și dezvoltării) Terenuri publice: 12 parcele, dintre care 3 aparțin fondului hidrologic; 9 neclasificate) 33 de terenuri cu proprietate nedeterminată (dintre care 33 cu destinație neclasificată)
	Țarigrad	Drochia	4065	3305	70	
	Nicoreni	Drochia	5242	4552	77	
	Nihoreni	Rîșcani	4310	3304	70	
	Rîșcani	Rîșcani	5216	4042	76	
Lotul 3	Rîșcani	Rîșcani	5216	4042	76	Total: 3,62 ha, inclusiv 58 de terenuri: Terenuri private: 53 de terenuri (dintre care 37 agricole, 4 destinate construcțiilor și dezvoltării și 12 grădini) Terenuri publice: 5 parcele (dintre care 1 agricolă; 2 din fondul hidrografic; 1 din fondul forestier; 1 destinată transporturilor, rețelelor de comunicații electronice și exploatarei miniere)
	Sturzeni	Rîșcani	2424	1928	78	
	Pîrjota	Rîșcani	2797	2066	72	
	Hiliuți	Rîșcani	3271	2648	60	
	Șaptebani	Rîșcani	3195	2077	67	
	Gălășeni	Rîșcani	3396	2812	69	
	Petrușeni	Rîșcani	1940	1140	70	
Costești	Rîșcani	7500	3528	72		
Lotul 4	Drochia	Drochia	1192	147	88	Total 19,71 ha, incluzând în total 67 de terenuri private (66 de terenuri agricole; 1 teren destinat construcțiilor și dezvoltării); 16 terenuri publice (12 neclasificate; 3 terenuri din fondul hidrologic ; 1 teren destinat construcțiilor și dezvoltării): Drum nou de sector: Terenuri private: 13,39 ha Terenuri publice: 6,17 ha Reabilitare: drum sectorial Terenuri private: 0,15 ha Pentru construirea șoselei de ocolire, vor fi afectate și terenuri publice . În prezent, acest teren este folosit pentru pășunat de către comunitatea locală. Autoritățile locale au confirmat că există terenuri publice alternative care ar putea fi utilizate pentru pășunat.
	Miciurin	Drochia	2153	1828	83	
	Țarigrad	Drochia	4065	3305	70	
Lotul 5	Nu există un proiect detaliat disponibil. Nu există date exacte privind exproprierea					
Lotul 6	Cosăuți	Soroca	5428	3035	77	Total: 41,73 ha, incluzând în total 281 de terenuri: Terenuri private (236 de parcele; 34,67 ha) Terenuri publice (45 de parcele; 7,06 ha), dintre care 3 parcele din fondul forestier; 4 parcele din fondul hidrologic, 1 parcelă agricolă; 2 parcele destinate transporturilor, rețelelor de

						comunicații electronice și exploatărilor miniere; 2 grădini și 33 de parcele neclasificate).

Tabelul 4-8: Caracteristicile utilizării terenurilor, parametrii pedologici și impactul potențial asupra terenurilor pe loturi de proiect

Sursă: Cadastrul Național al Republicii Moldova (situația la 1 ianuarie 2024)

Analiza indică faptul că proiectul traversează în principal zone agricole și semi-naturale, cu valori ale fertilității solului de la moderate la ridicate în majoritatea unităților administrative. Impacturile asupra terenurilor variază în funcție de lot, majoritatea zonelor afectate fiind constituite din terenuri agricole private, alături de proporții mai mici de terenuri publice, forestiere, din fondul apelor și legate de infrastructură.

În ansamblu, coridorul R7 va fi reconstruit în mare parte de-a lungul traseului rutier existent, abaterile fiind necesare doar pe anumite tronsoane în care constrângerile tehnice sau de siguranță impun realinierea traseului. Ca urmare, impactul achiziției de terenuri și al amprente fizice se limitează, în general, la servitutea de trecere existentă, cu excepții localizate.

Cele mai semnificative impacturi legate de terenuri sunt preconizate în zona Cosăuți (Lotul 6), datorită dezvoltării noii infrastructuri de legătură transfrontalieră, precum și în secțiunea de ocolire a orașului Drochia (Lotul 4), unde atât secțiunile de reabilitare, cât și cele de construcție nouă necesită terenuri suplimentare în afara coridorului existent.

Prin urmare, gestionarea atentă a procedurilor de achiziție a terenurilor și de despăgubire va fi esențială, în special în aceste două zone, pentru a se asigura că impacturile asupra terenurilor agricole și a celor utilizate de comunitate sunt abordate și atenuate în mod adecvat.

Evaluarea de referință a calității solului

Evaluarea inițială a calității solului a fost realizată pentru a stabili nivelurile actuale de contaminare în zonele adiacente coridorului rutier R7 înainte de începerea lucrărilor de reabilitare și modernizare. Evaluarea oferă un punct de referință în raport cu care pot fi evaluate orice impacturi viitoare asociate activităților de construcție, în special contaminarea potențială rezultată din deversări accidentale de combustibili, lubrifianți sau alte substanțe periculoase.

Investigația pe teren a fost efectuată de specialiști ai GEOSTUD S.R.L., iar probele de sol au fost prelevate în conformitate cu procedurile stabilite de prelevare, manipulare și conservare (Codul de procedură PT-18). Analizele de laborator au inclus parametri fizico-chimici cheie (pH și conținutul de umiditate), metale grele (cadmiu, cupru, nichel, plumb, zinc și mercur) și hidrocarburi petroliere.

Locurile de prelevare a probelor au fost selectate strategic pentru a evalua calitatea solului în zonele considerate deosebit de vulnerabile la potențialele impacturi legate de construcții.

Nr. probă	Locul de prelevare	Coordonate GPS	Lotul proiectului
Sol 1	Orașul Drochia (tronsonul de ocolire)	48°00'34,63"N; 27°48'34,57"E	Lotul 2
Sol 2	Orașul Drochia (tronsonul de ocolire)	48°00'58,30"N; 27°46'51,23"E	Lotul 2
Sol 3	Satul Șaptebani (în apropierea Rezervației Naturale Forestiere Șaptebani)	47°55'03,91"N; 27°20'36,32"E	Lotul 3

Tabelul 4-9: Locațiile de prelevare a probelor de sol

Cele două locații de prelevare din Drochia au fost selectate deoarece această secțiune a proiectului include un

nou traseu rutier (tronson de ocolire) situat în afara zonei urbane, pe teren agricol. Se preconizează că această zonă va fi supusă unor lucrări de terasament substanțiale, activităților de excavare și perturbărilor temporare legate de construcție. Stabilirea condițiilor de referință ale solului în acest sector este, prin urmare, esențială pentru evaluarea oricăror impacturi viitoare asociate activităților de construcție și pentru verificarea eficacității măsurilor de prevenire a poluării.

Locul de prelevare din Șaptebani a fost selectat datorită proximității sale față de o Arie Naturală Protejată de Stat (ANPS), și anume Rezervația Naturală Forestieră Șaptebani. Având în vedere sensibilitatea ecologică a acestui ecosistem forestier și amplasarea sa în vecinătatea coridorului R7, s-a considerat necesară stabilirea unui set de date de referință solid pentru a susține măsurile de protecție a mediului și pentru a facilita monitorizarea viitoare a potențialelor impacturi asupra habitatelor protejate și a solurilor din împrejurimi.

Rezultatele analitice au fost comparate cu concentrațiile maxime admisibile (CMA) stabilite de Serviciul Hidrometeorologic de Stat pentru protecția mediului și a sănătății publice.

Parametru	Unitate	Sol 1	Sol 2	Sol 3	MAC / Valoare orientativă	Stare de conformitate
pH	Unități de măsură pentru pH	7,9	7,8	7,9	6,5–9,5	Conform
Cadmiu (Cd)	mg/kg substanță uscată	0,99	0,94	0,97	1,0	Conform
Cupru (Cu)	mg/kg substanță uscată	26,52	27,64	27,00	132,0	Conform
Nichel (Ni)	mg/kg substanță uscată	41,92	37,83	37,55	80,0	Conform
Plumb (Pb)	mg/kg substanță uscată	20,91	19,44	21,69	32,0	Conform
Zinc (Zn)	mg/kg substanță uscată	78,76	77,02	73,75	220,0	Conform
Mercur (Hg)	mg/kg substanță uscată	0,52	0,22	0,22	1,0	Conform
Hidrocarburi petroliere	mg/kg substanță uscată	44	35	38	100	Conform
Conținut de umiditate	%	8,53	9,57	8,48	Nereglementat	–

Tabelul 4-10: Rezultatele analizelor de laborator ale solului

Rezultatele de laborator prezentate în rapoartele de testare nr. 3186–3188 indică faptul că toți parametrii analizați respectă standardele de calitate a mediului aplicabile.

Nu s-au identificat dovezi de contaminare a solului în niciuna dintre locațiile investigate. Concentrațiile tuturor metalelor grele și hidrocarburilor petroliere monitorizate s-au situat sub concentrațiile maxime admisibile aplicabile, confirmând absența unei poluări istorice semnificative în zonele studiate.

Valorile pH-ului solului măsurate au variat între 7,8 și 7,9, indicând condiții ușor alcaline, caracteristice solurilor fertile de cernoziom care domină nordul Moldovei. Aceste rezultate confirmă faptul că calitatea solului atât în zona propusă pentru drumul de ocolire, cât și în vecinătatea Rezervației Naturale Forestiere Șaptebani rămâne într-o stare ecologică bună.

Evaluarea de referință demonstrează că nu sunt necesare măsuri de remediere sau de decontaminare a solului înainte de începerea lucrărilor de construcție. Datele colectate oferă o bază de referință ecologică solidă, pe baza căreia pot fi evaluate orice impacturi viitoare asociate cu lucrările de terasament, traficul de construcție, deversările accidentale sau depozitarea materialelor.

Cu toate acestea, Planul de management de mediu și social (ESMP) impune implementarea unor măsuri stricte de protecție a solului și de prevenire a poluării pe toată durata fazei de construcție. Acestea includ zone desemnate pentru realimentare și întreținere, truse de prevenire și intervenție în caz de deversări, depozitarea controlată a combustibililor și a lubrifianților, sisteme de control al sedimentelor și inspecții periodice pentru a

preveni contaminarea accidentală a terenurilor agricole și a zonelor sensibile din punct de vedere ecologic, inclusiv a celor situate în apropierea habitatelor naturale protejate.

4.7. Apa

Drumul **R7** traversează regiuni cu caracteristici hidrografice diverse, intersectând sau trecând în apropierea mai multor cursuri de apă minore și lacuri. Acesta se află în cadrul a două bazine hidrografice principale: bazinul hidrografic al fluviului Nistru (Dniester) și bazinul hidrografic al râului Prut.

Subbazinele d⁶ traversate de drumul R7 includ:

Bazinul hidrografic al fluviului Nistru (Dniester):

- Subbazinul Naslavcea–Vasilcău – Lotul 6;
- Subbazinul Răut – Loturile 1, 2 și 4 (râul Căinari, râul Cubolta, râul Răut, râul Copăceanca)

Bazinul hidrografic al râului Prut:

- Subbazinul Camenca – Lotul 3 (râul Camenca);
- Subbazinul Ciuhur – loturile 3 și 5;

⁶ Sursă: https://environment.md/dist/kcfinder/upload/images/ro_743_harta-sub-bazinelor-hidrografice.jpg

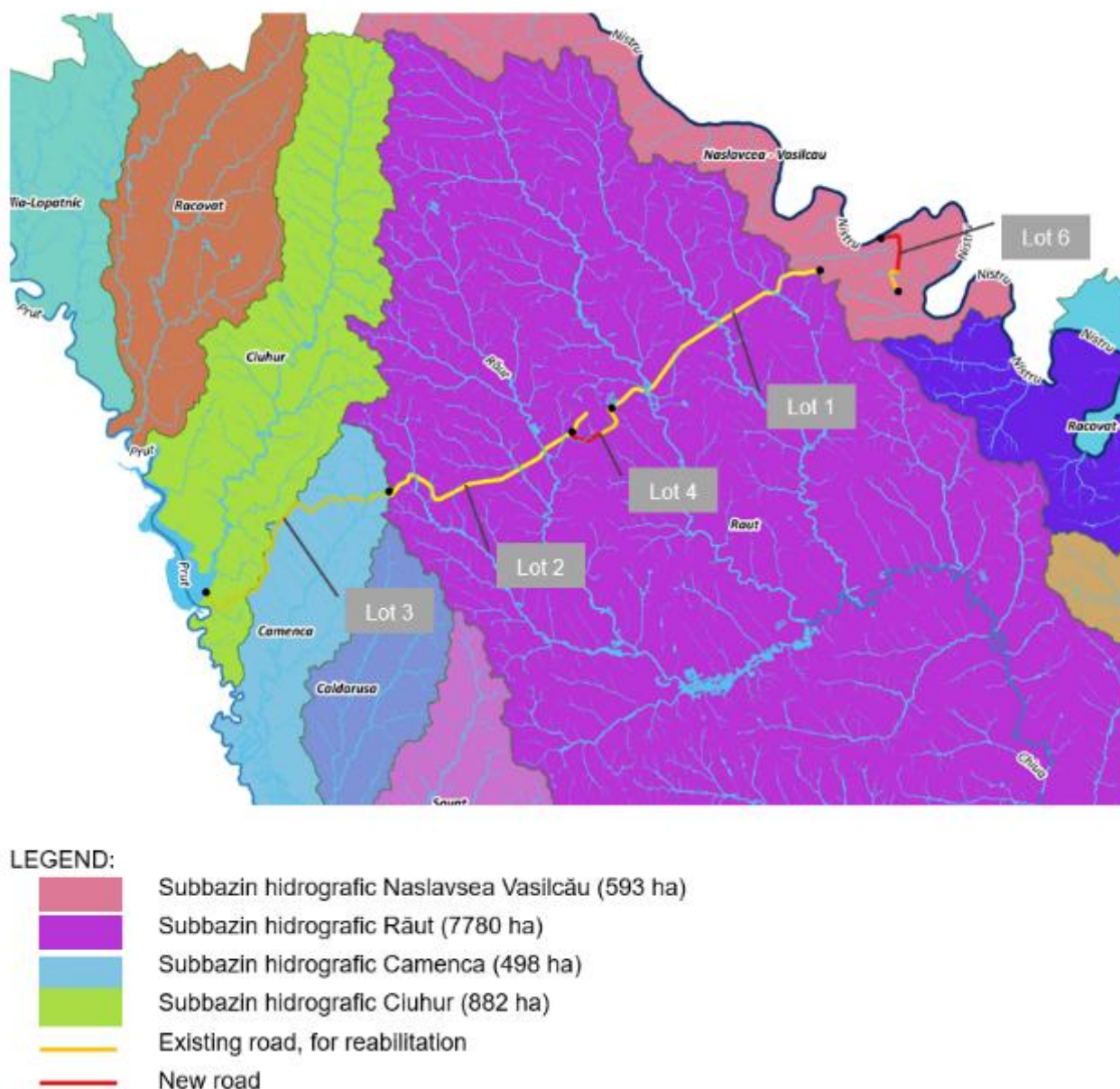


Figura 4-12: Subbazine hidrografice din zona proiectului

Aceste sub-bazine hidrografice sunt caracterizate de afluenți mici cu variații sezoniere ale debitului, dintre care unii pot prezenta riscuri de acumulare a apelor de suprafață sau de eroziune locală, în special în perioadele cu precipitații abundente. Prin urmare, proiectarea și construcția drumului trebuie să includă sisteme de drenaj adecvate pentru gestionarea scurgerilor și protejarea atât a infrastructurii rutiere, cât și a corpurilor de apă din jur.

În plus, având în vedere proximitatea față de cursuri de apă importante, precum râurile Prut și Nistru, este necesară o atenție specială pentru a preveni orice impact potențial asupra calității apei și pentru a asigura respectarea reglementărilor naționale și regionale privind protecția apelor.

Râu	Lungimea râului (km)	Suprafața bazinului hidrografic (km ²)	Debitul mediu anual (m ³ /s)	Localizare în cadrul proiectului
Nistru	677,7 (Moldova)	19 232,79	272	În zona de conectare a rețelei rutiere cu podul peste râul Nistru (Lotul 6)
Bulata temporară	-	-	-	KM 5+869 m (Lotul 1)
Căinari	100	835	1,25	KM 13+055 m (Lotul 1)

Cubolta	97	943	1,57	KM 24 +145 m (Lotul 1)
Răut	286	7760	9,2	KM 38 +410 m (Lotul 2)
Copăceanca	43	350	-	KM 55 +670 m (Lotul 2)
Prut	695 (Moldova)	7780	78-94	Lotul 5 (Nu există informații despre amplasarea lotului 5)
Camenca	93	1230	2,63	KM 62+550 m (Lotul 3)
Ciuhur	90	724	1,93	-

Tabelul 4-11: Caracteristicile principalelor râuri din zona proiectului

Sursă: „Planul de gestionare a bazinelor hidrografice Dunărea, Prut și Marea Neagră” pentru al doilea ciclu de planificare (2022-2027). „Planul de gestionare a bazinului hidrografic Nistru, Republica Moldova” pentru al doilea ciclu de planificare (2024-2029)





Copăceanca River, Malinovca Lake (Rîșcani town)



Răut River (Nicoeni and Țarigrad villages)





Figura 4-13: Imagini ale celor mai importante cursuri de apă din zona proiectului

Lotul 1 (R14 – Drochia). Cursurile de apă sunt alimentate în principal de precipitațiile atmosferice, aportul de apă subterană fiind limitat și restrâns la cursurile superioare. În perioadele secetoase, scurgerea este absentă sau neglijabilă, ceea ce indică un regim hidrologic instabil, cu un debit anual redus. În sezonul cald, condițiile hidrologice sunt dominate de viituri de vară provocate de precipitații de scurtă durată și de intensitate ridicată. De-a lungul cursurilor de apă se află mai multe baraje de retenție a apei. Cel mai mare rezervor este situat pe râul Cainar, în apropierea satului Zgurița, la km 130+55 al drumului R7. Barajul a fost proiectat de Institutul „Acvaproiect” în 1982 și are o lungime de 450 m. Rezervoarele servesc la irigații, piscicultură și atenuarea inundațiilor.

Nivelul hidrostatic superior al acviferului a fost întâlnit în foraje la adâncimi mai mari de 3,00 m sub nivelul carosabilului (CC). Se estimează că apele subterane (în condiții hidrologice și hidrogeologice normale) nu vor intra în contact cu viitoarele fundații ale drumului.

Catenar	Structura existentă	Structură propusă
PC 0+51	Nu există nicio structură de drenaj.	Se va construi un nou canal de scurgere cu țevă, D = 1,0 m, L = 16,0 m.
PC 26+73	Canal de scurgere existent, D = 1,0 m.	Canalul de scurgere existent va fi îndepărtat și înlocuit cu un nou canal de scurgere din țevă, D = 1,0 m, L = 18,5 m.
PC 33+92	Canal existent, D = 1,2 m.	Canalul de scurgere existent va fi îndepărtat și înlocuit cu un nou canal de scurgere din țevă, D = 1,5 m, L = 43,3 m.
PC 38+96	Pod existent peste un curs de apă intermitent, structură cu cadru formată din 4 elemente de 2,5 × 2,0 m.	Datorită realiniamentului drumului și pe baza calculelor privind debitul de proiect, se va construi un nou canal de scurgere cu secțiune în formă de cutie cu două celule (2 × 2,0 × 2,0 m), L = 22,4 m.
PC 47+40	Nu există nicio structură de drenaj.	Se va construi un nou canal de scurgere cu țevă, D = 1,2 m, L = 18,0 m.
PC 51+44	Canal de scurgere existent, D = 1,0 m, în stare structurală precară.	Înlocuirea cu un nou canal de scurgere din țevă, D = 1,2 m, L = 16,0 m.
PC 58+69	Podul existent din piatră, cu două deschideri de câte 5,0 m, care traversează râul Bulata.	Se are în vedere demolarea podului. În amonte se va construi un nou canal de scurgere cu secțiune în formă de cutie cu trei celule (3 × 2,5 × 2,0 m), L = 20,4 m.
PC 59+00	Canal de scurgere existent, D = 1,0 m (km 59+92).	La PC 59+00 se va construi un nou canal de scurgere cu secțiune în formă de cutie, de 2,0 × 2,0 m, L = 16,3

		m.
PC 82+70	Canal de scurgere cu secțiune dreptunghiulară existent, 2,0 × 2,0 m.	Canalul de scurgere va fi reconfigurat, iar canalul din aval va fi curățat pe o lungime de 20 m și la o adâncime de 0,5 m; lungimea totală a lucrărilor L = 33,56 m.
PC 96+45	Canal de scurgere existent, 3,0 × 2,7 m, cu îmbinări deteriorate.	Canalul de scurgere existent va fi îndepărtat și înlocuit cu un nou canal de scurgere în formă de cutie, de 2,0 × 2,0 m, L = 31,54 m. Canalul de ieșire va fi curățat pe o lungime de 100 m (adâncime 0,5 m, lățime 3,0 m).
PC 117+75	Canal de scurgere tubular existent, D = 1,0 m (intrarea în satul Zgurița).	Înlocuirea cu un nou canal de scurgere tubular, D = 1,2 m, L = 25,67 m.
PC 130+55	Traversarea râului Cainari. Traseul drumului trece peste un baraj existent. Barajul și structurile deversorului se află în stare bună.	Nu este necesară nicio intervenție.
PC 136+86	Canal de scurgere existent, D = 1,0 m (ieșire din satul Zgurița).	Construirea unui nou canal de scurgere din țevă, D = 1,2 m, cu pantă forțată și camere de cădere. Canalul va fi căptușit cu beton, iar la ieșire se va instala un disipator de energie.
PC 150+12	Pod existent peste un curs de apă intermitent, cu o deschidere de 5,0 m, prelungit cu elemente de cadru pe ambele părți.	Structura va fi înlocuită cu un canal de scurgere în formă de cutie, de 2,0 × 2,0 m, L = 17,3 m. Drumul de ocolire din aval va fi dezafectat.
PC 160+72	Pod existent peste un curs de apă intermitent, cu două deschideri de 3,9 × 2,0 m.	Înlocuire cu un canal de scurgere cu secțiune dreptunghiulară, de 2,0 × 2,0 m, L = 18,3 m.
PC 165+68	Canal de scurgere existent sub formă de conductă, D = 1,2 m, cu capacitate hidraulică insuficientă pentru debitul de proiect.	Înlocuire cu canale de scurgere cu două conducte, 2 × D = 1,2 m, L = 16,0 m.
PC 175+50	Nu există nicio structură de drenaj.	Construirea unui nou canal de scurgere cu țevă, D = 1,0 m, L = 24,85 m.
PC 182+05	Canal de scurgere existent, D = 2,0 m, cu pereți de capăt deteriorați și îmbinări expuse.	Înlocuirea cu un canal de scurgere în formă de cutie, 2,0 × 2,0 m, L = 18,3 m. Canalul de evacuare va fi curățat pe o lungime de 20 m.
PC 188+60	Pod existent care traversează un curs de apă temporar, cu două deschideri de câte 3,9 m.	Înlocuirea cu un canal de scurgere cu secțiune dreptunghiulară cu două celule, 2 × 2,5 × 2,0 m, L = 16,3 m, inclusiv ajustarea profilului longitudinal al drumului.
PC 194+47	Pod existent care traversează un curs de apă temporar, o deschidere de 4,0 m cu prelungiri ale cadrului; structură colmatată și elemente din aval deteriorate.	Înlocuire cu un canal de scurgere cu secțiune în formă de cutie, 2,0 × 2,0 m, L = 18,31 m.
PC 199+20	Canal cu secțiune în formă de cutie existent, format din patru segmente, cu dimensiunile de 2,5 × 2,0 m, în stare proastă.	Înlocuire cu un canal de scurgere cu secțiune dreptunghiulară, 2,0 × 2,0 m, L = 23,4 m.
PC 213+89	Canal de scurgere tubular existent, D = 1,0 m, prelungit în amonte și în aval cu secțiuni de D = 2,5 m; colmatat în proporție de 50 %, pereții de capăt deteriorați.	Înlocuirea cu un nou canal de scurgere tubular, D = 1,0 m, L = 18,5 m, instalat la niveluri mai ridicate ale fundului canalului.
PC 241+45	Traversarea râului Cubolta în apropierea satului Chetrosu. Câmpie inundabilă în timpul evenimentelor de inundație (0,5–2,8 m). Pod existent cu patru deschideri de 11,0 m, lungime totală 44,0 m.	Înlocuirea podului existent cu o nouă structură, 4,0 × 15,0 m, L = 45,5 m, din cauza îmbătrânirii structurale și a modificării geometriei drumului.
PC 248+52	Canal de scurgere existent, D = 0,8 m, cu cameră de cădere.	Podul va fi demontat. Se va amenaja un canal de colectare de-a lungul părții stângi a versantului de tăiere.
PC 251+62	Canal de scurgere existent, D = 1,0 m, cu cameră de cădere; peretele de cap din aval este deteriorat.	Înlocuirea cu un nou canal de scurgere din țevă, D = 1,2 m, L = 23,17 m.
PC 263+63	Pod existent peste un curs de apă temporar, cu o deschidere de 5,96 m; plăci de beton deteriorate.	Înlocuire cu un canal de scurgere în formă de cutie, 2,0 × 2,0 m, L = 16,3 m.
PC 277+37	Pod existent peste un curs de apă temporar, cu o deschidere de 3,7 m; plăci de beton deteriorate.	Înlocuire cu un canal de scurgere în formă de cutie, 2,0 × 2,0 m, L = 17,3 m.
PC 288+98	Pod existent peste un curs de apă temporar, cu o deschidere de 6,0 m; plăci de beton deteriorate.	Înlocuire cu un canal de scurgere cu secțiune în formă de cutie cu trei celule (3 × 1,6 × 1,2 m), L = 15,1 m.

Tabelul 4-12: Structuri de drenaj existente și propuse, R7 Lotul 1

Lotul 2 (Drochia – Rîșcani). Cursurile de apă din zona proiectului sunt alimentate în principal de precipitații directe, contribuția apelor subterane fiind limitată la izvoarele din partea superioară a bazinului hidrografic. În perioadele secetoase și în anii de secetă, nu se observă niciun debit vizibil la intrările în canalele de scurgere, ceea ce indică condiții de curgere intermitentă. În sezonul cald, hidrologia este caracterizată de viituri de vară

provocate de precipitații de scurtă durată și de intensitate ridicată. De-a lungul cursurilor de apă se află mai multe rezervoare; cel mai important, traversat de traseul drumului R7 (Lotul 2), este situat la km 55+600 în lunca râului Copăceanca, la nord de localitatea Rîșcani.

Studiile de foraj au relevat că nivelul superior al pânzei freatice se află la adâncimi care depășesc 3,00 m sub nivelul carosabilului (CC). În condiții hidrologice și hidrogeologice tipice, nu se preconizează ca apele subterane să interacționeze cu viitoarele fundații ale drumului sau să le afecteze.

Coordonate	Structura existentă	Structură propusă
PC 320+52	Trecere de cale ferată. Canale de scurgere cu secțiune dreptunghiulară pe mai multe niveluri, cu dimensiunile de 0,8 × 0,8 m și 1,0 × 1,0 m. Apa de scurgere este dirijată într-un canal trapezoidal din beton, cu lungimea de 185 m, care se varsă într-un canal de scurgere cu secțiune dreptunghiulară de 0,3 × 0,8 m situat sub calea ferată.	Instalarea unor guri de scurgere a apelor de suprafață cu grătare metalice de-a lungul ambelor părți ale drumului. Apele de scurgere colectate vor fi dirijate într-un colector cu diametre cuprinse între 400 și 800 mm, situat sub axa drumului. Ieșirea collectorului va fi amplasată la capătul din aval al canalului de scurgere. Structura existentă va fi înlocuită cu un canal de scurgere cu secțiune dreptunghiulară de 1,0 × 1,0 m. Canalul existent va fi curățat și reparat pe o lungime de 185 m. Canalul de trecere sub calea ferată va fi înlocuit cu două canale noi de tip cutie cu dimensiunile de 0,3 × 0,8 m, distanțate la 3,0 m unul de celălalt. Canalul din beton va fi prelungit cu încă 200 m în aval, spre podul feroviar.
PC 330+84	Canal de scurgere existent din țevă D = 1,0 m, prelungit cu inele suplimentare; camera de cădere la ieșire se află în stare proastă.	Înlocuire cu un nou canal de scurgere din țevă D = 1,2 m, fără cameră de cădere.
PC 338+50	Nu există nicio structură de drenaj.	Construirea unui nou canal de scurgere cu diametrul de 1,2 m.
PC 350+86	Canal de scurgere existent cu țevă D = 1,0 m cu pantă dublă; inele deplasate; canal de evacuare colmatat.	Înlocuirea cu un canal de scurgere în formă de cutie de 2,0 × 2,0 m.
PC 358+25	Canal de scurgere cu secțiune dreptunghiulară existent, cu două celule, de 2 × (2,5 × 2,0 m); lipsește pereții de cap din amonte; colmatat în proporție de 60 %.	Înlocuire cu un canal de scurgere cu secțiune dreptunghiulară cu o singură celulă de 2,0 × 2,0 m, instalat la niveluri mai ridicate ale fundului canalului.
PC 365+48	Canal de scurgere tubular existent D = 1,0 m; pereții de capăt sunt distruși; capacitate hidraulică insuficientă.	Înlocuire cu canale de scurgere cu două conducte de 2 × D = 1,2 m.
PC 384+26	Pod cu lungimea de 52,6 m, cu trei deschideri (12,0 m + 16,58 m + 12,0 m). Capacitate hidraulică adecvată pentru debitul de proiect.	Podul va fi supus unei reabilitări majore.
PC 395+95	Canal de scurgere existent D = 1,0 m; pereții de capăt sunt distruși; capacitate hidraulică insuficientă.	Înlocuire cu un canal de scurgere cu secțiune dreptunghiulară de 2,0 × 2,0 m.
PC 407+04	Canal de scurgere existent cu țevă D = 1,0 m; pereții de capăt sunt distruși; apele de inundație se revarsă peste carosabil.	Înlocuire cu un nou canal de scurgere cu țevă D = 1,5 m.
PC 418+80	Pod cu arc din piatră cu o singură deschidere, lungimea deschiderii 8,0 m; capacitate hidraulică adecvată.	Podul va fi supus unei reabilitări majore.
PC 428+85	Canal de scurgere existent D = 1,0 m; capetele de pod sunt distruse; capacitate insuficientă pentru debitele de apă pluvială.	Înlocuire cu un nou canal de scurgere din țevă D = 1,2 m.
PC 443+01	Structură extinsă compusă din patru secțiuni de cadru de 2,5 × 2,0 m; capetele de pod sunt distruse.	Înlocuire cu un nou canal de scurgere cu țevă D = 1,5 m.
PC 455+43	Canal de scurgere existent D = 1,0 m; pereții de capăt sunt ruinați; capacitate hidraulică insuficientă.	Înlocuire cu un nou canal de scurgere din țevă D = 1,2 m.
PC 465+45	Canal de scurgere existent D = 0,75 m; pereți laterali distruși; capacitate hidraulică insuficientă.	Înlocuire cu un nou canal de scurgere cu țevă D = 1,2 m.
PC 472+00	Nu există canal de scurgere; apa de scurgere se revarsă peste carosabil.	Construirea unui nou canal de scurgere cu țevă D = 1,0 m.
PC 479+74	Pod cu secțiune dreptunghiulară de 2,9 × 1,3 m;	Înlocuirea cu un nou canal de scurgere cu secțiune în

	stare structurală precară.	formă de cutie de 2,0 x 2,0 m.
PC 492+58	Canal de scurgere existent cu diametrul D = 2,0 m, cu cameră de cădere la intersecția cu drumul M5; pereții de capăt sunt distruși; canalul este în stare bună din punct de vedere structural.	Canalul poate fi prelungit cu elemente de cadru de 2,0 x 2,0 m.
PC 497+05	Canal de scurgere cu secțiune dreptunghiulară cu două celule existente de 2 x (2,0 x 2,0 m); îmbinări deteriorate; colmatat în proporție de 20%.	Înlocuire cu un canal de scurgere cu secțiune dreptunghiulară cu două celule de 2 x (2,0 x 2,0 m) cu elemente ridicate.
PC 506+40	Canal de scurgere tubular existent D = 0,5 m, prelungit cu elemente de 1,0 m; capacitate hidraulică insuficientă.	Înlocuire cu canale de scurgere cu două conducte de 2 x D = 1,0 m.
PC 520+25	Canal de scurgere existent D = 1,5 m cu intrare conică; deteriorare a îmbinărilor de 15%; situat la intrarea în localitatea Rîșcani.	Extinderea canalului cu elemente suplimentare D = 1,5 m și instalarea de grile de protecție.
PC 526+86	Canal de scurgere existent D = 1,5 m; vegetație la intrare.	Reparații și îndepărtarea vegetației; consolidarea zidului de cap din aval; curățarea canalului de acces pe o lungime de peste 20 m și până la o adâncime de 0,5 m.
PC 530+99	Canal de scurgere existent cu diametrul D = 1,0 m, cu intrare conică; îmbinările deteriorate în proporție de 30%.	Repararea pereților de capăt și extinderea în aval cu elemente noi.
PC 534+89	Canal de scurgere existent cu două celule 2 x (2,0 x 2,0 m); îmbinări dilatate cu 20%.	Repararea și extinderea pereților de capăt.
PC 537+15	Canal de scurgere tubular existent D = 1,0 m; pereții de capăt distruși; îmbinări deteriorate în proporție de 30%; inele deplasate; capacitate hidraulică insuficientă.	Înlocuire cu un nou canal de scurgere tubular D = 1,2 m.
PC 553+27	Canal de scurgere existent cu două conducte 2 x D = 1,5 m cu intrare conică.	Reparație și consolidare; curățarea canalului de evacuare pe o lungime de peste 50 m până la o adâncime de 0,6 m.
PC 556+79	Pod peste râul Copăceanca, schema 3 x 11,36 m; structură în stare bună, dar necesită reparații.	Lucrări de reabilitare a podului.
PC 562+60	Canal de scurgere existent D = 1,5 m cu intrare conică; zidul de cap din aval distrus; teren instabil cu activitate de alunecare de teren.	Înlocuire cu un canal de scurgere cu secțiune dreptunghiulară de 2,0 x 2,0 m; îndepărtarea arborilor.
PC 574+14	Canal de scurgere existent cu două conducte de 2 x D = 1,5 m cu intrare conică; zidul de cap din aval ruinat; canalul de ieșire colmatat.	Înlocuirea peretelui de cap din aval și a prelungirii din amonte cu elemente noi.
PC 583+79	Canal de scurgere existent cu țevă D = 1,5 m cu intrare conică; pereți de capăt distruși; îmbinări expuse; inele crăpate.	Înlocuirea cu un nou canal de scurgere cu țevă D = 1,5 m.

Tabelul 4-13: Structuri de drenaj existente și propuse, R7 Lotul 2

Lotul 3 (Rîșcani – Costești). Cursurile de apă sunt alimentate în principal de precipitațiile atmosferice și prezintă un regim hidrologic instabil, caracterizat prin scurgere redusă și debit anual scăzut. În timpul sezonului cald, condițiile de curgere sunt dominate de viituri de vară provocate de evenimente de precipitații de scurtă durată și intensitate ridicată. În luncile cursurilor de apă au fost construite baraje de retenție a apei, cele mai importante rezervoare fiind situate de-a lungul luncii râului Camenca.

La adâncimea investigată de-a lungul traseului, apele subterane au o distribuție sporadică, fiind identificate în principal în zonele de poduri și podețe. S-a înregistrat grosimea stratului de umplutură cu umiditate excesivă și densitate redusă, precum și soluri cu conținut ridicat de umiditate în fundația terasamentului pe anumite secțiuni de podețe.

Catenare	Structura existentă	Structură propusă
PC 624+95	Pod peste râul Camenca. Pod cu trei deschideri de câte 11,36 m. Pilonii podului sunt inundați la nivelul de retenție al unui lac de acumulare.	Pilonii podului trebuie protejați împotriva efectelor îngheț-dezgheț.
PC 650+46	Canal de scurgere cu secțiune în formă de cutie cu două celule, existent, de 2 x (2,0 x 2,0 m). Un baraj al lacului de acumulare este situat la 0,74 km în aval de traseul drumului. În zona de retenție a lacului de	Curățarea albiei în aval nu este fezabilă din cauza prezenței lacului de acumulare. Canalul de scurgere cu secțiune în formă de cutie 2 x (2,0 x 2,0 m) trebuie înlocuit, cu condiția ca fundul

	acumulare s-au depus sedimente, ceea ce a dus la colmatarea cu nămol a aproximativ 50 % din secțiunea canalului de scurgere.	canalului să fie amplasat la o cota mai înaltă. Terasamentul drumului în această secțiune trebuie reconstruit.
PC 651+66	Canal de scurgere existent cu diametrul D = 1,0 m.	Structura canalului de scurgere va fi reparată.
PC 654+40	Canal de scurgere tubular existent D = 1,0 m; capacitate hidraulică adecvată.	Structura canalului de scurgere trebuie reparată.
PC 655+60	În prezent nu există canal de scurgere; apa se acumulează și stagnează până la evaporare.	Construirea unui nou canal de scurgere cu țevă D = 1,0 m.
PC 669+38	Canal de scurgere existent D = 1,5 m; capacitate hidraulică adecvată.	Structura de drenaj trebuie reparată.
PC 682+35	Canal de scurgere existent cu diametrul D = 1,5 m, cu intrare conică; capacitate hidraulică insuficientă. Debitele torențiale au provocat eroziunea solului, formând o groapă de eroziune.	Înlocuirea canalului de scurgere existent cu un canal de scurgere în formă de cutie de 2,0 x 2,0 m.
PC 699+97	Canal de scurgere existent cu conductă D = 1,5 m cu intrare conică; capacitate hidraulică adecvată.	Structura de drenaj trebuie reparată.
PC 702+27	Canal de scurgere existent cu două conducte de 2 x D = 1,5 m cu intrare conică; capacitate hidraulică adecvată.	Structura de drenaj trebuie reparată.
PC 719+18	Canal de scurgere existent cu conductă D = 1,0 m cu intrare conică; capacitate hidraulică adecvată.	Structura de drenaj trebuie reparată.
PC 733+72	Canal de scurgere existent D = 1,0 m cu intrare conică; capacitate hidraulică adecvată.	Structura de drenaj trebuie reparată.
PC 754+59	Pod arcuit; capacitate hidraulică adecvată.	Podul va fi lărgit pe partea stângă și înlocuit cu un nou canal de scurgere cu secțiune în formă de cutie cu două celule de 2 x (2,0 x 2,0 m).
PC 798+12	Canal de scurgere existent D = 1,0 m cu intrare conică; capacitate hidraulică adecvată.	Structura de drenaj va fi reparată.
PC 808+75	Canal de scurgere existent D = 1,0 m; capacitate hidraulică adecvată.	Structura de drenaj trebuie reparată.
PC 826+56	Canal de scurgere existent cu țevă D = 1,5 m cu intrare conică; capacitate hidraulică adecvată.	Structura de drenaj trebuie reparată.
PC 833+85	Canal de scurgere existent D = 1,0 m; capacitate hidraulică adecvată.	Structura de drenaj trebuie reparată și extinsă în amonte.
PC 843+86	Canal de scurgere existent cu conductă D = 1,0 m; capacitate hidraulică adecvată.	Structura de drenaj va fi reparată.
PC 850+15	Canal de scurgere existent cu două conducte 2 x D = 1,5 m cu intrare conică; capacitate hidraulică insuficientă.	Înlocuirea cu un canal de scurgere în formă de cutie de 2,0 x 2,0 m cu elemente ridicate.
PC 866+98	Canal de scurgere existent cu țevă D = 1,5 m cu intrare conică; capacitate hidraulică adecvată.	Structura de drenaj trebuie reparată.
PC 874+90	Canal de scurgere existent cu țevă D = 1,0 m; capacitate hidraulică insuficientă.	Instalarea unui canal de scurgere suplimentar adiacent, D = 1,0 m, cu pereți frontali comuni.
PC 880+65	Canal de scurgere existent D = 1,0 m; capacitate hidraulică adecvată.	Instalarea unui canal de scurgere suplimentar adiacent, D = 1,0 m, cu pereți frontali comuni.
PC 885+23	Canal de scurgere existent D = 1,0 m; capacitate hidraulică adecvată.	Se va repara structura de drenaj. La PC 887+34, se va instala un canal de scurgere cu două celule, de dimensiunile 2 x (1,6 x 1,0 m).
PC 889+18	Canal de scurgere existent D = 1,0 m; capacitate hidraulică insuficientă.	Instalarea unui canal de scurgere suplimentar adiacent, D = 1,0 m, cu pereți frontali comuni.

Tabelul 4-14: Structuri de drenaj existente și propuse, R7 Lotul 3

Lotul 4 (ocolirea Drochia). Tronson rutier existent. Tronsonul existent include patru canale de scurgere și un pasaj subteran feroviar la PC 407+65. Trei podețe sunt circulare, cu un diametru de 1,0 m, iar una este o podeță dreptunghiulară cu o deschidere de 2,0 x 2,0 m. Starea structurală a podețelor este satisfăcătoare. Sunt planificate lucrări de întreținere, inclusiv reparații la pereții de capăt, îndepărtarea sedimentelor și refacerea armăturilor terasamentului.

Lotul 4 (Ocolirea Drochia). Tronson rutier nou. De-a lungul noului traseu sunt prevăzute cinci podețe:

- PC 1+50: canal de scurgere circular, cu diametrul de 1,2 m;
- PC 10+25: canal de scurgere dreptunghiular, 2,0 x 2,0 m;
- PC 18+00: canal de scurgere dreptunghiular, 6,0 x 4,5 m, proiectat și pentru a permite trecerea utilajelor

agricole;

- PC 23+92: canal de scurgere dreptunghiular, 2,0 × 2,5 m;
- PC 35+66: Canal de scurgere cu țeavă circulară, cu diametrul de 1,0 m.

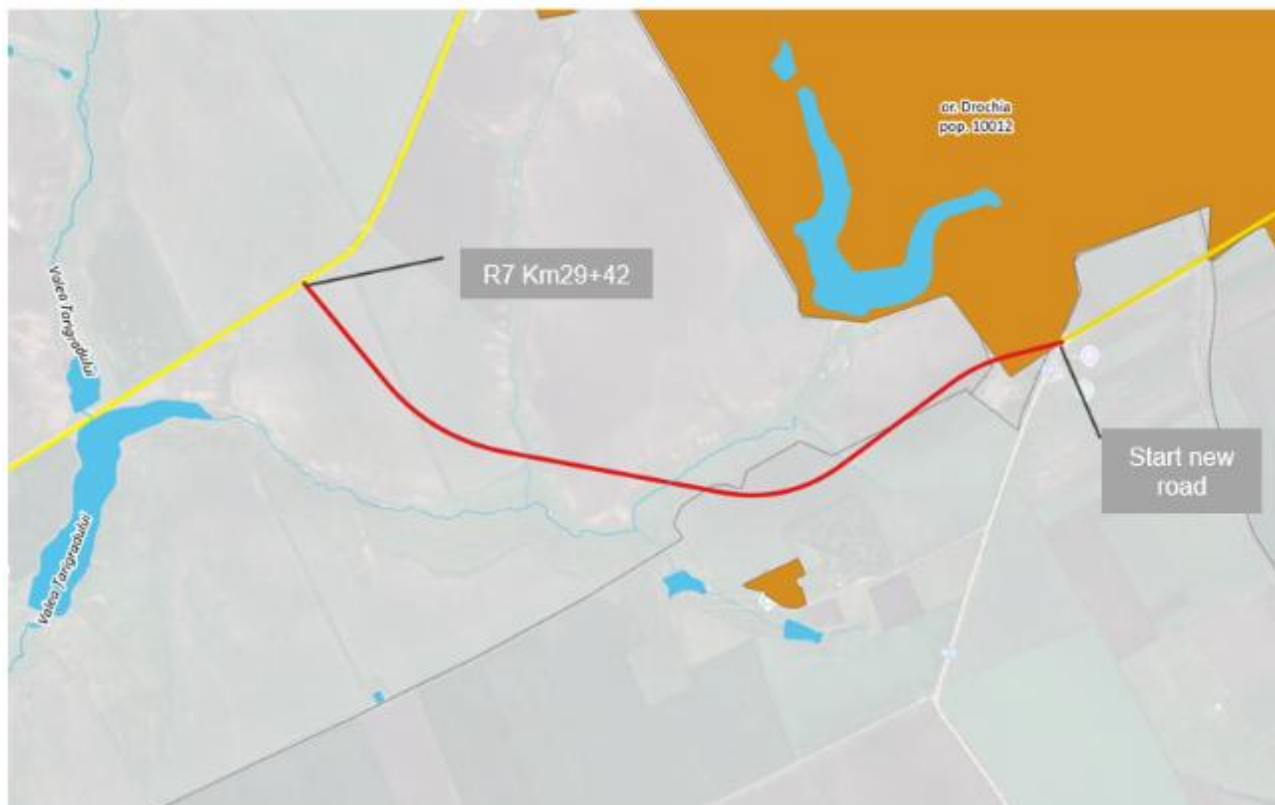


Figura 4-14: Amplasarea noului drum de ocolire a localității Drochia

Lotul 5 (Conectarea cu noul pod peste râul Prut la granița cu România). Acest proiect presupune construirea unui nou segment de drum de aproximativ 5 km care leagă traseul R7 (zona Costești) direct de noul pod peste Prut la granița cu România. Deși detaliile exacte privind trasarea sunt limitate, segmentul se află în imediata apropiere a râului Prut – principala cale navigabilă din vestul Moldovei – și traversează zone sensibile din punct de vedere ecologic.

Construcția se va desfășura parțial în zona de protecție a apelor râului Prut, strict reglementată de legislația RM pentru a preveni poluarea, eroziunea și degradarea ecosistemelor acvatice.

Conform Legii apelor nr. 272/2011):

Zona de protecție a apelor pentru râul Prut are o lățime de cel puțin 1.000 de metri, cuprinzând lunca râului, primele terase, versanții abrupti și râpele adiacente.

Fâșia de protecție riverană (o subzonă cu reglementări mai stricte din cadrul acesteia) are o lățime minimă de 100 de metri (în funcție de relief), unde activitățile economice sunt sever restricționate, inclusiv interdicții privind construcțiile noi, depozitarea, deversările sau intervențiile care afectează calitatea apei sau a solului.

Lotul 6 (Soroca – granița cu Ucraina). Tronsonul rutier leagă localitățile Cosăuți (RM) de Yampol (Ucraina) și se întinde de la capătul amonte al podului propus peste Nistru până la sensul giratoriu de pe R14, la nord de Soroca. Podul traversează Nistrul perpendicular, de la malul stâng la cel drept, capătul aval fiind situat la PC 25+39,89. La PC 28+00, drumul traversează o râpă adâncă (7–8 m), unde este prevăzut un pod cu lungimea de 60 m. La PC 34+40, o râpă mai mică va fi traversată printr-un canal de scurgere cu diametrul de 1,2 m și

pantă forțată.

În lunca cursului de apă, la punctul de lanț PC 89+30, la distanțe de 100 m și 1600 m de traseul drumului, se află barajele unor lacuri de acumulare (rezervoare mici). În prezent, nivelul apei este scăzut/apa a fost preluată, dar în timpul ploilor torențiale abundente, apa se revarsă peste albia uscată a lacurilor. Astfel, în fiecare primăvară pot apărea viituri în sectorul reglementat al râului cu baraje cu curgere liberă.

În zona podului de la punctul de măsurare PC 28+00 (satul Cosăuți), pârâul adânc ajunge până la strada principală. Câmpia inundabilă este ocupată în prezent de case și grădini, apa fiind dirijată printr-un canal (adâncime 1–2,5 m, lățime 3–8 m) către stradă, apoi curgând de-a lungul carosabilului (70 m) până la canalul de scurgere.

Recomandări:

Construirea unei camere de cădere (lungime 4 m, lățime 3 m, adâncime 2 m) la joncțiunea dintre canal și stradă.

Instalarea unui colector tubular cu diametrul de 1,2 m (lungime de 68,5 m, pantă de 39,4%) de-a lungul străzii, care să se descarce în canalul de scurgere existent cu diametrul de 1,5 m.

Canalul subteran se află într-o stare satisfăcătoare, dar este puternic colmatat și umplut cu deșeuri menajere (obstrucționat în proporție de ~50%). Este necesară curățarea canalului subteran, a camerelor de cădere și a canalului din aval (adâncime $h = 1$ m) pe o secțiune de 20 m în direcția râului Nistru.

De-a lungul drumului existent și în limita de trecere a drumului proiectat, nu s-au identificat ape subterane. Pe versantul (malul) râului Nistru s-au observat scurgeri de ape subterane – un izvor descendent în partea superioară a râpei, la punctul de măsurare PC 27+80.

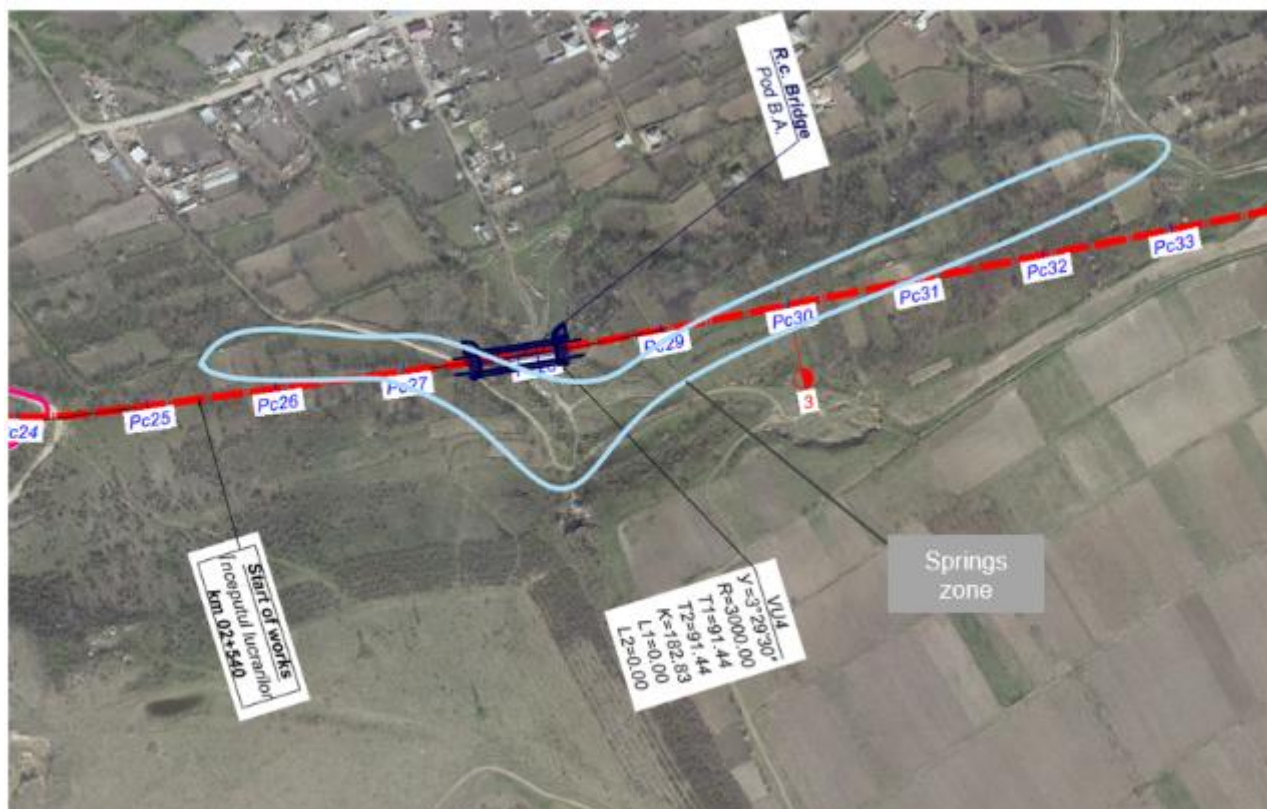


Figura 4-15: Zona izvoarelor din satul Cosăuți

Pe tronsonul de drum situat în zona de protecție a râului Nistru, au fost proiectate două sisteme de colectare și

epurare a apelor pluviale pentru următoarele sectoare:

- PC 26+60 – PC 28+29,0: Debit total $Q_{tot} = 83,5$ l/s; debit dirijat spre epurare = 10,0 l/s.
- PC 28+39,0 – PC 37+44,0: Debit total $Q_{tot} = 248,6$ l/s; debit direcționat spre epurare = 30,0 l/s.

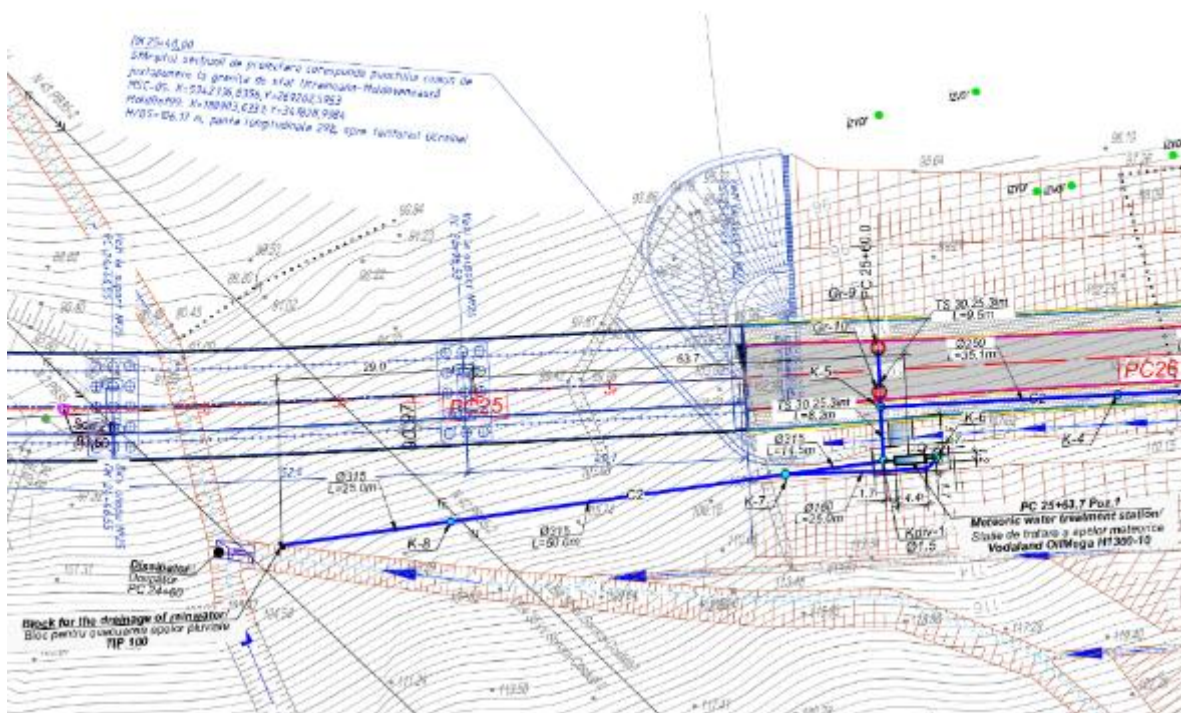


Figura 4-16: Drenajul apelor pluviale. Planul PC 24+0,0 - PC 28+0,0.

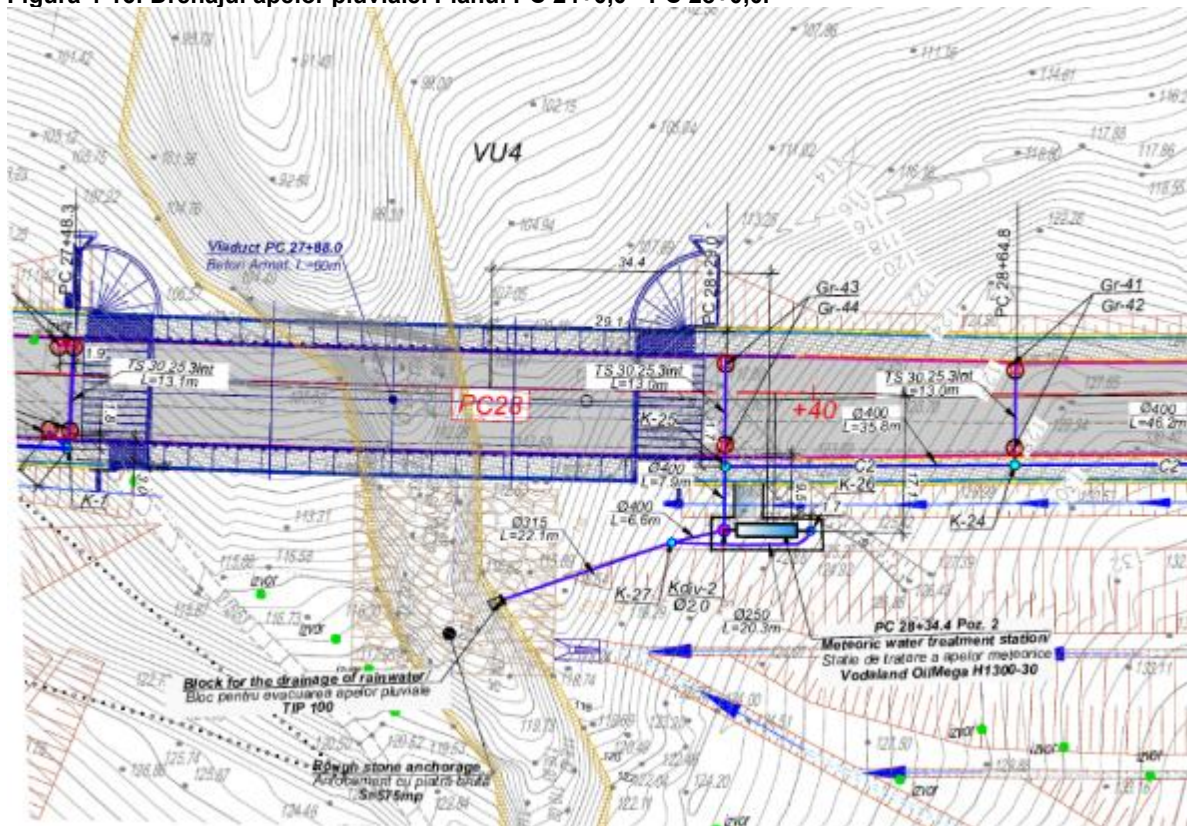


Figura 4-17: Sistemul de drenaj al apei pluviale. PC 28+0,0 - PC 30+31,0

Acumularea anuală de nămol în stațiile de epurare (cu un conținut de umiditate de 96 %), calculată conform formulei (7.44) din NCM G.03.02:2015, este următoarea:

- Pentru sectorul PC 26+60 – PC 28+29,0: 18,85 m³/an

- Pentru sectorul PC 28+39,0 – PC 37+44,0: 129,45 m³/an

Cantitatea anuală de produse petroliere reținute în stații este:

- Pentru sectorul PC 26+60 – PC 28+29,0: 0,03 m³/an
- Pentru sectorul PC 28+39,0 – PC 37+44,0: 0,20 m³/an

Calitatea apei în zona proiectului

Pentru acest proiect, în iunie 2026 au fost comandate și întocmite mai multe rapoarte de testare a calității apei de către „Laboratorul Investigații de Mediu” S.R.L. Documentele detaliază rezultatele analizelor de laborator efectuate pe probe de apă potabilă prelevate din fântâni și pe probe de apă de suprafață prelevate din diverse locații, inclusiv Șolcani, Țarigrad și Rîșcani.

Nr.	Tipul corpului de apă	Lot	Locație	Raion	Tipul punctului de prelevare	Coordonate
1	Ape subterane	1	Satul Șolcani	Soroca	Fântână săpată	48°10'34,30"N, 28°07'27,50"E
2	Apă subterană	1	Satul Șolcani	Soroca	Fântână săpată / izvor	48°09'46,27"N, 28°05'20,19"E
3	Apă subterană	1	Satul Zgurița	Drochia	Fântână săpată	48°07'41,55"N, 28°00'05,93"E
4	Apă subterană	2	Satul Țarigrad	Drochia	Fântână săpată	48°00'29,61"N, 27°45'42,77"E
5	Apă subterană	2	Satul Nicoreni	Drochia	Fântână săpată	47°58'27,20"N, 27°41'26,98"E
6	Apă subterană	2	Orașul Rîșcani	Rîșcani	Izvor	47°58'13,20"N, 27°33'10,80"E
7	Ape subterane	3	Satul Pârjota	Rîșcani	Fântână săpată	47°56'48,49"N, 27°26'31,62"E
8	Apă subterană	3	Satul Șaptebani	Rîșcani	Fântână săpată	47°54'27,60"N, 27°20'27,60"E
9	Apă de suprafață	1	Râul Căinari, satul Zgurița	Drochia	Punct de prelevare din râu	48°07'33,44"N, 27°59'55,38"E
10	Ape de suprafață	2	Iaz, satul Țarigrad	Drochia	Punct de prelevare din iaz	48°00'11,52"N, 27°46'09,19"E*
11	Ape de suprafață	2	Râul Copăceanca, localitatea Rîșcani	Rîșcani	Punct de prelevare din râu	47°58'16,70"N, 27°32'56,58"E
12	Ape de suprafață	3	Râul Camenca, localitatea Rîșcani	Rîșcani	Punct de prelevare de probe din râu	47°56'43,96"N, 27°28'37,67"E

Tabelul 4-15: Calitatea apei în zona proiectului

Notă: Toate locațiile de prelevare sunt situate de-a lungul coridorului R7, în cadrul Proiectului de reabilitare a drumului R7.

Analizele evaluează parametrii fizico-chimici și microbiologici cheie, inclusiv turbiditatea, nivelul pH-ului, concentrația de nitrați și prezența bacteriilor, cum ar fi *Escherichia coli*. Rezultatele sunt comparate cu limitele legale aplicabile, evidențiind depășirile critice în cazul indicatorilor bacteriologici pentru sursele de apă potabilă. Probele de apă de suprafață sunt, de asemenea, clasificate în conformitate cu standardele de calitate, variind de la Clasa I la Clasa V, în funcție de nivelul de poluare identificat. Toate procedurile de prelevare și testare respectă metodologiile oficiale acreditate de MOLDAC.

Investigațiile au acoperit două categorii principale de apă: apa potabilă (din fântâni săpate și izvoare) și apele de suprafață (râuri și iazuri).

Apa potabilă (8 locații investigate)

Rezultatele indică probleme majore legate de calitatea apei, în special de natură microbiologică și chimică:

- Contaminare microbiologică severă: În aproape toate locațiile (Șolcani, Zgurița, Țarigrad, Nicoreni, Pârjota, Șaptebani), s-au înregistrat depășiri semnificative ale limitelor admise pentru *Escherichia coli*, bacteriile coliforme și enterococii intestinali. În multe cazuri, valorile au depășit $>8,0 \times 10^2$ UFC/100 ml, în timp ce limita legală este 0.
- Poluarea cu nitrați: Patru dintre cele opt probe au depășit limita de 50 mg/l pentru nitrați:
 - Țarigrad: 68,0 mg/l
 - Nicoreni: 193,1 mg/l (aproape de 4 ori peste limită)
 - Pârjota: 271,0 mg/l (de peste 5 ori mai mult decât limita)
 - Șaptebani: 52,2 mg/l
- Alți parametri: În Țarigrad, turbiditatea a fost de 8,33 NTU, depășind limita de 5 NTU. Apa din toate localitățile este caracterizată ca fiind dură, cu valori cuprinse între 28,8 și 56,0 grade germane.

Apele de suprafață (4 locații investigate)

Calitatea apelor de suprafață este, în general, degradată, fiind adesea clasificată în clasele inferioare de calitate (IV și V):

- Râul Căinari (satul Zgurița): Clasificat în clasa V (cea mai scăzută calitate) din cauza cererii biochimice de oxigen (CBO5).
- Iaz (satul Țarigrad): Clasificat în clasa IV din cauza sulfatilor și a durtății totale.
- Râul Copăceanca (orașul Rîșcani): Clasificat în clasa V din cauza nivelurilor de oxigen dizolvat, a cererii chimice și biochimice de oxigen (COD-Cr, BOD5) și a sulfatilor.
- Râul Camenca (orașul Rîșcani): Prezintă cea mai slabă calitate, fiind clasificat în clasa V pentru majoritatea indicatorilor, inclusiv totalul substanțelor solide dizolvate (TDS), oxigenul dizolvat, COD-Cr, BOD5, sulfatii și durtatea.

Calitatea resurselor de apă din zona coridorului rutier R7 este joasă și prezintă riscuri semnificative.

- 1) Riscuri pentru sănătate: Apa din fântânile și izvoarele analizate este, în majoritatea locațiilor, improprie consumului uman fără o tratare prealabilă temeinică. Prezența bacteriilor fecale (*E. coli*, enterococi) indică o contaminare directă și recentă, în timp ce nivelurile extrem de ridicate de nitrați (în special în Nicoreni și Pârjota) reprezintă un risc toxic major, mai ales pentru sugari și copii.
- 2) Starea mediului: Răurile din regiune (în special Copăceanca și Camenca) sunt puternic poluate, probabil din cauza deversărilor de ape uzate netratate sau a scurgerilor agricole, după cum indică deficitul de oxigen și încărcătura organică și chimică ridicată (clasele IV și V).
- 3) Impactul proiectului: Aceste rezultate evidențiază necesitatea adoptării unor măsuri stricte de protecție a mediului în timpul lucrărilor de reabilitare a drumurilor, pentru a nu agrava și mai mult starea deja critică a resurselor locale de apă.

4.8. Resurse biologice și ecologice d

Scopul evaluării preliminare privind biodiversitatea (ESA) este de a analiza impactul interconectat al siturilor Emerald, al ariilor naturale protejate (NPA), al habitatelor sensibile și al speciilor țintă de floră și faună, în conformitate cu Politica de mediu și socială a Băncii, ESP a BERD (2019): **Cerința de performanță nr. 6 a**

BERD: Conservarea biodiversității și gestionarea durabilă a resurselor naturale vii.

Obiectivele-cheie ale evaluării preliminare a biodiversității (BA) sunt următoarele:

- Analiza comparativă a cerințelor prevăzute în tratatele internaționale la care Republica Moldova este parte și a legislației UE referitoare la protecția speciilor de păsări și a habitatelor acestora. Se vor examina cerințele prevăzute în textele tratatelor internaționale (CBD, BERNA, CMS, AEWA etc.), rezoluțiile, notificările și deciziile.
- Analiza rapoartelor naționale și specifice (pe specii), elaborate și transmise de RM către tratatele internaționale la care RM este parte (CBD, CMS, AEWA), referitoare la protecția speciilor de floră și faună și a habitatelor acestora, precum și stabilirea impactului potențial asupra acestor specii în zona drumului R7.
- Evaluarea zonelor cu risc potențial, traversate de coridorul de reabilitare a drumului R7 și a zonelor adiacente (situri Emerald, arii naturale protejate (ANP), păduri) și stabilirea impactului major pe care îl vor suferi acestea în etapa de construcție.
- Analiza datelor privind impactul etapelor de reabilitare/construcție a drumului R7, în cazul în care acestea conduc la o degradare semnificativă a habitatelor naturale din perspectiva capacităților de susținere a populațiilor de specii-cheie în etapele de construcție/exploatare.

Grupurile-țintă selectate pentru analiza lacunelor în cadrul evaluării de impact asupra biodiversității sunt:

- siturile Emerald cu NPA;
- Habitate ale florei și faunei
- Speciile migratoare
- Ecosisteme naturale (forestiere, acvatice, palustre).

Astfel, în aria de intervenție, au fost stabilite pentru evaluare următoarele zone sensibile și zone de interes special:

Situri Emerald:	Lotul 1: – nu există situri Emerald Lotul 2: situl Emerald „Lunca Baraboi” (Cod sit: MD0000023) – la o distanță de 6,5 km Lotul 3: situl Emerald „Prutul de Mijloc” (Prutul de Mijloc) (cod sit MD00000011) Lotul 4: – nu există situri Emerald Lotul 5: Sit „Emerald” „Prutul de Mijloc” (Prutul de Mijloc) (Cod sit: MD00000011) – în zona satului Costești Lotul 6: situl Emerald „Stâncilele Nistrene” (codul sitului: MD00000014)
Arii naturale protejate (ANP)	Lotul 1: <i>Rezervații naturale</i>: cernoziom leșiat, caracteristic stepei de la Bălți; <i>Monumente ale naturii</i> (defileuri): Râpa Zgurița (Ravina Zgurița), Aflorimentul Chetrosu (Aflorimentul Chetrosu) Lotul 2: nu există zone protejate (la o distanță de până la 5 km) Lotul 3: <i>Rezervații naturale</i>: „Stîncă”, „Lucăceni”, „Șaptebani” (parte a sitului Emerald „Prutul de Mijloc” (codul sitului MD00000011)), monumente ale naturii (defileurile): Defileul Duruitoarea, Defileul Varatic, arbori de foioase – 2 ex. Lotul 4: – nu există zone naturale protejate (la o distanță de până la 5 km) Lotul 5: Nu există informații referitoare la drum Lotul 6: <i>Rezervații peisagistice</i>: Cosăuți, <i>Monumente ale naturii</i>: Pragurile Nistrului, Afloriment de gresie și granit Cosăuți (parte a sitului Emerald Stâncilele Nistrene (Cod sit: MD00000014))
Ecosisteme naturale	<i>Ecosisteme forestiere</i>: în zona Lotului 3 – corpuri forestiere (Șaptebani și Lucăceni) gestionate de ÎS Întreprinderea pentru silvicultură „Glodeni” (raionul Rîșcani). <i>Ecosisteme acvatice</i>: râurile Prut și Nistru, precum și alte râuri medii și mici, formează lunci și zone umede valoroase; lacuri și iazuri naturale, precum și importanța zonei ca loc de popas pentru păsările migratoare. <i>Ecosisteme agricole</i>: de-a lungul drumului se întâlnesc culturi agricole multianuale (grâu, porumb, orz, floarea-soarelui, lucernă, rapiță etc.), podgorii și livezi.

Tabloul 4-16: Prezentare generală a zonelor sensibile și a zonelor de interes special

4.8.1. Situri „Emerald” și habitate

Rețeaua Ecologică Națională a Moldovei, ca parte a Rețelei Ecologice Paneuropene Natura 2000, a fost înființată cu sprijinul Consiliului Europei și al proiectului UE privind crearea Rețelei Emerald.⁷ Aceasta acoperă o suprafață totală de 127.871 ha (11.113 km²), reprezentând 7,5% din teritoriul țării. În 2023, Rețeaua Emerald din Republica Moldova a fost aprobată la nivel național prin modificarea Legii nr. 84/2007 privind rețeaua ecologică, care a desemnat 38 de situri – numărul total de situri din Rețeaua Emerald – 52, habitate – 34, specii – 144. Suprafața totală a siturilor din Rețeaua Emerald acoperă 8% din teritoriul țării. Lista celor 34 de habitate din Moldova de importanță europeană a fost identificată în cadrul proiectului Rețeaua Emerald, pe baza Manualului EUNIS privind habitatele. Au fost dezvoltate baza de date și cartografierea GIS.⁸ [bookmark119](#)

Obiectul Legii nr. 84/2007 este crearea unui cadru juridic pentru înființarea și dezvoltarea rețelei ecologice naționale, ca parte integrantă a rețelei ecologice paneuropene și a rețelelor ecologice locale, pentru instituirea unui regim de gestionare și protecție a rețelei ecologice naționale și a rețelelor ecologice locale, precum și stabilirea competențelor și obligațiilor ale autorităților administrației publice în acest domeniu.

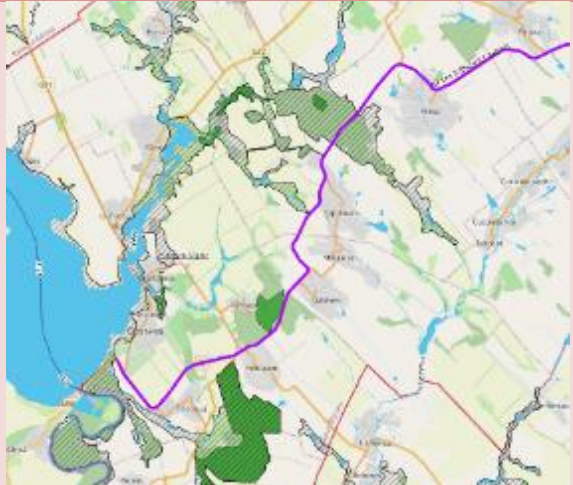
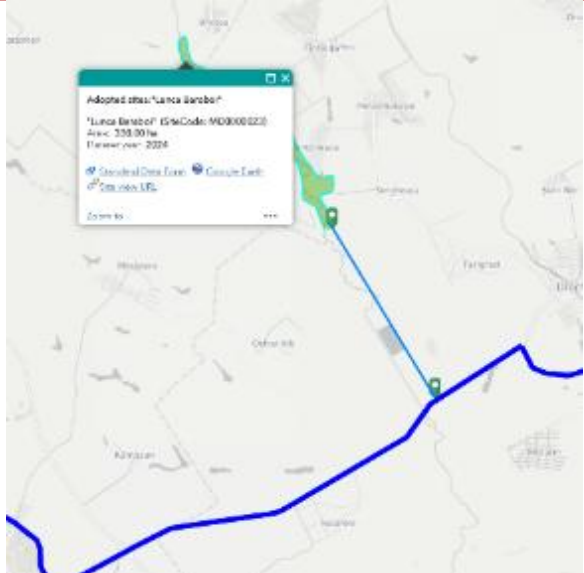
Conform legii, în zonele centrale și în coridoarele ecologice, precum și în perimetrul zonei centrale, sunt interzise următoarele activități:

- prelucrarea terenurilor, cu excepția utilizării acestora în scopuri forestiere;
- construcția de clădiri și instalații, infrastructură sau obiective temporare, cu excepția celor necesare pentru funcționarea și protecția zonei;
- utilizarea substanțelor chimice, cu excepția situațiilor excepționale de origine naturală sau provocate de om;
- exploatarea zăcămintelor de substanțe minerale utile; și
- alte activități care duc la deteriorarea sau degradarea elementelor naturii.
- În perimetrul coridoarelor ecologice sunt interzise următoarele:
 - construcția de clădiri, infrastructură, căi de comunicație și alte activități care împiedică sau limitează migrația naturală a animalelor; și
 - alocarea de perimetre miniere pentru exploatarea zăcămintelor de substanțe minerale utile, dacă acestea ocupă mai mult de jumătate din lățimea coridorului ecologic

Lotul 3 și estimat în Lotul 5		
Situl Emerald „Prutul de Mijloc” (Cod sit MD00000011)	În Lotul 5 – drumul intersectează situl Emerald la granița cu România, dar amplasamentul drumului nu a fost încă stabilit.	

⁷ <https://www.coe.int/ro/web/Bern-convention/emerald-network>

⁸ <http://cdr.eionet.europa.eu/md>

	În Lotul 3 – drumul traversează situl Emerald din zona forestieră (parte a ariei naturale protejate – Rezervația Naturală Forestieră „Șaptebani”, situată în apropierea satului Șaptebani	
Lotul 6 Situl Emerald „Stâncile Nistrene” (Cod sit: MD0000014)	Drumul traversează situl Emerald la granița cu Ucraina, în apropierea podului care urmează să fie construit	
Lotul 2 Situl Emerald „Lunca Baraboi” (Cod sit: MD0000023)	În această zonă, drumul se află la o distanță de 6,5 km de situl Emerald și nu intersectează acest sit	

Tabelul 4-17: Drumul traversează teritoriul a patru situri din Rețeaua Emerald

Mai jos se află descrierea acestor situri, a habitatelor și a speciilor țintă din cadrul acestora, enumerate în Rezoluția UE nr. 6.

Situl Emerald „Prutul de Mijloc”

Situl Emerald „Prutul de Mijloc” (codul sitului MD00000011) se intersectează cu drumul în **Lotul 3** – zonă forestieră (parte a ariei naturale protejate – Rezervația Naturală Forestieră „Șaptebani”, situată în apropierea satului Șaptebani) și **Lotul 5** se intersectează cu situl Emerald la granița cu România, în zona podului care urmează să fie construit

Codul sitului	Denumirea sitului	Coordonatele centrului sitului (grade zecimale), longitudine/latitudine	Suprafață (ha)	Numărul de specii de păsări	Alte specii (unități)	Habitat (unități)	Biogeografic
MD00000011	Prutul de Mijloc (Prutul de Mijloc)	27.3029/47,7406	32630,0	31	24	3	CON

Tabelul 4-18: Descrierea sitului Emerald „Prutul de Mijloc” (Prutul Mijlociu) MD00000011

Tipurile de *habitate* de interes european pentru care a fost declarat situl Emerald „Prutul de Mijloc” MD00000011 sunt următoarele: D5.2 – *Mlaștini cu straturi de rogoz*, de obicei fără apă liberă (tipul de habitat prevăzut în Rezoluția 4 (Convenția de la Berna), tipurile de habitate din Anexa I (Directiva UE privind habitatele), E6.2 - *Stepele continentale saline* (tipul de habitat prevăzut în Rezoluția 4 (Convenția de la Berna), tipurile de habitate din Anexa I (Directiva UE privind habitatele) și G1.1 – *Păduri riverane și de salcie* (tipul de habitat prevăzut în Rezoluția 4 (Convenția de la Berna).

Harta sitului „Prutul de Mijloc” din rețeaua Emerald (cod MD00000011) este inclusă în Anexa 2.6: Hărți ale siturilor Emerald din zona drumului R7.

Zona examinată (Lotul 5) este situată în zona celui mai important lac artificial din Valea Prutului – Costești-Stânca, care are o suprafață de 14 000 ha. Malul râului și al lacului este reprezentativ pentru complexul de roci format din recife de toltre, cunoscut sub denumirea de „Toltrele Prutului”. Numai aici s-au păstrat, de milioane de ani, recife alcătuite din rămășițele diverselor organisme animale și așezări paleontologice. Aici au fost identificate aproximativ 45 de asociații vegetale

Ca urmare a examinării zonei, în apropierea zonei de frontieră (locul exact pentru construirea drumului nu este încă stabilit), a fost identificat tipul de habitat: G1.1 – *Păduri riverane și de salcie*, cu specii dominante de *Alnus*, *Betula*, *Populus sau Salix* (tipul de habitat prevăzut în Rezoluția 4 a Convenției de la Berna). Pădurea este reprezentată de salcii și plopi care ocupă cea mai mare parte a albiei râului Prut și, pe alocuri, în râpe. În formațiune predomină salcia albă (*Salix alba*), precum și alte salcii (*S. triandra*, *S. cinerea*, *S. viminalis*), care cresc într-un amestec redus cu *Salix fragilis*, precum și cu plul- *Populus alba* și *Populus nigra*. *Schivereckia podolica*, precum și *Alnus glutinosa*, prezente pe stâncile de la barajul Costești-Stânca, și au aici limita vestică a arealului de răspândire al acestor specii. Restul Văii Prutului este acoperit de întinderi vaste cu pajști și culturi agricole. Valea Prutului reprezintă un coridor important pentru migrația păsărilor și a anumitor specii de pești. Multe habitate de zone umede constituie zone de concentrare a faunei, care includ, de asemenea, nevertebrate, amfibieni și reptile.

Ecosistemul este dominat de râul Prut, care constituie axa hidrologică principală și determină structura habitatelor adiacente. În ultimii ani, secetele prelungite și scăderea nivelului apei au dus la degradarea parțială a malurilor, cu procese vizibile de eroziune și o diminuare a stratului vegetal. Această dinamică a regimului hidrologic afectează temporar calitatea habitatelor și disponibilitatea resurselor pentru faună, dar menține caracterul natural al pajștii ca sistem în transformare.

Avifauna este una dintre cele mai reprezentative componente ale zonei. În acest sector sunt observate frecvent

speciile: *Alcedo atthis*, *Anser albifrons* și *A. anser*, *Ardea alba* și *A. cinerea*, *Ardeola ralloides*, *Egretta garzetta*, *Chlidonias hybrida*, *Cuculus canorus*, *Chroicocephalus ridibundus*, *Gallinula chloropus*, *Fulica atra*, *Larus michahellis*, *Nycticorax nycticorax*, *Streptopelia decaocto*, *Sturnus vulgaris*, *Hirundo rustica*, *Merops apiaster*, *Upupa epops*, *Oriolus oriolus*, *Lanius collurio*, *Pica pica* etc., iar deasupra zonei pot fi observați cormorani (*Phalacrocorax carbo*). Cele mai frecvente specii de amfibieni sunt: *Broasca mare de lac* (*Pelophylax ridibundus*), *Broasca mică de lac* (*Pelophylax esculentus*), *Broasca mică verde* (*Pelophylax lessonae*), *Năpârcă* (*Șopârlă apodă* (*Anguis fragilis*), *Șopârlă verde* (*Lacerta viridis*), *Șopârlă de câmp* (*Lacerta agilis*) și *Șarpele de casă* (*Natrix natrix*), care sunt specii comune în RM și prezente în mod preponderent în bazinul mijlociu al râului Prut. Herpetofauna este reprezentată de specii adaptate mediului acvatic și microbiotei însoțite de pe versanți: *Natrix tessellata*, *Natrix natrix*, *Delichophis caspius*, *Lacerta agilis* și *Lacerta viridis*. Din cauza zgomotului intens (Zona de Vamă), în ultimii ani reprezentanții Institutului de Zoologie, urmare a monitoringului nu au stabilit prezența speciilor importante de mamifere, ci doar a aricilor, vulpilor, iepurilor și rozătoarelor mici.

Zona examinată (Lotul 3) este situată în zona pădurii Șaptebani (Rezervația naturală Șaptebani). În urma examinării zonei, s-a constatat că această pădure este formată preponderent de specii de stejar – *Quercus robur* și *Quercus petraea*, cu prezența altor specii de foioase: *Carpenus betulus*, *Tilya cordata*, *Cerasus avium* și al arbuștilor de specii: *Crataegus*, *Ligustrum*, *Swida*, *Sambucus nigra*. Sectorul de lângă drum prezintă un grad mediu de degradare, datorită efectelor cumulative ale principalilor factori asociați cu schimbările climatice și antropice, cum ar fi secetele excesive, care au contribuit în ultimii ani la defolierea arborilor, generând pierderi semnificative de creștere și putând provoca dezechilibre ecologice în ecosistemele forestiere, la care se adaugă riscul de uscare a vegetației.

În ceea ce privește fauna din această zonă, se pot observa cel mai des mistrețul (*Sus scrofa*), căprioara (*Capreolus capreolus*), vulpea (*Vulpes vulpes*), iepurele (*Lepus europaeus*) și rozătoarele (Spp.), acestea fiind specii comune în zonele de pădure, tufărișuri și terenuri agricole.

Terenurile din cadrul Sitului Emerald, „Prutul de Mijloc”, este afectat de speciile invazive, precum *Solidago canadensis*, *Acer negundo*, *Aster novi-anglii* și *Impatiens glandulifera*.

Cercetările științifice se desfășoară în mod continuu în zona sitului Emerald „Prutul de Mijloc”, responsabilitatea monitoringului habitatelor speciilor de floră și faună revine Institutului de Zoologie și Grădinii Botanice (Institutul), care colaborează eficient și în direct cu reprezentanții instituțiilor științifice din România în context transfrontalier. Rezultatele cercetărilor sunt incluse în articolele: „Particularitățile faunistice și epizootice ale mamiferelor din zona de Nord a Republicii Moldova” (Autori: dr. Burlacu V., dr. Nisteanu V., Larion A., Caterinciu N.) și publicat în revista „Buletinul AȘM”, 2016. În ceea ce privește evaluarea riscurilor pentru biodiversitate, recent a fost elaborat un studiu special privind riscurile la adresa speciilor de păsări și a habitatelor acestora, pentru coridorul de linii aeriene de înaltă tensiune de 400 kV: „Studiu privind biodiversitatea pentru „Rîșcani” în cadrul proiectului: „Securitatea aprovizionării cu apă și a serviciilor de salubritate în Moldova” (SWSSM), susținut de Banca Mondială (IDA). Raportul include investigațiile efectuate în zonele din raionul Rîșcani în cadrul evaluării riscului asupra biodiversității.

Specii enumerate în Rezoluția 6 și evaluarea siturilor (Prutul de Mijloc) sunt expuse în tabelul 4-18

Grup	Cod	Denumire științifică	Tip	Dimensiune		Unitate	Cat.
				Min	Max		

B	A229	<u>Alcedo atthis</u>	p	300	400	p	C
B	A089	<u>Aquila pomarina</u>	r	2	5	p	R
F	1130	<u>Aspius aspius</u>	p	0	0		C
F	1138	<u>Barbus meridionalis</u>	p	0	0		V
A	1188	<u>Bombina bombina</u>	p	0	0		R
A	1193	<u>Bombina variegata</u>	p	0	0		V
B	A215	<u>Bubo bubo</u>	p	0	5	p	R
B	A403	<u>Buteo rufinus</u>	p	6	10	p	R
M	1352	<u>Canis lupus</u>	w	10	15	i	R
B	A224	<u>Caprimulgus europaeus</u>	r	200	300	p	C
I	4014	<u>Carabus variolosus</u>	p	0	0		R
B	A197	<u>Chlidonias niger</u>	r	20	30	p	C
B	A030	<u>Ciconia nigra</u>	r	3	6	p	R
B	A231	<u>Coracias garrulus</u>	r	0	0		R
P	4091	<u>Crambe tataria</u>	p	0	0		V
B	A122	<u>Crex crex</u>	r	100	250	p	C
B	A038	<u>Cygnus cygnus</u>	w	50	60	i	R
B	A238	<u>Dendrocopos medius</u>	r	0	0		R
B	A236	<u>Dryocopus martius</u>	r	5	10	p	R
P	4067	<u>Echium russicum</u>	p	0	0		R
B	A026	<u>Egretta garzetta</u>	r	30	35	p	P
R	1279	<u>Elaphe quatuorlineata</u>	p	0	0		C
R	1220	<u>Emys orbicularis</u>	p	200	250	i	R
F	2484	<u>Eudontomyzon mariae</u>	p	0	0		V
B	A511	<u>Falco cherrug</u>	r	5	7	p	R
B	A103	<u>Falco peregrinus</u>	w	5	20	i	P
B	A002	<u>Gavia arctica</u>	w	15	25	i	R
B	A075	<u>Haliaeetus albicilla</u>	r	4	5	p	R
B	A092	<u>Hieraaetus pennatus</u>	r	15	20	p	R
B	A072	<u>Pernis apivorus</u>	r	1	10	p	R
B	A393	<u>Phalacrocorax pygmeus</u>	r	0	10	p	R
B	A151	<u>Philomachus pugnax</u>	r	350	450	i	C
B	A234	<u>Picus canus</u>	p	0	0		C
B	A034	<u>Platalea leucorodia</u>	r	10	20	p	R
B	A140	<u>Pluvialis apricaria</u>	w	200	400	i	C
M	1303	<u>Rhinolophus hipposideros</u>	p	0	0		R
F	5339	<u>Rhodeus amarus</u>	p	0	0		C
F	6143	<u>Romanogobio kesslerii</u>	p	0	0		R
F	1146	<u>Sabanejewia aurata</u>	p	0	0		R
P	2116	<u>Schivereckia podolica</u>	p	0	0		R
P	4087	<u>Serratula lycopifolia</u>	p	0	0		V
B	A193	<u>Sterna hirundo</u>	r	20	40	p	R
B	A220	<u>Strix uralensis</u>	c	0	0		R
B	A307	<u>Sylvia nisoria</u>	p	1000	2000	p	C
I	4064	<u>Theodoxus transversalis</u>	p	0	0		R
I	1032	<u>Unio crassus</u>	p	0	0		R
F	1160	<u>Zingel streber</u>	p	0	0		R
F	1159	<u>Zingel zingel</u>	p	0	0		R

Tabelul 4-19: Specii enumerate în Rezoluția 6 și evaluarea siturilor (Prutul de Mijloc) pentru acestea

Specificații: - Grup: A = Amfibieni, B = Păsări, F = Pești, I = Nevertebrate, M = Mamifere, P = Plante, R = Reptile *Tip:* p=permanent, r=reproducere, c=concentrație, w=iernat (pentru plante și specii nemigratoare se utilizează „permanent”); *Unitate:* i = indivizi, p = perechi sau alte unități conform listei standardizate a unităților de populație și a codurilor, în conformitate cu art. 12 și 17 din raportarea în temeiul Directivelor privind păsările și habitatele; *Categorii de abundență (Cat.):* C = comun, R = rar, V = foarte rar, P = prezent – se completează dacă calitatea datelor este deficitară (DD) sau în completarea informațiilor privind mărimea populației

După stabilirea traseului drumului care va face legătura între Republica Moldova și România (UE), în conformitate cu cadrul juridic, Ministerul Mediului din RM va demara procedura comună de evaluare a impactului

transfrontalier asupra mediului pentru ambele maluri ale râului Prut, în această zonă. Lista celor mai recente și importante publicații științifice este inclusă în lista de referințe.

Situl Emerald „Stâncile Nistrene” – Lotul 5

Codul sitului	Denumirea sitului	Localizarea centrului sitului, longitudine/latitudine	Suprafață (ha)	Numărul de specii de păsări	Alte specii (unități)	Habitat (unități)	Biogeografie
MD00000014	Stâncile Nistrene	28,2497 / 48,1567	4458,0	15	17	3	CON

Tabelul 4-20: Descrierea sitului Emerald „Stâncile Nistrene” MD00000014

Tipurile de **habitate** de interes european pentru care a fost declarat situl Emerald „Stanciile Nistrene” MD00000014 sunt următoarele:

D4.1 - Mlaștini abundente, inclusiv mlaștini eutrofe cu iarbă înaltă și bălți și izvoare calcaroase (tipul de habitat din Rezoluția 4 (Convenția de la Berna), tipurile de habitate din Anexa I (Directiva UE privind habitatele) **D5.2 - Mlaștini cu straturi de rogoz**, de obicei fără apă liberă la suprafață (tipul de habitat din Rezoluția 4 (Convenția de la Berna), tipurile de habitat din Anexa I (Directiva UE privind habitatele); **G1.A** – Păduri mezoeutrofe de *Quercus*, *Carpinus*, *Fraxinus*, *Acer*, *Tilia*, *Ulmus* ; **G1.A4** - Păduri mixte de pantă și vâlcele (tipul de habitat prevăzut în Rezoluția 4 (Convenția de la Berna). Harta sitului Emerald „Stâncile Nistrene” (cod MD00000014) este inclusă în Anexa 2.6: Hărți ale siturilor Emerald din zona drumului R7.

Mlaștinile bogate sunt dotate în mod excepțional cu specii spectaculoase, specializate și cu arie de răspândire strict limitată. Acestea se numără printre habitatele care au suferit cel mai grav declin. Ele sunt practic dispărute în mai multe regiuni și grav amenințate cu dispariția în mare parte din Europa Centrală și de Vest

Speciile de faună prezente în zona studiată au fost monitorizate de cercetătorii Institutului de Zoologie, iar rezultatele cercetărilor sunt prezentate în următoarele articole: „Particularitățile faunistice și epizootice ale mamiferelor din zona de Nord a Republicii Moldova” (Autori: dr. Burlacu V., dr. Nistoreanu V., Larion A., Caterinciuc N.) și publicat în revista „Buletinul AȘM”, 2016; „Specii rare înregistrate în ariile protejate din Întreprinderea pentru silvicultură Soroca” (Autori: Dr. Ghendov V., Dr. Șabanov G., Dr. Izverscaia T.), publicat în Revista științifică a Universității de Stat din Moldova, 2007⁹.

De asemenea, în cadrul proiectului PNUD-GEF „Integrarea conservării biodiversității în politicile de amenajare a teritoriului și în practicile de utilizare a terenurilor din Republica Moldova”, în cadrul căruia au fost evaluate habitatele speciilor rare și pe cale de dispariție din raionul Soroca, iar rezultatele cercetărilor științifice au fost publicate în broșura: „Habitatele speciilor rare de plante și animale din raioanele Soroca și Ștefan Voda, Republica Moldova” (Autori: Ungureanu L., Titica Gh., Baban E. etc.), și publicată pe site-ul oficial al PNUD, Chișinău, 2017.

În ceea ce privește evaluarea riscurilor pentru biodiversitate, recent a fost elaborat un studiu special: „Studiu privind biodiversitatea pentru „Soroca”¹⁰ în cadrul proiectului: „Securitatea aprovizionării cu apă și a serviciilor de salubritate în Moldova” (SWSSM), susținut de Banca Mondială (IDA). Raportul include cercetările efectuate în zonele din raionul Soroca care fac obiectul evaluării biodiversității.

⁹ https://ibn.idsi.md/sites/default/files/imag_file/93-98_20.pdf

¹⁰ <https://ondri.gov.md/wp-content/uploads/2025/02/Studiul-de-evaluare-a-biodiversitatii-pentru-subproiectul-Extinderea-si-imbunatatirea-serviciilor-de-canalizare-in-municipiul-Soroca.pdf>

Grup	Cod	Denumire științifică	Tip	Dimensiune		Unitate	Cat. C/R/V/P
				Min	Max		
B	A089	Aquila pomarina	r	2	5	p	R
F	1130	Aspius aspius	p	0	0		C
F	1138	Barbus meridionalis	p	0	0		V
A	1188	Bombina bombina	p	0	0		C
B	A215	Bubo bubo	p	0	5	p	R
B	A224	Caprimulgus europaeus	r	200	300	p	C
I	1088	Cerambyx cerdo	p	0	0		R
B	A231	Coracias garrulus	r	5000	10000	p	C
P	4091	Crambe tataria	p	0	0		V
B	A238	Dendrocopos medius	r	0	0		R
B	A429	Dendrocopos syriacus	p	600	900	p	C
F	2484	Eudontomyzon mariae	p	0	0		V
B	A321	Ficedula albicollis	r	0	0		C
B	A001	Gavia stellata	w	0	0		R
B	A338	Lanius collurio	r	400	500	p	C
B	A339	Lanius minor	r	300	500	p	C
I	4036	Leptidea morsei	p	0	0		R
I	1083	Lucanus cervus	p	0	0		R
M	1355	Lutra lutra	p	0	0		R
B	A073	Milvus migrans	r	0	0		C
F	1145	Misgurnus fossilis	p	0	0		R
M	1307	Myotis blythii	p	0	0		R
B	A077	Neophron percnopterus	c	0	2	i	V
B	A072	Pernis apivorus	r	1	10	p	R
M	1304	Rhinolophus ferrumequinum	p	14	20	i	R
M	1303	Rhinolophus hipposideros	p	0	0		R
F	5339	Rhodeus amarus	p	0	0		C
F	6143	Romanogobio kesslerii	p	0	0		R
F	1146	Sabanejewia aurata	p	0	0		R
P	2116	Schivereckia podolica	p	0	0		R
B	A193	Sterna hirundo	r	20	40	p	R
B	A307	Sylvia nisoria	w	0	0		C
F	1160	Zingel streber	p	0	0		R
F	1159	Zingel zingel	p	0	0		R

Tabelul 4-21: Specii enumerate în Rezoluția 6 și situri (Stâncile nistrene) evaluare pentru acestea

Specificații: - Grup: A = Amfibieni, B = Păsări, F = Pești, I = Nevertebrate, M = Mamifere, P = Plante, R = Reptile Tip: p=permanent, r=reproducere, c=concentrație, w=iernat (pentru plante și specii nemigratoare se utilizează „permanent”); Unitate: i = indivizi, p = perechi sau alte unități conform listei standardizate a unităților de populație și a codurilor, în conformitate cu articolele 12 și 17 privind raportarea în temeiul Directivelor privind păsările și habitatele; Categoriile de abundență (Cat.): C = comun, R = rar, V = foarte rar, P = prezent – se completează dacă calitatea datelor este deficitară (DD) sau în completarea informațiilor privind mărimea populației

Situl Emerald „Lunca Baraboi”

La o distanță de aproximativ 6,42 km de zona proiectului se află situl Emerald „Lunca Baraboi” (Cod sit: MD0000023).

Codul sitului	Denumirea sitului	Locația centrului sitului longitudine/latitudine	Suprafață (ha)	Numărul de specii de păsări	Alte specii (unități)	Habitat (unități)	Date biogeografice
MD00000023	„Lunca Baraboi”	27,6539/48,091	330,0	2	1		CON

Tabelul 4-22: Descrierea sitului Emerald „Lunca Baraboi” (MD00000023)

Pentru acest sit Emerald, prin Rezoluția UE, tipul de habitat nu a fost determinat. Siturile Emerald includ aria protejată „Lunca Baraboi”, care aparține categoriei de arii protejate cu gestionare multifuncțională, conform Legii

privind ariile protejate – categoria IV de rezervație naturală IUCN, ecosistem de pajiște. Situl „Lunca Baraboi” face parte din câmpia stepei de la Bălți și din ecosistemul acvatic al Prutului de Mijloc, având ca ul peisajul de pajiști de stepă.

Asociațiile vegetale descrise în cadrul acestui sit sunt: Ass. Agrostetum stoloniferae Ujvarosi 1941, Ass. Agrostetum tenuis Sapegiu 1986, Ass. Agrostetum giganteae M. Kosmodamianskaia 1967.

Grup	Cod	Denumire științifică	Tip	Dimensiune		Unitate	Cat.
				Min	Max		
A	1188	Bombina bombina	p	0	0		C
B	A338	Lanius collurio	r	5	10	p	C
B	A339	Lanius minor		0	3	p	C

Tabelul 4-23: Specii enumerate în Rezoluția 6 și siturile („Lunca Baraboi” (MD0000023)) evaluate pentru acestea

Specificații: - Grup: A = Amfibieni, B = Păsări, F = Pești, I = Nevertebrate, M = Mamifere, P = Plante, R = Reptile Tip: p=permanent, r=reproducere, c=concentrație, w=iernat (pentru plante și specii nemigratoare se utilizează „permanent”); Unitate: i = indivizi, p = perechi sau alte unități conform listei standardizate a unităților de populație și a codurilor, în conformitate cu raportarea prevăzută la articolele 12 și 17 din Directivele privind păsările și habitatele; Categori de abundență (Cat.): C = comun, R = rar, V = foarte rar, P = prezent – se completează dacă calitatea datelor este deficitară (DD) sau în completarea informațiilor privind mărimea populației

Concluzie generală:

Starea habitatelor din siturile „Emerald” a fost studiată în detaliu, iar rezultatele acestor cercetări sunt cuprinse în mai multe monografii și articole științifice realizate de instituțiile științifice ale Universității de Stat din Moldova: Institutul de Zoologie, Grădina Botanică (Institutul), Institutul de Ecologie și Geografie, care face parte în prezent din Universitatea de Stat din Moldova (USM), dar și de către Institutul din domeniul silviculturii – ICAS (subordonat Agenției „Moldsilva”) și în cadrul cercetărilor comune cu instituții științifice din România (în zona sitului Emerald „Prutul de Mijloc”). Pentru unele arii protejate, cum ar fi rezervațiile naturale (inclusiv RN „Saptebani”, care face parte din situl Emerald „Prutul de Mijloc”), amenajamentele silvice sunt elaborate o dată la zece ani, incluzând informații privind cercetările și monitorizarea, starea ecologică generală a habitatelor (sol, resurse acvatice) și alte evaluări ale biodiversității.

Habitatele siturilor Emerald care nu se află de-a lungul drumului R7 (loturile 1 și 4) nu vor fi afectate de riscul de degradare sau de modificare a arealelor speciilor de faună și floră vizate, având în vedere că se vor desfășura doar lucrările de reabilitare a drumului.

În ceea ce privește Lotul 2 al sitului Emerald „Lunca Baraboi” (Cod sit: MD0000023) – având în vedere distanța destul de mare față de drum – 6,5 km, considerăm că nu va exista un risc de degradare sau modificare a arealelor speciilor de faună și floră vizate.

Zonele cele mai sensibile pentru habitatele speciilor de faună sunt considerate loturile 5 și 6, care sunt situate la granița țării. În această zonă se află siturile „Emerald” ale statelor vecine: România: situl Natura 2000 cu codul ROSPA0058 „Lacul Stânca Costești” (suprafață de 2192,8 ha) și situl Natura 2000 cu codul ROSAC0234 „Stânca Ștefănești” (suprafață de 0,3 ha) și Ucraina: „Podilskyi Dnister” (cod sit: UA0000245) cu o suprafață de 1.712,00 ha.

După stabilirea proiectului definitiv al traseului drumului, care va face legătura între partea din Republica Moldova cu România (UE) și Ucraina, în conformitate cu cadrul juridic al Republicii Moldova (art. 10 din Legea nr. 86/2024), Ministerul Mediului al Republicii Moldova va demara procedura comună de evaluare a impactului transfrontalier obligatoriu asupra mediului pentru ambele maluri ale râului Prut, în această zonă, inclusiv evaluarea biodiversității.

Descrierea detaliată a speciilor de floră și faună este prezentată în secțiunile 4.7.3. și 4.7.4.

4.8.2. Ariile naturale protejate (ANP)

Temeiurile juridice pentru crearea și funcționarea fondului de arii naturale protejate de stat, principiile, mecanismul și modul de conservare al acestuia sunt stabilite prin Legea nr. 1538/1998 privind fondul de arii naturale protejate de stat. Suprafața totală a fondului de arii naturale protejate de stat este de 210 695,87 ha (2 106,96 km²) sau 5,8 % (2018)¹¹ din teritoriul total al țării. În perioada 2006-2018, suprafața totală a ariilor protejate din toate categoriile a crescut de la 4,65% la 5,8% din teritoriul total al țării, prin crearea celor mai importante arii protejate: în 2013 – Parcul Național „Orhei”, cu o suprafață de 33 792,09 ha, în 2018 – Rezervația de biosferă „Prutul de Jos” și în 2021 – Parcul Național „Nistrul de Jos”.

De-a lungul drumului R7 se află următoarele arii naturale protejate:

- 4 – rezervații naturale: „Stîncă”, „Pociumbeni”, „Lucăceni”, „Șaptebani”;
- 2 – rezervații peisagistice: „Cosăuți”, „Suta de Movile”;
- 1 – rezervație de resurse: cernoziomul leșiat caracteristic stepei din Bălți
- 9 – Monumente ale naturii: Pragurile Nistrului; Afloriment de gresie și granit, Râpa Zgurița, Aflorimentul Chetrosu; defileurile: Defileul Duruitoarea, Văratice, Reciful Proscureni și arbori seculari – 2 exemplare.

Denumirea ariei protejate, conform Legii nr. 1538/1998	Suprafață (ha)	Localizare	Distanța față de drum	Impact estimat
MONUMENTE ALE NATURII				
A) GEOLOGICE ȘI PALEONTOLOGICE				
Pragurile Nistrului (Pragurile Nistrului)	8	În apropierea satului Cosăuți, albia râului Nistru	650 m	Nu există un impact negativ potențial
Aflorimentul de gresii și granit de la Cosăuți (Afloriment de gresie și granit la Cosăuți)	2	Satul Cosăuți, versantul vestic al carierei abandonate	650 m	Nu există un impact negativ potențial
Defileul Duruitoarea	40	La est de satul Duruitoarea, raionul Rîșcani	2550 m	Nu există un impact negativ potențial
Cheile - Defileul Văratice	10	La est de satul Văratice, raionul Rîșcani	4100 m	Nu există un impact negativ potențial
Reciful Proscureni	10	La est de satul Duruitoarea, raionul Rîșcani	2550 m	Nu există un impact negativ potențial
Râpa Zgurița (Ravine Zgurița)	15	La nord de satul Zgurița	200 m	Impact negativ potențial
Aflorimentul Chetrosu (Aflorimentul Chetrosu)	25	La vest de satul Chetrosu, în apropierea drumului Drochia-Soroca	intersecție	Legislație: impact potențial negativ
C) BOTANIC				
b) Arbori cu frunze căzătoare				
Stejar pedunculat	1	Întreprinderea pentru silvicultură Soroca, OS Cosăuți, parcela 7, subparcela 16	800 m	Nu există un impact negativ potențial
Stejar pedunculat	1	Întreprinderea pentru silvicultură Soroca”,	800 m	Nu există un impact negativ potențial

¹¹ https://www.legis.md/cautare/getResults?doc_id=144295&lang=ro

		OS Cosăuți, parcela 8, subparcela 12		
REZERVAȚII NATURALE				
Stîncă	55	Întreprinderea pentru silvicultură Glodeni, OS Rîșcani,, parcela 4	3620 m	Nu există un impact negativ potențial
Lucăceni	49,6	Întreprinderea pentru silvicultură Glodeni, OS Rîșcani, parcelele 19, 20	intersectat	Impact negativ potențial moderat
Șaptebani	17,0	Întreprinderea pentru silvicultură Glodeni, OS Rîșcani, pădurea Șaptebani, parcelele 7	900 m	Impact negativ potențial moderat
REZERVAȚII PEISAGISTICE (peisaje geografice)				
Cosăuți	585	Satul Cosăuți, Întreprinderea pentru silvicultură Sorocea, OS Cosăuți, parcelele 4-8	de la 320 la 540 m	Impact negativ potențial moderat
„Suta de Movile”	1072,0	Întreprinderea pentru silvicultură Glodeni, OS Rîșcani, (657 ha), parcelele 32, 65 și AE „Branîște” (415ha)	205 m	Impact negativ potențial moderat
REZERVE DE RESURSE				
Cernoziom levigat caracteristic stepei Bălților (Cernoziom levigat caracteristic stepei Bălților)	6	La nord de orașul Drochia, în limitele fostului aerodrom	Aproape	Impact potențial negativ din punct de vedere juridic

Tabelul 4-24: Descrierea celor mai importante arii naturale protejate (ANP), incluse în zona drumului 7

4.8.2.1. Descrierea ariilor naturale protejate (ANP) din LOTUL 6 (raionul Soroca)

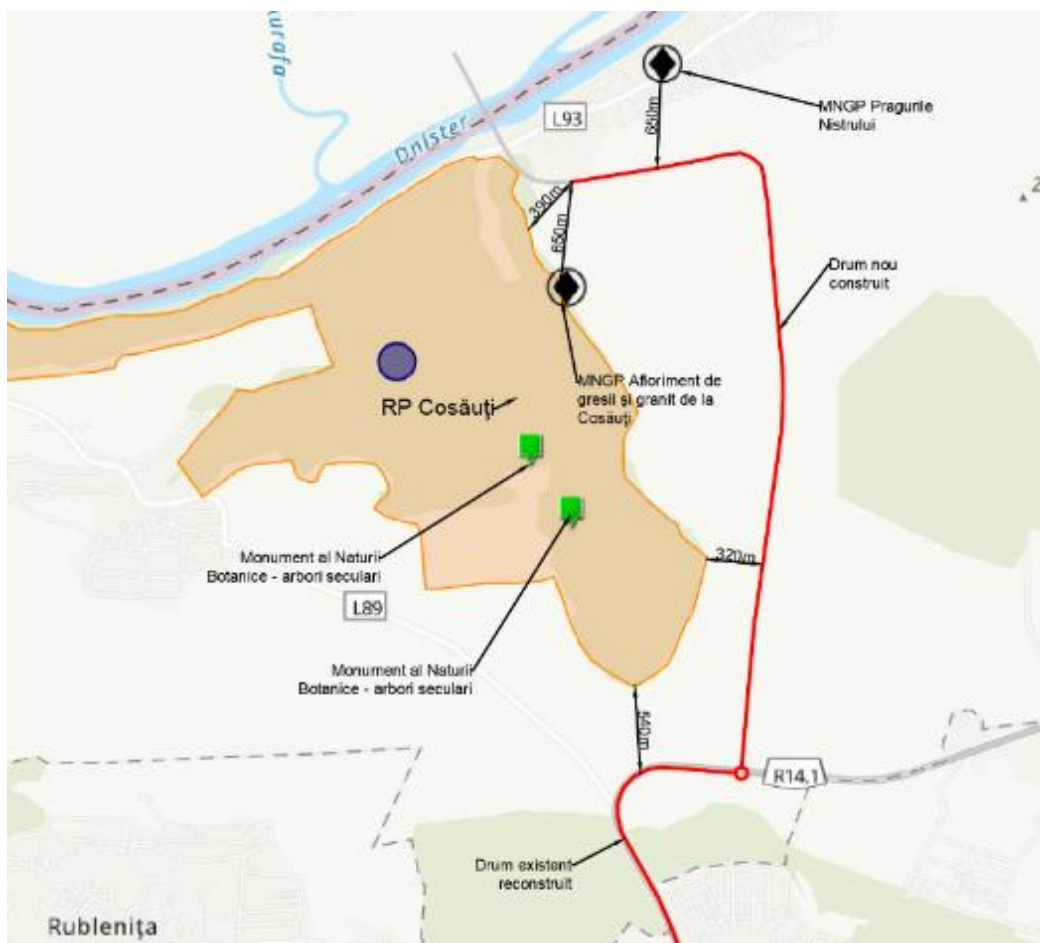


Figura 4-18: Harta zonelor naturale protejate (ZNP) din Lotul 6 (raionul Soroca)

I. Rezervația peisagistică „Cosauti”

Cea mai apropiată zonă naturală protejată de drumul R7 este rezervația peisagistică „Cosauti” (situată la o distanță de aproximativ 300-500 m de noul sector de drum). Rezervația peisagistică (RP), cu o suprafață de 585 ha, este inclusă în Anexa nr. 3 la Legea nr. 1538/1998 (are o zonă de protecție de 700-1000 m). Rezervația are o importanță științifică și recreativă, deoarece păstrează peisaje unice și formațiuni biotice valoroase, constituind un segment al coridorului eco-biologic al Nistrului din cadrul Rețelei Ecologice Paneuropene. În același timp, aici este amenajată o frumoasă zonă de odihnă rurală, cu un relief deosebit de pitoresc. Rezervația este una dintre cele mai vizitate destinații turistice din raionul Soroca datorită unui important complex monahal, izvorului „Prestol” cu ape curative, ruinelor fortificațiilor geto-dace, dar și unor vestigii ale așezărilor umane din era paleolitică. Rezervația prezintă o diversitate de elemente de peisaj, precum stânci, peșteri, râpe, defileuri fluviale etc. Pe versanții și porțiunile abrupte s-au păstrat pădurile seculare reprezentative de stejar, formând ecosisteme stâncoase cu o mare diversitate de specii floristice și faunistice. În „Cosăuți” se găsesc 225 de specii de plante vasculare, dintre care 28 de specii de arbori (*Quercus robur*, *Quercus petraea*, *Carpinus betulus*, *Tilia tomentosa*, *T. cordata*, *Fraxinus excelsior*, *Cerasus avium*, *Acer campestre*, *A. platanoides*, *A. tataricum*, *A. negundo*, *Salix alba*, *Sorbus torminalis*, *Malus sylvestris*, *Pyrus pyraister*, *Ulmus carpinifolia*, *U. glabra*, *U. laevis*, *U. pumilla*, *Morus alba*, *Gleditsia triacanthos*, *Robinia pseudacacia*, *Juglans regia*, *Populus tremula*, *P. nigra*, *Pinus nigra*, 17 specii de arbuști și aproximativ 180 de specii de plante erbacee.



Figura 4-19: Imagini din Rezervația peisagistică „Cosauti” (raionul Soroca)

II. Monumente ale naturii din zona Lotului 6, drumul R7

Pragurile Nistrului

PNA este formată din intruziuni de roci magmatice, care au apărut în timpul formării fundației cristaline arhaico-proterozoice a Platoului Est-European. Cauza formării pragurilor a fost scurgerea lavei gabro-nordice precambriene. În perioada precambriană, curentul de gabro-norit a fost acoperit cu o crustă lateritică roșie, care s-a păstrat în unele locuri sub gresia de la Cosăuți, de vârstă vendiană. Obiectivul se află sub protecția statului din 1962. Situl prezintă un interes științific de importanță internațională din punctul de vedere al cartografierii geologice și al studiului stratigrafic al formațiunilor sedimentare ale Platformei Est-Europene. De asemenea, are valoare geomorfologică, hidrologică și structurală.

Zona nu prezintă un interes deosebit din punct de vedere biologic, ca habitat pentru specii floristice și faunistice.



Aflorimentul de nisip și gresie de la Cosăuți (Aflorimentul de gresii și granit de la Cosăuți)

AFL reprezintă roci sedimentare foarte vechi (Vendian, 560-600 de milioane de ani) care ies la suprafața scoarței terestre. Straturile de aici sunt împărțite în trei pachete. Spre râpa sudică, grosimea lor scade, iar fisurile verticale pot fi observate aici la fiecare 50-60 m de-a lungul faliei pe care se dezvoltă albia râului Nistru. Astfel, putem observa cauza tectonică directă a formării văii și a albiei râului Nistru.

Aria protejată prezintă un interes științific de importanță internațională din punct de vedere geologic pentru cartografierea geologică și studiul stratigrafic al formațiunilor sedimentare ale platformei est-europene.

Zona nu prezintă un interes deosebit din punct de vedere biologic, ca habitat pentru specii floristice și faunistice.



Tabelul 4-25: Monumente ale naturii din zona Lotului 6, drumul R7

4.8.2.2. Descrierea ariilor naturale protejate (ANP) de pe LOTUL 3, drumul R7 (raionul Rîșcani)

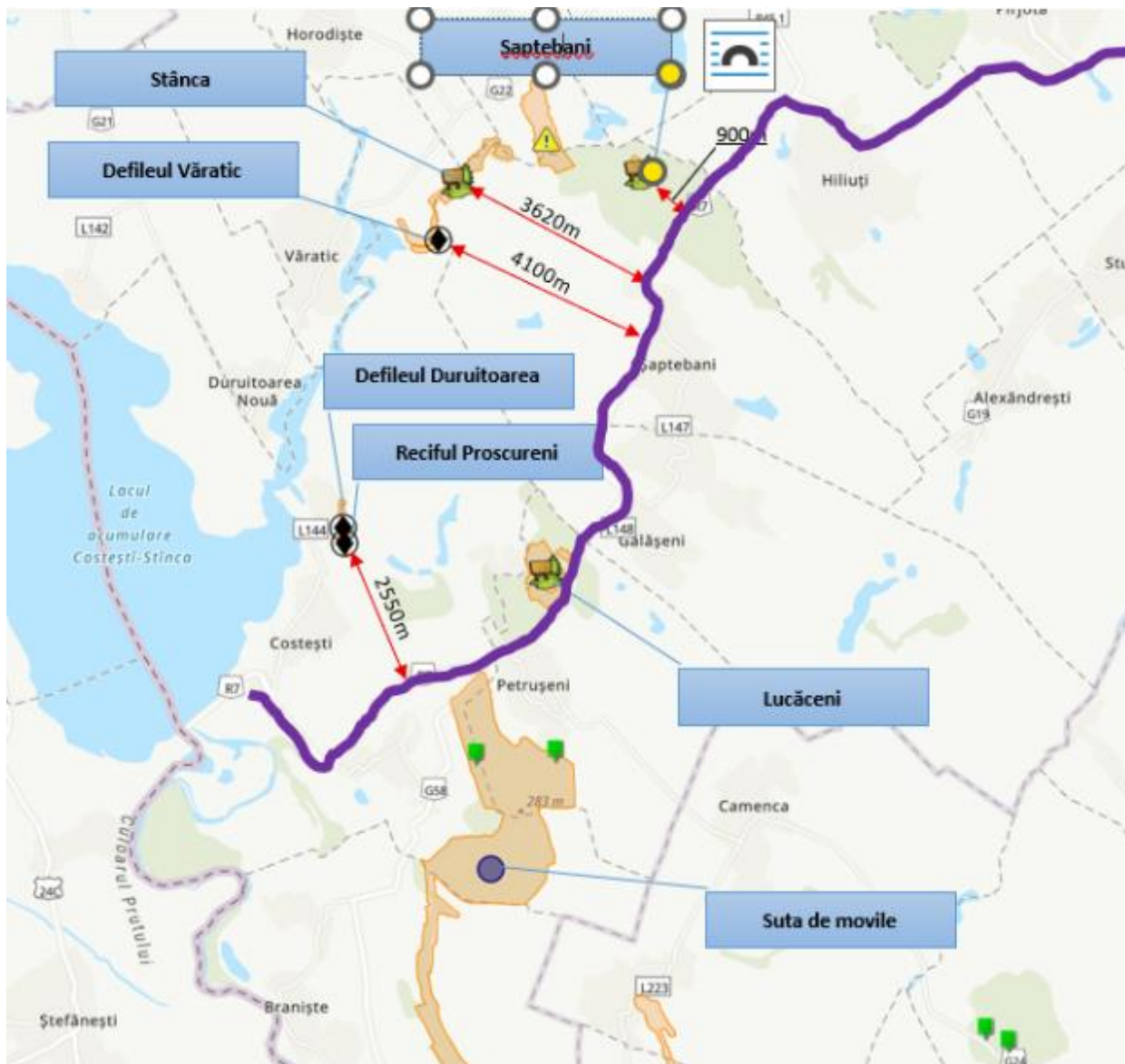


Figura 4-20: Harta NPAS din Lotul 3 (raionul Rîșcani)

I. Rezervația forestieră naturală „Lucăceni”

Semnificație științifică și importanță biologică	Rezervația naturală „Lucăceni” este situată la est de satul Lucăceni, raionul Rîșcani. Aceasta cuprinde subparcelele 50B, 52B și 53A din Întreprinderea pentru silvicultură Glodeni, OS Rîșcani. Rezervația naturală are o importanță fundamentală pentru versanți, peisaj și populațiile de plante și animale sălbatice rare. Peisaj – Dealurile Rîșcani, pe substraturi argilo-nisipoase. Rezervația naturală este traversată de drumul R7, observându-se astfel o degradare mai pronunțată a formațiunilor forestiere situate de-a lungul drumului.
Ecosisteme importante, specii de faună și floră	Ecosisteme: pădure Tipul de pădure – pădure de stejar pedunculat cu carpen, pădure de stejar sesil cu tei și frasin. Asociații importante: <i>Quercus (roboris) Carpinetum</i> (Soo și Pocs, 1957); <i>Tilio tomentosae-Carpinetum</i> – (Doniță, 1968) Specii rare, vulnerabile și pe cale de dispariție: 4 specii de floră: <i>Staphylea pinnata</i>, <i>Dryopteris filix mas</i>, <i>Lilium martagon</i> și <i>Asparagus tenuifolius</i>. 7 specii de faună: <i>Lacerta viridis</i>, <i>Hyla arborea</i>, <i>Accipiter gentilis</i> și <i>Accipiter nisus</i>, <i>Carabus intricatus</i>, <i>Carabus violaceus</i>, <i>Aglais urticae</i>, <i>Argynnis pandora</i>, <i>Catocala sponsa</i>, <i>Formica rufa</i>, <i>Lucanus cervus</i>, <i>Scolia maculata</i>,

Fauna include: 19 specii comune de mamifere (*Erinaceus europaeus*, *Talpa europaea*, *Sorex araneus*, *Dryomys nitedula*, *Lepus europaeus*, *Apodemus agrarius*, *A. sylvaticus*, *A. flavicollis*, *Clethrionomys glareolus*, *Vulpes vulpes*, *Mustela nivalis*, *Martes foina*, *Capreolus capreolus*) 43 – Specii de păsări, 33 – Specii de reptile și amfibieni și 17 specii de insecte.

Flora include: 80 de specii comune.

Tabelul 4-26: Rezervația forestieră naturală „Lucăceni”



Figura 4-21: Imagini din rezervația naturală forestieră Lucăceni

II. Rezervația naturală forestieră „Saptebani”

Semnificație științifică și importanță biologică	Rezervația naturală forestieră este situată la nord-est de satul Șaptebani, raionul Rîșcani, pe o pantă cu expunere nordică și nord-estică. Altitudinea este de 210-215 m, solul fiind de tip gri. Rezervația naturală forestieră reprezintă o pădure primară cu pâlcuri naturale de stejar (https://ro.wikipedia.org/wiki/Gorun) (<i>Quercus petraea</i>) și este populată abundent de tei (<i>Tilia tomentosa</i> , <i>Tilia cordata</i>) și frasin (<i>Fraxinus excelsior</i>)
Ecosisteme importante, specii de faună și floră	Ecosisteme: pădure Specii rare, vulnerabile și pe cale de dispariție: 5 specii de floră: <i>Staphylea pinnata</i>, <i>Convallaria majalis</i>, <i>Epipactis helleborine</i>, <i>Hepatica nobilis</i>, <i>Lilium martagon</i>. 6 specii de faună (insecte): <i>Carabus intricatus</i>, <i>Carabus violaceus</i>, <i>Aglais urticae</i>, <i>Argynnis pandora</i>, <i>Catocala sponsa</i>, <i>Formica rufa</i>, <i>Lucanus cervus</i>, <i>Scolia maculata</i>, <i>Callimorpha quadripunctaria</i>, <i>Zerynthia polyxena</i> Fauna include: 23 de specii de mamifere (<i>Erinaceus europaeus</i>, <i>Talpa europaea</i>, <i>Sorex araneus</i>, <i>Dryomys nitedula</i>, <i>Lepus europaeus</i>, <i>Apodemus agrarius</i>, <i>A. sylvaticus</i>, <i>A. flavicollis</i>, <i>Clethrionomys glareolus</i>, <i>Vulpes vulpes</i>, <i>Mustela nivalis</i>, <i>Martes foina</i>, <i>Capreolus capreolus</i>; 27 de specii de păsări, 8 specii de reptile și amfibieni și 17 specii de insecte. Flora include: 103 specii

Tabelul 4-27: Rezervația naturală forestieră „Saptebani”



Figura 4-22: Imagini din rezervația naturală forestieră Șaptebani

III. Rezervația naturală forestieră „Stanca”

Semnificație științifică și importanță biologică	Rezervația naturală forestieră este situată la est de satul Vărat, raionul Rîșcani. Aceasta include parcela 66 din Pădurea Rîșcani, Întreprinderea Forestieră Glodeni. Pădurea fundamentală importantă de stejar pedunculat și fragmente de vegetație erbacee-ă pe substraturi calcaroase, cu diversitate floristică a plantelor vasculare (Postolache, Lază, 2018)
Ecosisteme importante, specii de faună și floră	Ecosisteme: pădure, stâncos Specii rare, vulnerabile și pe cale de dispariție: 5 specii de floră: <i>Staphylea pinnata</i>, <i>Convallaria majalis</i>, <i>Epipactis helleborine</i>, <i>Hepatica nobilis</i>, <i>Lilium martagon</i>. 6 specii de faună (insecte): <i>Carabus intricatus</i>, <i>Carabus violaceus</i>, <i>Aglais urticae</i>, <i>Argynnis pandora</i>, <i>Catocala sponsa</i>, <i>Formica rufa</i>, <i>Lucanus cervus</i>, <i>Scolia maculata</i>, <i>Callimorpha quadripunctaria</i>, <i>Zerynthia polyxena</i> <i>Fauna</i> cuprinde: 23 de specii de mamifere (<i>Erinaceus europaeus</i>, <i>Talpa europaea</i>, <i>Sorex araneus</i>, <i>Dryomys nitedula</i>, <i>Lepus europaeus</i>, <i>Apodemus agrarius</i>, <i>A. sylvaticus</i>, <i>A. flavicollis</i>, <i>Clethrionomys glareolus</i>, <i>Vulpes vulpes</i>, <i>Mustela nivalis</i>, <i>Martes foina</i>, <i>Capreolus capreolus</i>; 27 de specii de păsări, 8 specii de reptile și amfibieni și 17 specii de insecte. <i>Flora</i> include: 117 specii

Tabelul 4-28: Rezervația naturală forestieră „Stanca”



Figura 4-23: Imagini din rezervația naturală a pădurii Stanca

IV. Rezervația peisagistică „Suta de Movile”

Semnificație științifică și importanță biologică	Rezervația naturală „Suta de Movile” reprezintă un peisaj cu movile, pădure naturală și populații de plante și animale rare. Are o importanță naturală și istorică și este considerată unică la nivel național și internațional. Are valoare științifică atât din punct de vedere geologic, cât și din punct de vedere floristic și faunistic. Pe movile s-au păstrat oaze de vegetație stepică primară cu specii de plante rare în flora Republicii Moldova: primula de primăvară (<i>Adonis vernalis</i>), pulsatilla de munte (<i>Pulsatilla montana</i>), irisul (<i>Iris pumila</i>) și crambe tataria (<i>Crambe tataria</i>), aceasta din urmă fiind inclusă în Cartea Roșie a Republicii Moldova (2015). Iazurile și mlaștinile din cadrul rezervației adăpostesc specii de reptile și amfibieni, dintre care sunt de interes broasca țestoasă și șarpele Asclepian (Postolache, Buceașel, 2017).
Ecosisteme importante, specii de faună și floră	Ecosisteme: movile, stepă, pădure Specii rare, vulnerabile și pe cale de dispariție: 4 specii de plante sălbatice: <i>Adonis vernalis</i>, <i>Asparagus officinalis</i> și <i>A. tenuifolius</i>, <i>Iris pumila</i>. 6 specii de animale sălbatice (insecte): rinocerul european (<i>Oryctes nasicornis</i>), cărăbușul mare (<i>Lucanus cervus</i>), albina dulgher (<i>Xylocopa valga</i>), Jersey Tiger (<i>Callimorpha quadripunctaria</i>), fluturele rar cu coadă de rândunică (<i>Iphiclides podalirius</i>), fluturele feston sudic (<i>Zerynthia polyxena</i>) <i>Fauna</i> include: 15 specii de mamifere, 33 de specii de păsări, 5 specii de reptile, 17 specii de insecte. <i>Flora</i> include: 93 de specii

Tabelul 4-29: Rezervația peisagistică „Suta de Movile”



Figura 4-24: Imagini din rezervația peisagistică „Suta de Movile”

4.8.2.3. Monumente naturale din zona Lotului 3, Drumul 7

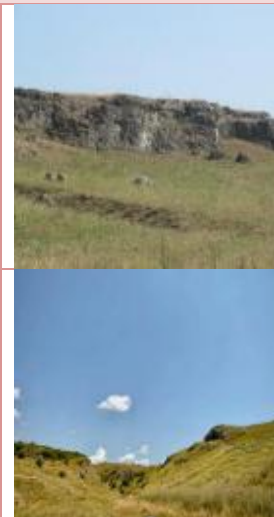
Defileul Duruitoarea

Defileul Duruitoarea este situat în partea de est a satului Duruitoarea, pe malul stâng al râului Ciuhur, un afluent al Prutului. Vârsta geologică este estimată la 160-100 de mii de ani, fiind astfel considerat cel mai vechi sit paleolitic din Republica Moldova. În depozitele peșterii a fost constatată o diversitate de 54 de specii de mamifere și 29 de specii de păsări. De asemenea, aici a fost descoperită o mandibulă cu mai multe fragmente aparținând unui om paleolitic de tip fizic contemporan, precum și oasele unui mamut hozarian, foarte rare pe teritoriul actualei Republici Moldova. În defileu, pe versanții stâncii s-au format mai multe peșteri și nișe, care au adăpostit temporar oameni preistorici și animale din diferite epoci geologice. Într-una dintre peșteri, la aproximativ 100 m de extremitatea nordică a stâncii, au fost identificate urme ale unui așezământ paleolitic cu indicii privind existența diverselor culturi umane preistorice: unelte, fosile de animale etc. Grotă are trei încăperi, cu o lungime totală de 49 de metri și o lățime de 5-9 metri, și cuprinde trei încăperi cu urme ale existenței oamenilor din epoca paleolitică. Istoria formării și dezvoltării acestui recif poate fi citită pe pereții defileului. Ecosistemul natural este alcătuit din aflorimente stâncoase și tufişuri. Se remarcă prezența unor nuci și salcâmi solitari, a pinilor etc.; tufişuri de trandafir, ligustru, spiraea; plante erbacee.



Defileul Văratice

Defilul Văratice este situat la est de satul Văratice, raionul Rîșcani, în defilul Văratice, lângă gura râului Stînăuți. Zona respectivă este protejată datorită recifelor badeniene neobișnuite, cu forme ciudate și mici peșteri în pereții lor, cu cascade, precum și datorită defileurilor curioase săpate de apele râului Stînăuți, un afluent al râului Ciuhureț, și de apele Ciuhurețului, un afluent al râului Ciuhur. Cheile Văratice s-au format de-a lungul a câteva sute de mii de ani, sub acțiunea pârâului Ciuhureț. La bază se află un masiv de recif din perioada Badeniană, format din schelete de corali, foraminifere, moluște, litoalge și alte organisme acvatice. În partea superioară a recifului se află un masiv de vârstă volhyniană (sarmatic inferior), cu depozite de argile și resturi organice nedeterminate. În defileu, pe versanții recifului, s-au format mai multe peșteri și nișe, care au adăpostit temporar oameni preistorici și animale din diferite epoci geologice. Într-una dintre peșteri, la aproximativ 100 m de capătul nordic al recifului, au fost identificate urme ale unui așezământ paleolitic, cu indicii privind existența diverselor culturi umane preistorice: unelte, fosile de animale etc. Peștera are trei încăperi, cu o lungime totală de 49 de metri și o lățime de 5-9 metri, și conține urme ale prezenței oamenilor din epoca paleolitică.



Reciful prezintă un interes științific deosebit din punct de vedere geologic, arheologic și paleontologic. Ecosistemul natural este format din aflorimente stâncoase.

Reciful Proscureni (Reciful Proscureni)

Zona protejată naturală „Reciful Proscureni” este situată la est de satul Duruitoarea, în continuarea spre est a recifului Duruitoarea, fiind separată de acesta doar de defileul interesant și curios săpat în recif de apele pârâului Duruita, un afluent al râului Ciugur. Principalele valori pentru care zona este protejată sunt faptul că face parte din complexul de recife Duruitoarea-Proscureni, precum și peisajul deosebit al defileului. În peretele stâncii se află o peșteră, în care au fost descoperite urme de activitate umană din epoca paleolitică. Este vorba despre prezența stâncii calcaroase badeniene din



lanțul de stânci din zona Prutului.

Rocile calcaroase sunt expuse pretutindeni la suprafață, pe alocuri fiind acoperite de argilă și sol negru.

Ecosistemul natural este format din aflorimente stâncoase.



Tabelul 4-30: Monumente naturale din zona Lotului 3, Drumul 7

4.8.2.4. Descrierea ariilor naturale protejate (ANP) de pe LOTUL 1, drumul R7 (raionul Drochia)

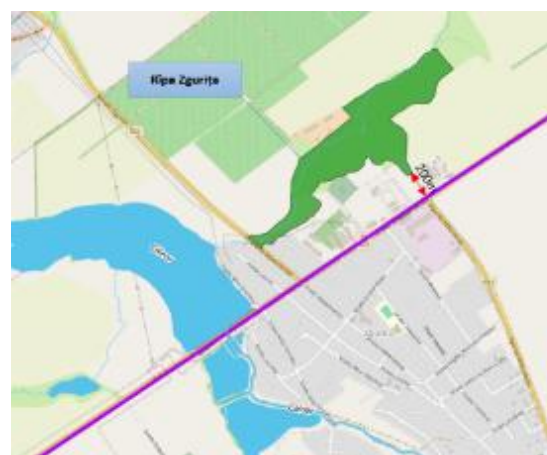


Figura4-25 : Hărți ale zonelor naturale protejate (ZNP) din Lotul 1 (raionul Drochia)

I. Rezervația de resurse „Cernoziom levigat caracteristic stepii Bălților” din zona Lotului 1, drumul R7

Rezervele de resurse au rolul de a proteja ansamblurile de soluri virgine și cele mai reprezentative tipuri de soluri, unele aflate în stare naturală, iar altele în circuitul agricol.

Este vorba de teritoriul fostului aeroport, care nu a mai fost exploatat de aproximativ 50 de ani. Pe acest teritoriu se observă o evoluție naturală a vegetației erbacee, în direcția refacerii fitocenozei naturale.

Cele mai recente cercetări științifice din cadrul PNA au fost realizate de cercetători de la Universitatea de Stat din Moldova și publicate în articolul „Rezervațiile de resurse de sol din zona de nord a Republicii Moldova – monumente ale naturii protejate de stat” (Rezervațiile de resurse de sol din zona de Nord a Republicii Moldova – monumente ale naturii protejate de stat)¹². Anatolie TĂRÎȚĂ, Aureliu OVERCENCO, Anna COMARNIȚCHI, Revista științifică a Universității de Stat din Moldova, 2025, nr. 1(181).

¹² <https://msuir.usm.md/server/api/core/bitstreams/81c6f11b-1672-4b59-a7b0-6d4f5e874bc3/content>



Figura4-26 : Imagini din zona cernoziomului leșiat caracteristic stepei din Bălți

4.8.2.5. Monumente naturale din zona Lotului 1, Drumul 7

Rîpa Zgurița (Ravina Zgurița)

Zona protejată naturală constă într-un afloriment de calcar volchinian, acoperit de un orizont de diatomit. Grosimea calcarului este de aproximativ 4-5 m, acesta fiind dislocat de falii de-a lungul cursului râului Căinari (300°) și de-a lungul râpei (30°). Pe pereții fracturilor de calcar se pot observa incrustații de calcit. Orizontul de diatomit este reprezentat de un pachet de roci conținând diatomit, cu o variație litologică foarte largă, fiind alcătuit din intercalări de calcar diatomic, marne, argile, nisipuri și mici lentile de diatomit. Acest orizont conține urme de pași și rămășițe fosile din formațiunea Sarmatică.

Zona de protecție naturală prezintă un interes științific de importanță națională din punct de vedere geologic pentru cercetarea cartografierii geologice și studiul stratigrafic al formațiunilor sedimentare de pe Platforma Europei de Est.

Zona nu prezintă un interes deosebit din punct de vedere biologic, ca habitat pentru specii floristice și faunistice.



Aflorimentul Chetrosu

NPA este situat pe versantul drept al pârauului Cruci, un afluent drept al râului Cubolta. Monumentul este format din două sectoare situate de o parte și de alta a drumului. La nord de drum, aflorimentul nu s-a păstrat aproape deloc, putând fi observate doar orizontul diatomic și rămășițele de exploatare. Conform descrierii profesorului Iurie Sukhov (1947), calcarele din jurul aflorimentului prezintă fisuri paralele cu falia Cubolta. Deasupra calcarului se află orizontul diatomic. Acesta este reprezentat de o variație litologică foarte amplă de intercalații de calcar diatomic, marne, argile, nisipuri și mici lentile de diatomit. Acest orizont conține urme și rămășițe fosile ale solului sarmatic. Aria protejată prezintă un interes științific de importanță internațională din punct de vedere geologic pentru cartografierea geologică și studiul stratigrafic al formațiunilor sedimentare ale platformei est-europene.

Zona nu prezintă un interes deosebit din punct de vedere biologic, ca habitat pentru specii floristice și faunistice.



Tabelul 4-31: Monumente naturale din zona Lotului 1, Drumul 7

În zona studiată de-a lungul traseului drumului R7, la o adâncime de 500 m de drum (zonă sensibilă), nu au fost identificate specii de floră cu statut special de protecție la nivel național și internațional.

4.8.3. Fauna d

Diversitatea speciilor de faună sălbatică care populează teritoriul RM este, de asemenea, relativ bogată și include circa 14.800 de specii.

Fauna vertebratelor cuprinde: 461 de specii: 70 de specii de mamifere, 281 de specii de păsări, 14 specii de reptile, 14 specii de amfibieni și 82 de specii de pești. Fauna nevertebratelor cuprinde aproximativ 14.339 de specii, inclusiv 12.000 de specii de insecte. Ihtiofauna este foarte diversă, incluzând numeroase specii endemice și relict care populează bazinele râurilor Nistru și Prut, aparținând unui număr de 14 familii.

4.8.3.1. Fauna din zona drumului R7

Diversitatea faunei vertebrate din partea de nord a Republicii Moldova (zona drumului R7) cuprinde mamifere, păsări, reptile, amfibieni și pești, totalizând aproximativ 230 de specii. Majoritatea acestor specii se regăsesc în siturile Emerald „Stâncile Nistrene” (cod sit: MD0000014) și „Prutul de Mijloc” (cod sit: MD0000011). Cea mai numeroasă clasă de animale vertebrate este cea a păsărilor, care numără aproximativ 192 de specii, adică 68,1% din numărul total de specii. Dintre mamifere, au fost înregistrate 40 de specii, adică 54,8% din numărul total de specii din RM. Reptilele sunt reprezentate de 7 specii, adică 50% din numărul total de specii de reptile din RM, iar amfibienii de 9 specii, adică 69,2% din numărul de specii din Republica Moldova. Ihtiofauna este alcătuită din 27 de specii care, în marea lor majoritate, sosesc din zonele de Dunăre și Prut în perioada de reproducere. Statutul speciilor de faună sălbatică reprezentative și protejate prin Decizia nr. 6 a UE, este descris pentru fiecare sit „Emerald” din zona drumului R7.

Lista speciilor reprezentative de faună, a căror arie de răspândire se află în zona traseului drumului, este prezentată în documentul Anexa 2.3: Lista speciilor reprezentative din faună (Mammalia, Reptilia și Amphibia), care au aria de răspândire în zona drumului R7.

Fauna specifică activităților de construcție pentru reabilitarea drumului R7 nu va avea un impact semnificativ asupra speciilor de faună existente în zona proiectului.

4.8.3.2. Mamifere

Cele mai importante specii de mamifere din zona de interes a drumului R7 se găsesc în zonele naturale protejate (ZNP): *Rezervații naturale*: „Pociumbeni”, „Lucăceni”, „Șaptebani” și *rezervațiile peisagistice*: „Cosăuți”, „Suta de Mavile”, părți din siturile Emerald „Stâncile Nistrene” (cod sit: MD0000014) și „Prutul de Mijloc” (cod sit: MD0000011).

Conform datelor evaluării biodiversității, în zonele protejate de-a lungul drumului R7 au fost identificate următoarele specii de mamifere:

Zonele protejate „Șaptebani” și „Lucăceni” (zone incluse în rețeaua Emerald, situl „Prutul de Mijloc”, cod: MD0000011) sunt populate de 23 de specii de mamifere, dintre care majoritatea sunt specii comune: *Apodemus agrarius*, *A. sylvaticus*, *A. flavicollis*, *Capreolus capreolus*, *Clethrionomys glareolus*, *Dryomys nitedula*, *Erinaceus europaeus*, *Lepus europaeus*, *Mustela nivalis*, *Martes foina*, *Talpa europaea*, *Sorex araneus*, *Sus scrofa*, *Vulpes vulpes*. Numărul animalelor cu blană a crescut semnificativ în ultimii 10 ani și provoacă daune terenurilor agricole și pădurilor adiacente, în special *speciilor de vânat*: *Sus scrofa*, *Lepus europaeus*, *Capreolus capreolus*. Dintre speciile cu statut de protecție specială, incluse în Cartea Roșie a Republicii Moldova, ediția a III-a (2025), este prezentă *Felis silvestris* (pisica sălbatică europeană).

În zona PNA „Pociumbeni”, în apropierea râului Nistru – părți ale siturilor Emerald „Stâncile Nistrene” (Cod sit: MD0000014) și „Prutul de Jos” – au fost identificate 18 specii de mamifere: *Apodemus agrarius*, *A. sylvaticus*, *A. flavicollis*, *Capreolus capreolus*, *Clethrionomys glareolus*, *Dryomys nitedula*, *Erinaceus europaeus*, *Lepus europaeus*, *Mustela nivalis*, *Martes foina*, *Talpa europaea*, *Sorex araneus*, *Sus scrofa*, *Vulpes vulpes*. Dintre speciile cu statut de protecție specială, incluse în Cartea Roșie a Republicii Moldova, ediția a III-a (2025), sunt

prezente – *Felis silvestris* (pisica sălbatică europeană) și *Martes martes* (jderul european).

Descrierea speciilor incluse în Cartea Roșie a Republicii Moldova, ediția a III-a, este prezentată în Tabelul 4-32.

Species	Description	Picture
<i>Martes martes</i> / jder de pădure/ Jder-de-pădure Protejată prin: Anexa IV la Directiva UE privind habitatele Anexa II: specii de faună strict protejate din Convenția de la Bonn Anexa II la CITES	Este o specie vulnerabilă, a cărei prezentă a devenit mai puțin frecventă în ultimii ani în zona centrală a Moldovei. Trăiește în scorbură și își face cuibul în copaci. Martes se găsește în Rezervația naturală „Pociumbeni”, iar numărul exemplarelor variază în funcție de condițiile climatice și de obiceiurile alimentare. Perioada de reproducere are loc în jurul mijlocului verii, în lunile iulie-august. În această perioadă, se recomandă monitorizarea de către un specialist în mediu/biodiversitate în timpul organizării lucrărilor de construcție a drumului, pe segmentul de drum din Lotul 6 (în apropierea râului Nistru).	
<i>Felis silvestris</i> / Pisica sălbatică europeană / Pisică-sălbatică Protejată prin: Anexa IV a UE Directiva privind habitatele Anexa II: specii de faună strict protejate în temeiul Convenției de la Bonn Anexa II la CITES	Este o specie pe cale de dispariție, care a devenit mai puțin întâlnită în ultimii ani în zona centrală a Moldovei. Felis este întâlnită în peisaje dominate de om, unde pășunatul reprezintă forma dominantă de agricultură și, prin urmare, utilizarea terenurilor nu este intensivă. De asemenea, este întâlnită în zone de tufăriș și în habitate riverane. Felis se găsește în zonele protejate „Saptebani”, „Lucăceni” și „Pociumbeni”, precum și în zona râurilor Prut și Nistru. Reproducerea pisicilor sălbatice are loc în diferite perioade ale anului, în funcție de climatul local, dar, de cele mai multe ori, împerecherea are loc la sfârșitul iernii (ianuarie-martie), iar nașterile au loc primăvara, de obicei în luna mai. În această perioadă, se recomandă monitorizarea de către un specialist în mediu/biodiversitate în timpul organizării lucrărilor de construcție a drumului, pe segmentul de drum din Lotul 1 (în vecinătatea zonelor protejate „Saptebani”, „Lucăceni” și „Pociumbeni” și a zonei râului Nistru).	

Tabelul 4-32: Descrierea speciilor de mamifere cu statut de protecție și a zonei din apropierea drumului R7

4.8.3.3. Liliicii

Pe teritoriul Republicii Moldova au fost identificate 21 de specii de lilieci¹³, majoritatea fiind întâlnite în zona centrală și de nord a țării, deoarece acolo găsesc condiții optime de existență, adăposturi pentru hibernare și reproducere reprezentate de peșteri, mine abandonate, păduri și cele mai diverse tipuri de construcții. Există cercetări mai aprofundate privind liliicii, realizate de cercetătorii de la Institutul de Zoologie, în partea de nord a țării (de ex. V. Nistoreanu, V., Caldari, V., Larion și alții „Date preliminare privind speciile de lilieci care hibernează în carierele de piatră din Cupcini și Hordinești din zona de nord a Republicii Moldova” MARISIA: Studii și materiale, științele naturii, 2016)

¹³ Sursă: <https://msuir.usm.md/server/api/core/bitstreams/35ddb794-9b95-48e0-af68-7cfb27ac602a/content>

Conform Convenției de la Berna, toate speciile de lilieci sunt protejate. În Directiva privind habitatele sunt menționate 7 specii protejate prezente în Republica Moldova, iar în Lista Roșie Europeană (IUCN) 7 specii au statutul de „pe cale de dispariție” (EN), „vulnerabile” (VU) și „critic amenințate” (CR).

Cele mai răspândite sunt liliacul comun (*Myotis myotis*), liliacul cu urechi (Plecotus auritus), liliacul pitic (*Pipistrellus pipistrellus*) și liliacul cu potcoavă (*Rhinolophus spp.*), care populează zonele urbane și rurale, inclusiv crăpăturile și peșterile.

În zonele naturale protejate „Șaptebani”, „Lucăceni”, „Pociumbeni” și în zona râului Nistru au fost identificate științific 10 specii de lilieci cu statut de protecție, incluse în special în Cartea Roșie a Republicii Moldova, ediția a III-a (Fehler! Verweisquelle konnte nicht gefunden werden.).

Denumirea speciei	Statutul de protecție al speciei	Imagini
<i>Myotis daubentonii</i> / Liliacul de apă / Liliac-de-apă	Aproape amenințată (IUCN) Protejată prin tratate ale UE și alte tratate internaționale Vulnerabil (VU) conform RB al RM	
<i>Rhinolophus ferrumequinum</i> / Liliacul mare cu potcoavă / Liliacul mare cu potcoavă	Aproape amenințată (IUCN) Protejat de UE: Pe cale de dispariție (EN) conform Registrului de specii al Republicii Moldova	
<i>Plecotus austriacus</i> / Liliacul cenușiu cu urechi lungi / Liliac-urechiat-brun	Aproape amenințată (IUCN) Protejat de UE: Pe cale de dispariție (EN) conform Registrului de specii al Republicii Moldova	
<i>Myotis dasycneme</i> (Liliacul de iaz)/Liliac-de-iaz	Specie pe cale de dispariție (IUCN) Protejată de UE: Specie pe cale de dispariție (EN) conform Registrului de specii al Republicii Moldova	

Tabelul 4-33: Specii de lilieci cu aria de răspândire în apropierea drumului R7

În etapa de analiză a zonei proiectului, aceste animale nu au fost observate. Cu toate acestea, s-a constatat că locurile care pot deveni un refugiu pentru aceste specii sunt toate podurile de-a lungul traseului drumului **R7**. Prin urmare, se recomandă acordarea unei atenții deosebite examinării podurilor, la începutul lucrărilor, pentru a reduce riscul la care sunt expuse speciile de lilieci.

4.8.3.4. Amfibieni și reptile

În aria de interes special pentru biodiversitate (zona din apropierea râurilor Nistru și Răut), în toate ecosistemele acvatice și palustre, au fost observate în total 7 specii de reptile (1 broască țestoasă, 3 șerpi, 1 șopârlă) și 5 specii de amfibieni.

Speciile de reptile și amfibieni sunt studiate pe teren de către cercetătorii Institutului de Zoologie (de ex. Țurcanu V. Particularități ecologo-biologice și protecția speciilor de șerpi din interfluviul Nistru-Prut (Particularitățile ecologo-biologice și protecția speciilor de șerpi din interfluviul Nistru-Prut. Teza de doctorat în biologie.) Chișinău

2003;Țurcanu V. Structura complexelor serpentofaunistice în diverse tipuri de ecosisteme, în revista „Diversitatea, valorificarea rațională și protecția lumii animale”. Chișinău, tip. USM, 2006),

Totodată, prezența speciei *Emys orbicularis* (L.) și a speciilor rare de șerpi cu arealul în nordul și centrul Moldovei, este necesară de a fi supusă monitorizării, pe durata perioadei de construcție, de către un specialist în mediu/biodiversitate angajat de compania de Construcție.

Specii	Familia	Cartea Roșie a Republicii Moldova	Legea nr. 1538/1998	IUCN	Statutul de protecție al UE	Imagini
AMPHIBIA						
<i>Bombina bombina</i> (L.)	Discoglossidae		V	+	Anexa IV la Directiva Habitata UE Anexa II la Convenția de la Berna	
<i>Bufo viridis</i> Laur	Bufonidae	+	+	-	Anexa IV la Directiva Habitata UE Anexa II la Convenția de la Berna	
<i>Hyla arborea</i> (L.)	Hylidae	+	V	-	Anexa IV la Directiva Habitata UE Anexa II la Convenția de la Berna	
<i>Rana lessonae</i> Camerano	Ranidae	-	-	-	Anexa IV la Directiva Habitata UE Anexa II la Convenția de la Berna	
<i>Rana temporaria</i>	Ranidae	+	V	-	Anexa IV la Directiva Habitata UE Anexa II la Convenția de la Berna	
REPTILIA						
<i>Emys orbicularis</i> (L.)	Emydidae	+	V	CR	Anexa II la Directiva habitata UE Anexa II la Convenția de la Berna CITES	
<i>Lacerta agilis</i> L.	Lacertidae	-	-	-	Anexa IV la Directiva Habitata UE Anexa II la Convenția de la Berna	
<i>Lacerta viridis</i> L.	Lacertidae	-	-	-	Anexa IV la Directiva Habitata UE Anexa II la Convenția de la Berna	
<i>Coluber jugularis</i>	Colubridae	+	II	CR	Anexa IV la Directiva Habitata UE Anexa II la Convenția de la Berna	
<i>Natrix natrix</i> (L.)	Colubridae	-	-	-	Anexa II: la Convenția de la Berna	
<i>Natrix tessellata</i> (Laur.)	Colubridae	-	-	-	Anexa IV la Directiva Habitata UE Anexa II la Convenția de la Berna	

Zamenis longissimus	Colubridae	+	II	V	Anexa IV la Directiva Habitata UE Anexa II la Convenția de la Berna	

Tabelul 4-34:Specii de amfibieni și reptile cu aria de răspândire în apropierea drumului R7**4.8.3.5. Păsări****Zone importante pentru speciile de păsări**

Datorită poziției geografice și prezenței unor habitate diverse pe teritoriul Republicii Moldova, sunt asigurate condiții optime pentru un număr mare de specii de păsări, multe dintre acestea fiind grav amenințate și vulnerabile nu numai pe teritoriul Republicii Moldova, ci și la nivel european și mondial. În RM sunt înregistrate aproximativ 281 de specii de păsări, dintre care 104 sunt specii acvatice migratoare. Statutul speciilor de păsări din RM, cu statut special de protecție la nivel internațional, incluse în Lista Roșie a IUCN, include 3 specii pe cale de dispariție, 7 specii vulnerabile și 5 specii amenințate cu dispariția. A 3-a ediție a Cărții Roșii a Republicii Moldova include 62 de specii de păsări pe cale de dispariție și vulnerabile, aparținând la 12 ordine. Lista și statutul speciilor de păsări din Republica Moldova incluse în Lista IUCN 3.1 sunt prezentate în tabelul 4 27

Fehler! Verweisquelle konnte nicht gefunden werden. .

În situl Emerald „Prutul de Mijloc” se regăsesc 27 de specii de păsări, conform Rezoluției 6 a UE, dintre care speciile rare și vulnerabile sunt: *Aquila pomarina*, *Bubo bubo*, *Milvus migrans*, *Pandion haliaetus*, *Phalacrocorax pygmeus*, *Pernis apivoris*, *Platalea leucorodia*. Principalele specii de păsări rare și vulnerabile, care pot fi întâlnite în special în zona forestieră a Parcului Național „Șaptebani” și „Lucăceni”, sunt: *Accipiter gentilis*, *Accipiter nisus*, *Aquila chrysaetos*, *Aquila pomarina*, *Buteo buteo*, *Circus cyaneus*, *Circus pygargus*, *Circaetus gallicus*, *Columba oenas*, *Falco tinnunculus*, *Falco vespertinus*, *Hieraaetus pennatus*, *Haliaeetus albicilla*, *Pernis apivorus*, *Phalacrocorax pygmeus* și *Sylvia nisoria*.

În situl Emerald „Stâncile Nistrene” se regăsesc 15 specii de păsări conform Rezoluției 6 a UE, dintre care speciile rare și vulnerabile sunt: *Aquila pomarina*, *Bubo bubo*, *Dendrocopos medius*, *Gavia stellata*, *Milvus migrans*, *Neophron percnopterus*, *Pernis apivoris*, *Sterna hirundo* și speciile comune: *Caprimulgus europaeus*, *Coracias garrulus*, *Dendrocopos syriacus*, *Ficedula albicollis*, *Lanius collurio*, *Lanius minor*, *Milvus migrans* și *Sylvia nisoria*.

Species	Picture	Species	Picture
Uliu porumbar (Accipiter gentilis) Statut: CR al RM, CITES (Anexa II), Directiva Păsări (Anexa 1), Convenția de la Berna (Anexa II), CMS (Anexa II) Ca habitat, preferă pădurile cu pajiști întinse și spații deschise adiacente, câmpii, pajiști mărginite de garduri vii, mlaștini și lacuri		Uliu păsărar (Accipiter nisus L.) Statut: CR al RM, CITES (Anexa II), Directiva Păsări (Anexa 1), Convenția de la Berna (Anexa II), CMS (Anexa II) Este o specie răspândită în pădurile deluroase și foarte rar în zonele de altitudine joasă. Se întâlnește mai frecvent iarna	
Acvilă-țipătoare mică (Aquila pomarina L.) Statut: CR al RM, CITES (Anexa II), Directiva Păsări (Anexa 1), Convenția de la Berna (Anexa II), CMS (Anexa II) Ca habitat, preferă		Șorecarul comun (Buteo buteo L.) Statut: CR al RM, CITES (Anexa II), Directiva Păsări (Anexa 1), Convenția de la Berna (Anexa II), CMS (Anexa II)	

pădurile pentru cuibărit și pășunile/luncile și terenurile agricole pentru hrănire.		Ca habitat, preferă pădurile, câmpiile, pășunile/luncile și terenurile agricole	
Vânturel-de-seară (Falco vespertinus) Statut: CR al RM, CITES (Anexa II), Directiva Păsări (Anexa 1), Convenția de la Berna (Anexa II), CMS (Anexa II) Ca habitat, preferă stepa cu pajiști întinse și livezi în apropierea râurilor.		Porumbelul-de- scorbură (Columba oenas L.) Statut: CR al RM, CITES (Anexa II), Directiva Păsări (Anexa 1), Convenția de la Berna (Anexa II), CMS (Anexa II) Ca habitat, preferă pădurile și livezile.	
Șerpar (Circaetus gallicus) Statut: CR al RM, CITES (Anexa II), Directiva Păsări (Anexa 1), Convenția de la Berna (Anexa II), CMS (Anexa II) Este o specie care preferă un habitat cu zone împădurite nu foarte dense, zone plane, pășuni deluroase și stâncoase		Erete-Vânăt (Circus cyaneus L.) Statut: RB al RM, CITES (Anexa II), Directiva privind păsările (Anexa 1), Convenția de la Berna (Anexa II), CMS (Anexa II) Ca habitat, preferă pajiștile/pășunile, dar și zonele mlăștinoase și terenurile agricole. Iernează în zone deschise	
Acvilă-pitică (Hieraaetus pennatus L.) Statut: CR al RM, CITES (Anexa II), Directiva Păsări (Anexa 1), Convenția de la Berna (Anexa II), CMS (Anexa II) Specia care preferă un habitat cu zone împădurite nu foarte dense, intercalate cu locuri deschise. Cuibărește în RM.		Viespar (Pernis apivorus) Statut: CR al RM, CITES (Anexa II), Directiva Păsări (Anexa 1), Convenția de la Berna (Anexa II), CMS (Anexa II) Este o specie care preferă un habitat cu zone împădurite nu foarte dense, zone plane și pășuni stâncoase	

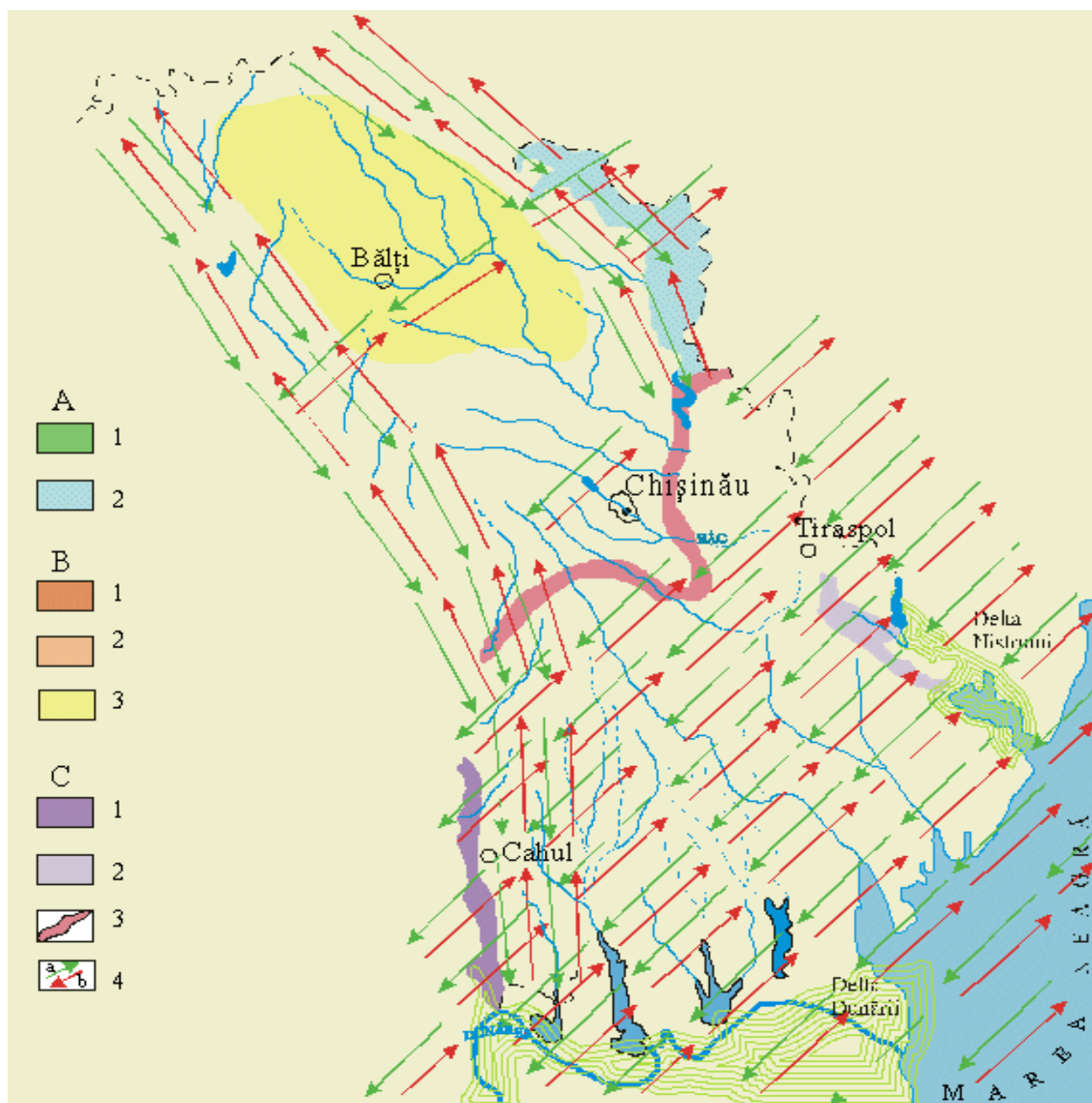
Tabelul 4-35: Specii de păsări pe cale de dispariție cu aria de răspândire în apropierea drumului R7

Aceste specii de păsări sunt rare sau foarte rare în Republica Moldova; ele apar adesea doar pentru câteva zile și mai rar în perioadele de reproducere, mai ales în perioadele cu climă favorabilă și hrană suficientă pentru ele.

Rutele de migrație ale păsărilor

Republica Moldova este traversată de trei segmente de migrațiune ale păsărilor: sarmatic, pontic și est-elbic, care reprezintă principalele rute de migrație est-europene pentru păsările sălbatice.

În partea de Sud a Moldovei, cele trei rute se intersectează, această zonă fiind astfel cea cu cea mai intensă migrație din țară. Cercetări recente arată că, în această perioadă, lacurile din țară găzduiesc aproximativ 23 de specii de păsări, peste 40.000 de păsări pe an.



Legendă: A – Zona de pădure-stepă: sectoare zoogeografice forestiere: 1 – Codrii, 2 – Râbnița; B – Zona de stepă: sectoare zoogeografice de stepă: 1 – Bugeac, 2 – Tiraspol, 3 – Bălți; C – Sector zoogeografic interzonal: 1 – Prutul inferior, 2 – Nistrul inferior, 3 – Granița interzonală, 4 – fluxul migrator al păsărilor: a) toamnă, b) primăvară.

Figura 4-27: Rutele de migrație ale păsărilor

Conform datelor de monitoring ale Institutului de Zoologie, în perioada de observare cuprinsă toamna- vara, în ultimii ani, în partea de nord a Republicii Moldova s-au înregistrat următoarele numere medii de păsări observate:

în perioada de primăvară/vară/început de toamnă: 37 de specii de păsări – în ecosistemele acvatice, semiacvatice și palustre; 52 de specii de păsări – în ecosistemele forestiere, de stepă.

în perioada toamnă-iarnă/începutul primăverii: 18 specii de păsări – în ecosisteme acvatice, semiacvatice și palustre; 34 de specii de păsări – în ecosisteme forestiere și de stepă.

Lista completă a speciilor de păsări migratoare este inclusă în anexa „Anexa 2.4: Lista speciilor de păsări țintă, cu statutul de protecție, care au aria de răspândire în zona drumului R7 .

Aceasta rezultă din constatarea că, locurile atractive pentru cuibărit și staționare pe termen lung sunt

următoarele:

În zona Lotului 1: NPA-uri (Monumente ale naturii (cheile) Râpa Zgurița, Aflorimentul Chetrosu) – este o zonă atractivă pentru speciile de păsări care preferă zonele stâncoase, în special speciile de păsări de pradă.

În zona Lotului 2: situl Emerald „Lunca Baraboi”, la o distanță de 6,5 km – acestea sunt locuri atractive pentru păsările care preferă ecosistemele de stepă și mlaștină.

În zona Lotului 3 – situl Emerald „Prutul de Mijloc”, rezervațiile naturale forestiere: „Stîncă”, „Pociumbeni”, „Lucăceni”, „Șaptebani” – există corpuri de apă cu zone ascunse în spatele arborilor și zone liniștite pentru reproducerea păsărilor care preferă ecosistemele forestiere

În zona Lotului 4 – Există terenuri agricole și terenuri nefolosite, astfel încât nu este o zonă de interes pentru biodiversitate și monitorizare a păsărilor.

În zona Lotului 5: Nu există informații privind drumul, estimativ– situl Emerald „Prutul de Mijloc”, unde ar putea fi zona de răspândire a păsărilor care preferă ecosistemele acvatice și stâncile.

În zona Lotului 6: Situl „Stâncile Nistrene”, unde se găsesc colonii de păsări, în special habitatul păsărilor acvatice (lebede, cormorani, rațe, găște etc.), care servesc drept refugiu pe termen lung pe durata șederii lor în Republica Moldova în perioada de migrație.

4.8.3.6. Pești

Resursele piscicole ale râului Nistru sunt afectate de o multitudine de factori care duc la dispariția treptată a speciilor de pești autohtoni și, implicit, la diminuarea patrimoniului natural al bazinului său hidrografic. Un număr de 22 de specii de pești trăiesc și se reproduc în râul Nistru. În articolul: „Peștii Nistrului de Mijloc și de Jos (Ghidul păstrătorilor râului) (Peștii Nistrului de Mijloc și de Jos (Ghidul păstrătorilor râului) / Moșu A., Trombițchi I. Chișinău, 2013)¹⁴ , sunt descrise în detaliu următoarele specii de pești cu statut de protecție națională (Cartea Roșie a Moldovei) și internațională:

- Specii critic periclitare: *Acipenser gueldenstaedtii*, *Anguilla anguilla*, *Carassius Carassius*, *Eudontomyzon mariae*, *Huso huso*
- Specii periclitare: *Acipenser stellatus*, *Alburnoides bipunctatus*, *Caspiosoma caspium*, *Sander volgensis*, *Umbra krameri*
- Specii vulnerabile: *Acipenser ruthenus*, *Barbus petenyi*, *Cottus poecilopus*, *Leuciscus idus*, *Lota lota*, *Knipowitschia longicaudata*, *Petroleuciscus borysthenticus*, *Pelecus cultratus*, *Rutilus frisii*, *Tinca tinca*, *Zingel zingel*, *Zingel streber*.

Speciile cu importanță economică sunt *Abramis brama*, *Rutilus rutilus*, *Cyprinus carpio*, *Stizostedion lucioperca*, *Silurus glanis*, *Alosa kessleri pontica*, *Esox lucius*.

¹⁴ <https://www.eco-tiras.org/books/RDB-fish-final.pdf>

Species	Description	Picture
Acipenser gueldenstaedtii -Nisetru Statut de protecție: Anexa II la Directiva habitate UE Anexa II: specii de faună strict protejate la Convenției de la Berna	<i>Specie critic periclitată</i> în RM și CR (IUCN) în aria de distribuție din bazinul hidrografic al Nistrului. Nisetru este endemic în bazinul Nistrului, unde populația rămasă este amenințată în primul rând de bararea râurilor, ceea ce duce la fragmentarea și pierderea habitatului prin îndiguirea râurilor și la întreruperea continuității parcursului râurilor, izolând peștele de zonele sale de reproducere, iar pescuitul excesiv și gestionarea defectuoasă a pescuitului constituie o problemă suplimentară în unele zone ale țării noastre. Este important să se monitorizeze încă din faza de construcție, pentru a nu permite poluarea apelor râului Nistru (Lotul 6) cu petrol, pentru a evita un impact negativ asupra reproducerii peștilor.	
Umbra kramery -Țigănuș Statut de protecție: Anexa II la Directiva habitate UE Anexa II: specii de faună strict protejate la Convenției de la Berna	Este o <i>specie critic periclitată</i> în Republica Moldova și clasificată ca „vulnerabilă” (VU) de către IUCN în aria de distribuție din bazinul hidrografic al râului Nistru. Se înregistrează o pierdere pe scară largă a habitatului zonelor umede, cauzată de impactul agricol, de sistemele de canalizare, de schimbările climatice și de activitatea umană. Este important să se efectueze monitorizarea încă din faza de construcție, pentru a nu permite poluarea apelor râului Nistru (Lotul 6) cu hidrocarburi, care ar avea un impact negativ asupra reproducerii peștilor.	
Huso huso -Morunul Statut de protecție: Anexa II la Directiva habitate UE Anexa II: specii de faună strict protejate la Convenției de la Berna	Este o <i>specie critic periclitată</i> în RM și CR (IUCN) în aria de răspândire din bazinul hidrografic al Nistrului. Specia este de apă dulce și poate fi întâlnită în râuri mari, iazuri și lacuri. Este important să se monitorizeze în etapa de construcție, pentru a nu permite poluarea apelor râului Nistru (Lotul 6) cu petrol, care ar avea un impact negativ asupra reproducerii peștilor.	

Tabelul 4-36: Specii de pești cu aria de răspândire în apropierea drumului M7

4.8.3.7. Nevertebrate

În Republica Moldova, fauna nevertebratelor (ordinul Insectelor) cuprinde 39 de familii, 58 de genuri și 65 de specii. În diferite ecosisteme și structuri, complexe de nevertebrate se caracterizează prin abundență mare, varietate de specii și grupuri de specii. Cartea Roșie a RM (ediția, 2015) include 80 de specii de insecte¹⁵. Protecția albinelor și a altor specii de insecte melifere are o importanță deosebită, în conformitate cu tratatele internaționale privind biodiversitatea și cu Directiva UE privind habitatele. În partea central-nordică a Moldovei

¹⁵ Țugulea, Cristina; Bacal, Svetlana; Bușmachi, Galina. Specii de insecte rare din Republica Moldova (PDF). Chișinău, 2002

(inclusiv zona proiectului) se găsesc 4 specii de nevertebrate cu statut de protecție în CR al RM (Purpuricenus kaehleri, Bombus fragrans, Bolivaria brachiptera, Morimus asper funereus), 2 specii cu statut VU (Medon rufiventris și Ampedus sinuatus), 8 specii rare, 20 de specii abundente și 36 de specii comune.



Tabelul 4-37: Specii de nevertebrate cu aria de răspândire în apropierea autostrăzii M7

În majoritatea zonelor, eficacitatea speciilor aflate în pericol critic de dispariție și a celor periclitare este foarte scăzută. Sunt necesare măsuri de monitorizare a arborilor bătrâni, care vor fi defrișați, în special în zonele forestiere (Lotul 5).

4.8.3.8. Insecte melifere (miere și altele)

În Republica Moldova există un număr mare de specii de insecte melifere. Cele mai răspândite specii de polenizatori din Republica Moldova sunt prezentate în Anexa 2.5: Cele mai comune specii de polenizatori din Republica Moldova .

În RM există un număr mare de specii de nevertebrate: (CR), (EN) și (VU), care au fost incluse în ediția a 3-a a CR RM și sunt importante pentru polenizarea plantelor.

Cele mai numeroase provin din familia Apidae (13 specii) – ordinul Hymenoptera; familia Carabidae (8 specii) și familia Cerambycidae (6 specii) – ordinul Coleoptera, precum și familia Nymphalidae (8 specii) – ordinul Lepidoptera. Specii¹⁶ .

Speciile de albine sunt protejate în (Lotul 5) prin amplasarea de stupi și amenajarea de plantații de salcâm în jurul acestora pe o suprafață de 313,04 ha (15 % din suprafața arboretelor) și de tei pe 22,9 ha (1 % din suprafața arboretelor). Condițiile climatice, precum și existența pădurilor, alături de prezența semnificativă a terenurilor agricole și a pajiștilor învecinate, permit creșterea albinelor pentru producția de miere și alte produse apicole pe teritoriul pădurilor Șaptebani și Lucăcești. Pe teritoriul districtului forestier Rîșcani există o colivie situată în corpul forestier „Șaptebani”, care adăpostește 80 de familii de albine.

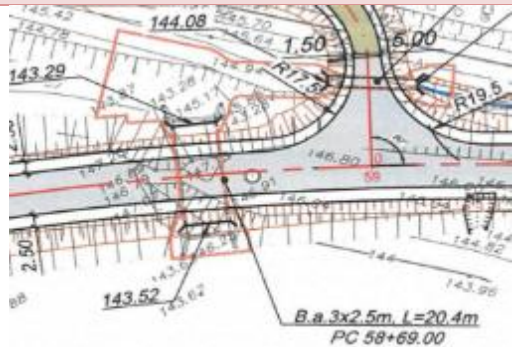
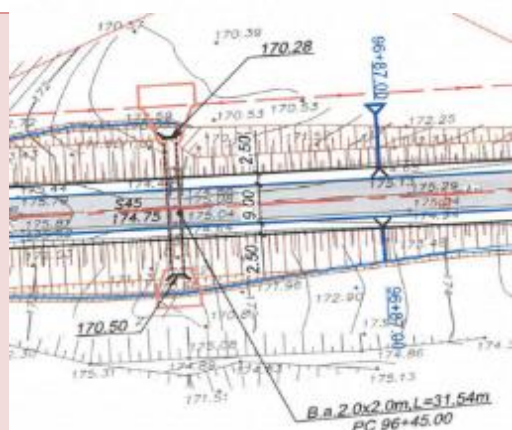
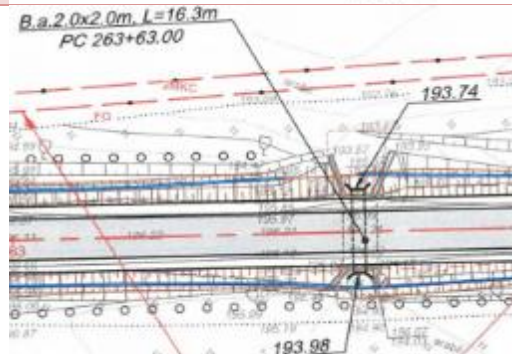
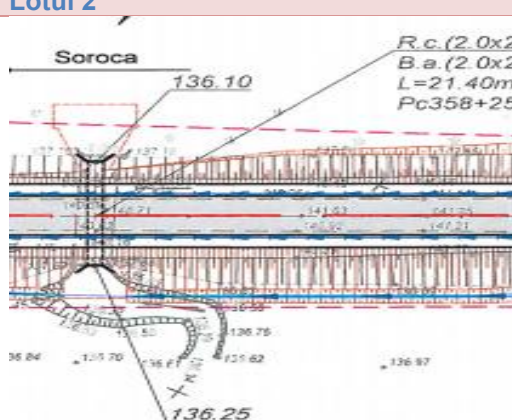
4.8.3.9. Construcții speciale pentru protecția animalelor

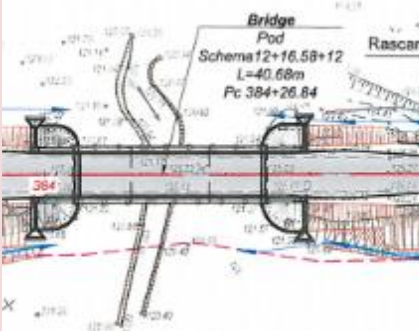
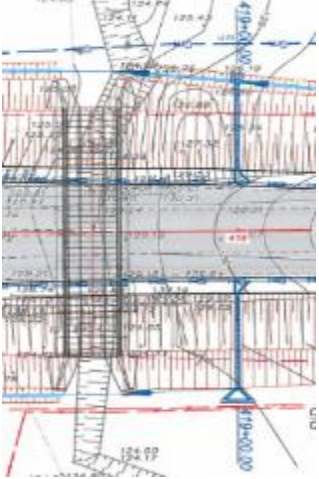
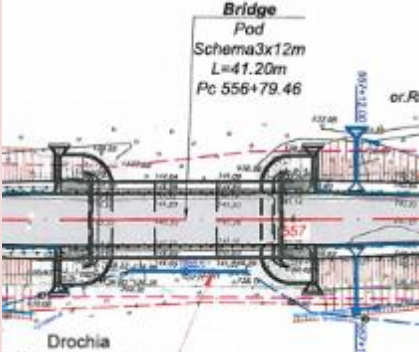
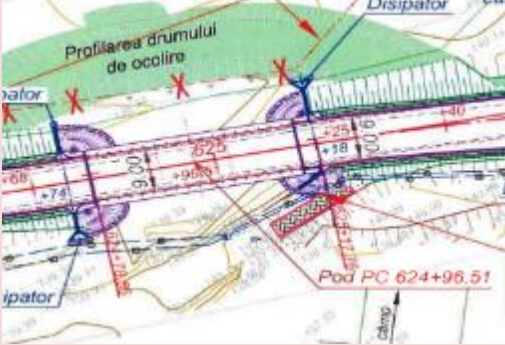
Proiectul prevede un pod care se consideră că poate fi utilizat de animale sălbatice și domestice în loturile 1, 2, 3 și 4, cu dimensiuni medii de 2,0 x 2,0 m, în Tabelul 4-38: Poduri existente pe drumul R7 care pot fi folosite de animale

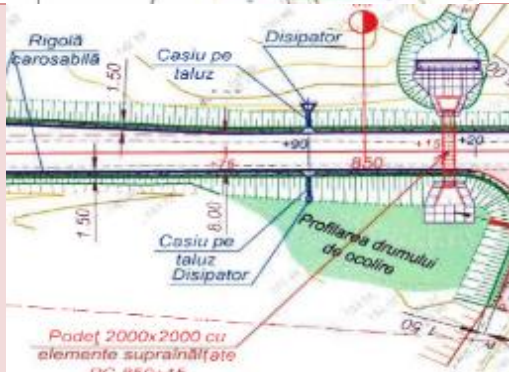
Este evident că aceste poduri pot fi utilizate de animale în anumite perioade ale anului, când debitul apei nu

¹⁶ Sursă: Cartea Roșie a Republicii Moldova (ediția a III-a) a ordinelor principale, în conformitate cu categoriile IUCN

este ridicat, în speranța că animalele sălbatice se vor simți în siguranță să treacă pe sub aceste poduri.

Harta podurilor	km	Parametri
Lotul 1 	5+869	3*2,5
	9+645	2 x 2 m
	26+363	2*2
Lotul 2 	35+825	2*2

		38+426	40,68 m
		41+882	6*3 m
		55+679	3*12
Lotul 3			
		62+496	3*12
Lotul 4			
		40+520	3*24 m

	75+459	2 (2*2 m) *
	85+015	2 x 2 m x

Tabelul 4-38: Poduri existente pe drumul R7 care pot fi folosite de animale

Toate aceste construcții pot fi utilizate ca ecoducte subterane pentru animalele sălbatice, în special pentru mamifere mici, reptile, amfibieni și insecte, în timpul nopții, când devin locuri atractive datorită liniștii pe care o oferă și posibilității de a migra dintr-un loc în altul fără a traversa drumul.

4.8.3.10. Concluzii

În perioada analizată, nu s-a identificat nicio specie de faună inclusă în ediția a 3-a al Cărții Roșii a Republicii Moldova și în Rezoluția nr. 6 a UE în zona proiectului. Cu toate acestea, se recomandă efectuarea monitorizării pe terenurile adiacente zonei de construcție, pentru a preveni riscurile la care ar putea fi expuse speciile de faună amenințate și vulnerabile, în special în etapa de construcție a drumului.

De asemenea, este necesară monitorizarea permanentă a biodiversității, prin angajare de către compania de construcții a unui expert de mediu/biodiversitate, pentru etapele de construcție și de exploatare, în conformitate cu recomandările stabilite în ESIA. Monitorizarea și evaluarea efectelor măsurilor menite să atenueze riscurile ar trebui efectuate în teren, pe durata perioadei de exploatare, în zonele siturilor Emerald, pentru a monitoriza starea habitatelor speciilor și, eventual, pentru a stabili măsuri suplimentare și urgente; de asemenea, pe durata construcției, în aceste zone, ar trebui efectuate activități de monitorizare și evaluare a efectelor măsurilor menite să atenueze riscurile, pentru a supraveghea starea habitatelor speciilor și, eventual, pentru a stabili măsuri suplimentare și urgente.

4.8.4. Flora și ecosistemele forestiere

Diversitatea speciilor de floră din Republica Moldova este relativ bogată și cuprinde 5.568 de specii de plante (dintre care 2.044 de specii de plante superioare și 3.524 de specii de plante inferioare). Există 1.842 de specii de plante vasculare și aproximativ 4.600 de specii de plante inferioare și ciuperci. În funcție de bogăția floristică, ecosistemele se succed, în următoarea ordine: forestier (aproximativ 850 de specii), de pajiște (aproximativ

650 de specii), de stepă (aproximativ 600 de specii), petrofite (aproximativ 250 de specii), acvatice și de mlaștină (aproximativ 160 de specii).

În acoperirea vegetală a Moldovei predomină două tipuri zonale – stepa și pădurea, care formează stepa forestieră pe cea mai mare parte a teritoriului (cu excepția zonelor ocupate de stepă și Codri). Limitele zonei de stepă forestieră se află la nord de stepa Balt, dar pe platourile de-a lungul râurilor Prut și Nistru se extind până în zona Codriilor. Este vorba de stepa forestieră din nordul Moldovei (formată din stejar), care face parte din provincia stepei forestiere est-europene. Gradul de împădurire al teritoriului este de 7,2%, cu predominanța pădurilor de stejar est-european (*Quercus robur*). Aceste păduri sunt în mare parte destabilizate, cu o structură simplificată și cu o valoare ecologică scăzută a arboretului.

4.8.4.1. Flora din zona drumului R7

Condițiile de referință privind biodiversitatea în zona central-nordică sunt foarte specifice. Pe aceste teritorii au fost identificate 1 140 de specii de plante vasculare, care constituie peste 50 % din flora Republicii Moldova. Acestea aparțin a 88 de familii și 451 de genuri. Printre cele 14 familii, de obicei cele mai numeroase și importante pentru analiza florei, se numără cele caracteristice zonei temperate a Europei. În ceea ce privește flora teritoriilor forestiere, comparativ cu cea a Moldovei, ordinea marilor familii este practic similară (cu unele diferențe structurale nesemnificative). Aici, rolul familiei Rosaceae este mai important decât cel al familiilor Chenopodiaceae, Poaceae și Brassicaceae.

Analiza speciilor din perspectiva apartenenței spațiale a arătat că predomină speciile care populează stratul inferior al pădurii (păduri), cu un număr de 313, adică 28% din numărul total de specii din păduri. Cele de stepă și semipădure (atribuite marginilor și poienilor pădurilor în regenerare, prin tufișuri și pajiști forestiere) constituie 13% și, respectiv, 3%. Împreună, acestea reprezintă 44%. Speciile de luncă au o pondere de 12%. Acestea se găsesc de obicei de-a lungul râurilor și în depresiunile din păduri. Unele dintre speciile de luncă pătrund în poieni și pe margini, adesea în plantațiile forestiere.

Speciile atribuite habitatelor xerice (poieni și creste ale lanțurilor muntoase, păduri stâncoase, versanți abrupti de-a lungul Nistrului și Prutului, precum și locuri însorite) ocupă locul secundar și numără 318 de specii (29%). Aceasta include plante de stepă, atribuite stepelor (14%), și specii xerice ale stepelor propriu-zise (15%). Multe dintre acestea cresc cu o abundență redusă de 1-2 și se găsesc de obicei pe marginea drumurilor, a câmpurilor agricole, a plantațiilor forestiere și a zonelor ruderal.

Vegetația teritoriului sub-bazinului este reprezentată de o mare varietate de specii și comunități de plante vasculare, în special higrofite și hidrofite. Pe teritoriul studiat se pot evidenția 310 de specii de plante vasculare aparținând la 194 de genuri și 64 de familii. Cele mai numeroase familii sunt Asteraceae – 43 de specii, Poaceae – 34 de specii, Lamiaceae – 21 de specii, Fabaceae – 18 specii, Cyperaceae – 13 specii, Apiaceae – 12 specii, celelalte familii fiind reprezentate de un număr mai mic de specii. Specii importante de floră se găsesc, de asemenea, în pădurile Molesti-Rezeni și Carbuna, situate în zona potențial afectată de drumul R7. Situația speciilor de animale sălbatice, reprezentative și protejate prin Rezoluția UE nr. 6, este descrisă pentru fiecare arie naturală protejată din zona drumului R7 a siturilor „Emerald”. Au fost identificate câteva specii rare: *Asparagus officinalis*, *Asparagus verticillatus*, *Crocus reticulatus*, *Primula veris*. Covorul de plante erbacee

este slab dezvoltat, cele mai comune fiind: *Sedum acre* și *Sedum maximum*; efemeroide: *Polygonatum latifolium*, *Scilla bifolia*, *Ficaria verna*; sciafile: *Melampyrum nemorosum*, *Mercurialis perenis*, *Thalictrum minus*, *Clematis integrifolia* și heliofile: *Cerinth minor*, *Galium verum*, mezoxerofite: *Campanula glomerata*, *Valeriana collina* și *Irisul galben hidrofil*.

4.8.4.2. Ecosisteme forestiere

Fondul forestier din zona Lotului 3 – unitățile forestiere (Saptebani și Lucăceni) administrate de ÎS Întreprinderea pentru Silvicultură „Glodeni” (Ocolul silvic Rîșcani) din cadrul Agenției „Moldsilva”.

Pădurile din OS Rîșcani al ÎS „Glodeni” sunt incluse în totalitate în grupa funcțională I „Păduri cu funcții speciale de protecție”, având o suprafață totală de 3819,9 ha acoperită cu păduri. Clasa de regenerare reprezintă 1396,2 ha și, după finalizarea lucrărilor de împădurire, va fi inclusă în suprafața acoperită cu pădure.

Conform ultimului Plan de gestionare forestieră (2016), terenurile vizate de gestionarea pădurilor au următoarea suprafață: 3819,9 ha (94%) reprezintă păduri supuse organizării procesului de producție, 118,9 ha (3%) sunt terenuri neproductive, iar 144,2 ha (4%) sunt păduri cu rol exclusiv de protecție, unde se desfășoară lucrări speciale de conservare.

Compoziția speciilor din OS Rîșcani este următoarea: 61ST (*Quercus robur*), 12 CI (*Prunus avium*), 10GO (*Quercus petraea*), 6PLA (*Populus alba*), 3 FR (*Fraxinus excelsior*), 3 TE (*Tilia cordata*) și 2 CA (*Carpenus betulus*). Pe lângă speciile reprezentative, există și diverse specii de arbori care însoțesc speciile de bază, precum: arțarul de câmp, ulmul de câmp european, carpenul european și cireșul sălbatic.



Figura4-28 : Principalele specii reprezentative din pădurile din zona drumului Lot 3 R7



Figura4-29 : Suprafața pădurilor în perioada de studiu (fotografie realizată de autor)

Conform evaluării efectuate pe teren, stratul de arbuști este bine dezvoltat și include, în special, porumbar (*Prunus spinosa*), Sângerul (*Swida sanguinea*), Scumpia (*Cotinus coggygria*), păducel (*Crataegus monogina*), Salbă moale europeană (*Euonymus europaea*), lemn câinesc (*Ligustrum vulgare*) și Spinul cerbului (*Rhamnus cathartica*). Stratul de iarbă este inegal, gradul de acoperire variind de la 40% în pădurile de stejari. La începutul primăverii, până la apariția frunzelor pe plante, înfloresc: *Adonis vernalis*, *Asparagus tenuifolius* etc., iar puțin mai târziu – *Vinca herbacea*, *Carex micheli*, *Clinopodium vulgare*. Populația de *Dictamnus gymnostilis* este destul de numeroasă.

4.8.4.3. Procedura de defrișare:

Oficial, procedura de defrișare a arborilor este stabilită prin Legea regnului vegetal nr. 239/2007, precum și prin HG nr. 27/2004 de aprobare a Regulamentului privind autorizarea tăierilor în fondul forestier și a vegetației forestiere din afara fondului forestier.

Conform datelor inițiale din documentația tehnică, s-au stabilit informațiile referitoare la defrișarea următorului număr de arbori, în conformitate cu cerințele legale, iar informațiile privind defrișarea arborilor și îndepărtarea arbuștilor sunt prezentate în tabelul **Fehler! Verweisquelle konnte nicht gefunden werden.**

Denumirea indicatorului	Lotul 1	Lotul 2	Lotul 3	Lotul 4	Lotul 5	Lotul 6
Suprafața terenului alocat, ha	4,34	Nu există informații exacte Valoare estimată 5 - 7 hectare	6.664	19,56	Lipsa informațiilor privind	Nu există informații privind numărul de

Date privind defrișarea arborilor cu un diametru de 10–50 cm, de exemplu	557	386	615	70	tronsonul de drum	arbori defrișați

Tabelul 4-39: Date estimative privind defrișarea pădurilor, pe loturi

Se estimează că cele mai semnificative intervenții sunt concentrate în Lotul 3, în special de-a lungul zonei forestiere Saptebani și Lucăceni (rezervație forestieră naturală) din aceste secțiuni. Alte zone sunt mai puțin sensibile la defrișarea arborilor (Loturile 1, 2 și 6), estimându-se defrișarea unor arbori izolați, precum și a numeroși arbori/arbuști din specii care nu sunt predominante (plop, nuc, salcie, mesteacăn), care cresc de-a lungul drumului. Vor fi necesare clarificări din partea proiectantului/contractantului pentru a evalua impactul potențial asupra vegetației și faunei pentru aceste loturi, înainte de începerea lucrărilor pe aceste secțiuni ale drumului din Lotul 3. Vor fi necesare informații suplimentare pentru a determina amploarea reală a defrișării vegetației.

Conform informațiilor primite de la NRA, datele finale privind suprafața terenurilor din fondul forestier, care vor necesita schimbarea destinației terenului pentru a fi reclasificate în categoria terenurilor destinate industriei, transporturilor și telecomunicațiilor, precum și numărul de arbori care vor fi tăiați în cadrul defrișării, sunt prevăzute a fi stabilite la sfârșitul anului 2026. După finalizarea acestei proceduri, se va elabora un proiect de hotărâre de Guvern privind transferul și modificarea destinației unor terenuri pentru drumul R7.

Orice recoltare a masei lemnoase se va efectua numai pe baza autorizației de tăiere a vegetației forestiere, eliberată persoanelor fizice și juridice de către Agenția pentru Mediu (art. 26 din Legea regnului vegetal nr. 239/2007). În același timp, în vederea transferului terenurilor din categoria fond forestier în fondul rutier, NRA va iniția elaborarea unui proiect de hotărâre de Guvern, prin coordonare cu Ministerul Mediului și cu Agenția „Moldsilva”, în vederea retragerii acestor terenuri din fondul forestier național.

4.8.4.4. Concluzie

Se estimează un impact moderat, de scurtă durată, asupra ecosistemelor forestiere în etapa de pre-construcție, prin defrișarea vegetației forestiere.

Alți copaci, în mare parte solitari, care trebuie îndepărtați, au crescut spontan de-a lungul drumului și nu reprezintă vegetația fondului forestier.

În zona adiacentă drumului (la o distanță de 10 m lățime de carosabil) nu au fost identificate specii periclitare sau vulnerabile, cu statut special de protecție la nivel național sau internațional.

4.8.5. Evaluarea biodiversității și vizite în teren

Obiectivul principal al evaluării pe teren a fost stabilirea riscurilor asupra habitatelor și a speciilor de faună sălbatică din acestea, identificarea cuiburilor, viziunilor etc., a scorburilor din arborii bătrâni și a altor locuri de reproducere/cuibărit ale animalelor, în conformitate cu PR6 al BERD.

În ceea ce privește siturile „Emerald”, în cadrul întâlnirilor organizate cu specialiști din administrațiile ÎS pentru Silvicultură, consultarea cu cercetători de la Institutul de Zoologie și Grădina Botanică (institut), s-a urmărit identificarea tipului de habitat, conform tipurilor enumerate în Rezoluția UE nr. 6.

În perioada de raportare, au fost organizate șapte vizite de evaluare pe teren de-a lungul întregului traseu al

drumului R7, prima dintre acestea (14 august 2025) având ca scop o examinare generală a habitatelor și a ecosistemelor naturale din zonă, precum și stabilirea unor puncte de observare a speciilor de animale, în special în zona de interes (siturile Emerald, zona forestieră și riverană), dar și în alte zone, precum ecosistemele agricole și stepa.

Astfel, vizitele de evaluare pe teren au fost organizate pe 25 septembrie, 22 octombrie și 10 noiembrie 2025, precum și pe 16 ianuarie, 27 februarie și 13 martie 2026.



Figura4-30 : Imagini din evaluarea pe teren

În urma evaluării terenului, au fost identificate următoarele date, pe șase loturi de pe drumul R7:

Lotul 1: – În această zonă a drumului nu există situri „Emerald”, dar se găsesc câteva *arii naturale protejate de stat* (NPA): *rezervații naturale: Cernoziom leșiat caracteristic stepei de la Bălți* și două *monumente ale naturii* (defileurile). Este o zonă cu caracterul specific al stepei de la Bălți, care constă în valorificarea aproape totală a terenurilor agricole și în predominanța culturilor de câmp. Astfel, în aceste zone au fost identificate terenuri agricole cu ierburi anuale. În unele locuri, au fost estimate comunități de plante specifice stepelor primare: *Stipa capitata* L., *S. lessingiana* Trin. et Rupr., *S. ucrainica* P. Smirn.) și păiușul (*Festuca valesiaca* Gandin), precum și *Botriochloa ischaemum* (L.) Keng), *Poa angustifolia* L., *Elytrigia repens* (L.) Nevski) – comunități tipice degradate sau secundare.

De-a lungul drumului există sectoare cu arbori și arbuști, în principal specii din genurile plop- *Populus*, lemn câinesc -*Ligustrum*, spiree-*Spiraea*, frasin-*Fraxinus*, salcie- *Salix*.

Pe terenurile agricole din Lotul 1 s-a observat doar un exemplar de *Lepus europaeus*, urme ale unor specii mici de rozătoare – Rodenta și specii comune de păsări în zbor, pe câmpurile agricole și pe stâlpii electrici de-a lungul drumului. Principalele specii de păsări evaluate în zona Lotului 1 sunt următoarele:

Specii	Zona Lotului 1
Scatiu (<i>Carduelis spinus</i>)	În zbor
Dumbrăveancă (<i>Coracias garrulus</i>)	În zbor
Porumbelul gulerat (<i>Columba palumbus</i>)	În zbor
Cioara grivă (<i>Corvus cornix</i>)	Pe câmpul agricol
Cinteză (<i>Fringilla caelebs</i>)	Pe crengi în căutare de hrană.
Vrabia de câmp (<i>Passer montanus</i>)	La marginea tufișurilor.
Boicușul (<i>Remiz pendulinus</i>)	Pe sol, în iarbă
Graur (<i>Sturnus vulgaris</i>)	Pe cer, în stoluri (migrație)
Silivia comună (<i>Sylvia communis</i>)	Pe crengi. În căutare de hrană.
Porumbelul de grădină (<i>Streptopelia turtur</i>)	În zbor
Grangurul (<i>Oriolus oriolus</i>)	În zbor
Rândunică (<i>Hirundo rustica</i>)	Pe liniile electrice și pe arbuști fructiferi.

Tabelul 4-40: Specii de păsări evaluate în zona Lotului 1



Figura4-31 : Imagini cu habitate modificate în zona drumului, Lotul 1

În zona Lotului 1 nu au fost identificate habitate critice și specii rare, vulnerabile și pe cale de dispariție din flora și fauna locală.

4.8.5.1. Lotul 2 (Drochia – Rîșcani, 27,4 km)

În acest lot se află o zonă a sitului Emerald „Lunca Baraboi” (Cod sit: MD0000023) – la o distanță destul de mare de drum – 6,5 km, astfel încât acest sit nu reprezintă o zonă sensibilă de monitorizare pentru drumul R7, în etapa de construcție. În urma examinării terenurilor din zona Lotului 2, s-a constatat, de asemenea, că, la fel ca în cazul Lotului 1, caracterul specific al Stepei de la Bălți constă în exploatarea aproape totală a terenurilor agricole și în predominanța culturilor de câmp.

Trasatul traversează în principal terenuri agricole și terenuri abandonate cu pante. Aceste zone nu prezintă un interes deosebit pentru evaluarea riscului la adresa biodiversității, întrucât aici nu există păduri sau arii naturale protejate. În Lotul 2, zona podului rutier peste râurile Răut și Târnovei (km 38+410 m) și peste râul Copaceanca (km 55+670 m) a prezentat un interes mai mare în cadrul inspecției pe teren. În această zonă au fost identificate în principal specii de rogoz și stuf, precum și alte specii erbacee deja uscate. Din punct de vedere al speciilor animale, au fost observate un exemplar de iepure de câmp-*Lepus europaeus*, urme de rozătoare mici din genurile *Sorex* și *Myotis*, precum și câteva specii de păsări comune. De-a lungul drumului se găsesc, de asemenea, sporadic arbuști din genurile *Ligustrum*, *Swida*, *Sambucus* și altele, care cresc sporadic și nu prezintă interes din punctul de vedere al biodiversității.



Figura4-32 : Imagini cu vegetația tipică din Lotul 2

Pe terenurile evaluate din Lotul 2 s-au observat doar urme ale unor specii mici de rozătoare – Rodenta – și ale unor specii comune de păsări în zbor, pe câmpurile agricole și pe stâlpii electrici de-a lungul drumului. Principalele specii de păsări evaluate în zona Lotului 2 sunt următoarele:

Specii	Zona Lotului 2
<i>Alauda arvensis</i>	În fitocenozele de pajiști
<i>Aegithalos caudatus</i>	În căutare de hrană.
<i>Carduelis carduelis</i>	Pe crengi. În căutarea hranei
<i>Certhia familiaris</i>	În fitocenozele de pajiște
<i>Ciconia ciconia</i>	Pe vârful unui stâlp
Specii din familia Corvidae	În fitocenozele de pajiști
<i>Fringilla caelebs</i>	Pe copac. În căutare de hrană.
<i>Sitta europaea</i>	Pe crengi. În căutare de hrană.
Păsări din genul Passers	Pe tufișuri.

Tabelul 4-41: Specii de păsări evaluate în zona Lotului 2

În zona Lotului 2 nu au fost identificate habitate critice și specii rare, vulnerabile și pe cale de dispariție din flora și fauna locală.

4.8.5.2. Lotul 3 (Riscani – Costești, 30 km)

Acest lot a fost ultimul monitorizat, deoarece aici se află unele dintre cele mai sensibile habitate din zona drumului – situl Emerald „Prutul de Mijloc” (cod sit MD00000011), cu zonele protejate incluse în acest sit: *rezervații naturale*: „Pociumbeni”, „Lucăceni”, „Șaptebani” și 2 monumente ale naturii (cheile).

În ceea ce privește pădurea din siturile Emerald „Prutul de Mijloc” (zonele de protecție naturală „Șaptebani” și „Lucăceni”), în zona adiacentă drumului R7, a fost identificat un habitat de tip G1.1, pe soluri mezotrofe și dominat de specii de stejar – *Quercus robur* și *Quercus petraea*, cu prezența altor specii de foioase: *Fagus sylvatica*, *Carpenus betulus* și *orientalis*, *Tilia cordata*, *Cerasus avium* și alți arbuști: *Crataegus*, *Ligustrum*, *Swida*, *Sambucus nigra*, *Staphylea pinnata*. În zona forestieră adiacentă drumului R7 s-a stabilit un *habitat de tip G1.A1*, pe soluri eutrofe sau mezotrofe, cu straturi erbacee și arbustive de obicei ample și bogate în specii, dominate de speciile de stejar/gorun – *Quercus robur* și *Quercus petraea* – și cu prezența altor specii de foioase: *Fagus sylvatica*, *Carpenus betulus*, *Carpinus orientalis*, *Tilia tomentosa*, *Ulmus carpinifolia*, alături de specii de arbuști: *Cornus mas*, *Corylus avellana*, *Cotinus coggygria*, *Crataegus spp.* și altele. Au fost evaluate pe teren mai multe specii de plante erbacee, în principal din genurile: *Hordelymus*, *Hypericum*, *Inula*, *Isopyrum*, *Lamium*, *Lapsana*, *Lathyrus*, *Pulmonaria*, *Pyretrum*, *Ranunculus*, *Stellaria*, *Taraxacum* și altele.

Au fost evaluate pe teren și alte specii de plante erbacee, în principal din genurile: *Artemisia*, *Asarum*, *Asparagus*, *Brachypodium*, *Bromopsis*, *Corydalis*, *Dactylis*, *Ranunculus*, *Salvia*, *Scutellaria* și altele.



Figura4-33 : Imagini din pădurile „Șaptebani” și „Lucăceni”

În etapa de monitorizare a siturilor Emerald „Prutul de Mijloc” (zonele de protecție naturală „Șaptebani” și „Lucăceni”) au fost identificate următoarele specii de păsări:

Specii	Zona Lotului 3
<i>Aegithalos caudatus</i>	Pe copac
<i>Carduelis chloris</i>	În zbor
<i>Cyanistes caeruleus</i>	La marginea pădurii
<i>Cuculus canorus</i>	Pe copac
<i>Corvus cornix</i>	În zbor
<i>Fringilla coelebs</i>	În zbor
<i>Spinus spinus</i>	Pe copac.
<i>Streptopelia decaocto</i>	La marginea pădurii.
<i>Oriolus oriolus</i>	Pe ramurile copacului.
<i>Parus lugubris</i>	La marginea pădurii
<i>Pica pica</i>	Pe vârful unui stâlp
<i>Picus canus</i>	În zbor
<i>Poecile palustris</i>	Pe copac.
<i>Pyrrhula pyrrhula</i>	În zbor
<i>Upupa epops</i>	Pe copac.

Tabelul 4-42: Specii de păsări evaluate în zona Lotului 3

În acest sector au fost observate frecvent următoarele specii de faună: mistreș-Sus scrofa, căprior-*Capreolus capreolus*, vulpe-*Vulpes vulpes*, iepure de câmp -*Lepus europaeus*, Gușterul -*Lacerta viridis* și Șarpele de casă -*Natrix natrix*.

Descrierea detaliată a habitatelor și a speciilor de floră și faună din siturile Emerald „Șaptebani” și „Lucăceni” este inclusă în secțiunile 4.7.1 – 4.7.6.

În cealaltă zonă examinată (Lotul 3), situată în zonele de stepă și agricole, s-au identificat de-a lungul traseului câțiva arbuști din genurile: *Crataegus*, *Ligustrum*, *Swida*, *Sambucus*.

Sectoarele de aria corpurilor de apă de-a lungul drumului sunt supuse unei degradări intense, datorită efectelor cumulative ale principalilor factori asociați cu schimbările climatice și antropice, cum ar fi secetele excesive, care au contribuit în ultimii ani la defolierea arborilor și generează pierderi mari de creștere, putând provoca dezechilibre ecologice în ecosistemele de stepă, cumulându-se cu apariția riscului de uscare. În ceea ce privește fauna din această zonă, se pot observa cel mai des următoarele specii de păsări: *Ficedula albicollis*, *Ficedula parva*, *Sylvia atricapilla*, *Phylloscopus collybita*, *Sturnus vulgaris*, *Alauda arvensis*, *Turdus merula* și *Turdus philomelos*. Aceste specii de păsări sunt principalii consumatori de insecte din câmpurile agricole și de pe pajiști. Pe aceste terenuri se găsesc, de asemenea, animale domestice (oi și capre) care pasc.

Alte terenuri examinate în Lotul 3 sunt *habitate modificate*, situate în zona podurilor rutiere, în apropierea râului Ișnovăț (km 14,55), a râului Botna (km 27,30) și a râului Botnișoara (km 33,45). În această zonă au fost identificate în principal specii de rogoz și alte specii de plante erbacee deja uscate. Din specia animală a fost observat un exemplar de *Anguis fragilis*, urme de rozătoare mici din genurile *Sorex* și *Myotis*, precum și mai multe specii de păsări comune.



Figura4-34 : Imagini cu vegetația tipică din zona drumului din Lotul 3

În zona Lotului 3 nu au fost identificate habitate critice și specii rare, vulnerabile și pe cale de dispariție din flora și fauna locală.

4.8.5.3. Lotul 4 (noua variantă ocolire din jurul orașului Drochia)

În urma examinării pe teren a noii șosele de ocolire din jurul orașului Drochia, s-a stabilit că această zonă traversează terenuri agricole tipice de stepă, minimizând impactul asupra teritoriilor naturale. În zonă nu există situri „Emerald” sau arii naturale protejate de stat (NPA). Au fost observate doar câteva specii de păsări comune în această zonă, care se hrănesc cu insecte dăunătoare culturilor agricole, precum: *Corvus cornix*, *Ficedula parva*, *Fringilla coelebs*, *Sylvia atricapilla*, *Phylloscopus collybita*, *Spinus spinus*, *Sturnus vulgaris*, *Alauda arvensis* și *Turdus merula*. Au fost observate mai multe urme de șobolani de câmp și de cârțițe. Pe aceste terenuri se găsesc mai multe animale domestice (oi și capre) care pasc.



Figura4-35 : Imagini cu vegetația tipică din zona drumului din Lotul 4

În zona Lotului 4 nu au fost identificate habitate critice și specii rare, vulnerabile și pe cale de dispariție din flora și fauna locală.

4.8.5.4. Lotul 5 (Costești, raionul Rîșcani)

Având în vedere că nu dispunem de detalii privind amplasamentul drumului către un nou pod, care va uni Republica Moldova cu România, putem doar estima că în această zonă se va afla zona sensibilă a sitului Emerald „Middle Prut” (codul sitului MD00000011) – în zona satului Costești.

În urma examinării terenurilor din zona de frontieră cu România și după stabilirea traseului drumului, este evident că s-a efectuat o examinare detaliată a habitatelor naturale în cadrul procedurii de evaluare a impactului asupra mediului într-un context transfrontalier (în conformitate cu articolul 11 din Legea nr. 86/2024 și cu tratatele internaționale la care Republica Moldova este parte, care va fi inițiată de autoritățile centrale de mediu din Moldova în colaborare cu România. În special, vor fi examinate speciile de floră și fauna din habitatele naturale tipice ecosistemelor acvatică, mlaștinilor și iazurilor, situate pe malurile râului Prut.

4.8.5.5. Lotul 6 (Soroca – granița cu Ucraina, 7,4 km)

În această zonă au fost examinate habitatele din situl „Stâncile Nistrene” (cod sit: MD00000014) inclus în Lista Emerald, precum și rezervațiile peisagistice: Cosăuți, monumentele naturii: Pragurile Nistrului, aflorimentul de gresie și granit de la Cosăuți, din zona unui nou drum de acces către podul peste Nistru (Cosăuți – Yampil).

Construcția segmentului de drum de acces în zona satului Cosăuți se află pe terenuri agricole, în mare parte abandonate și degradate, iar din punct de vedere al vegetației aici predomină doar speciile de buruieni. Zona nu prezintă importanță pentru biodiversitate. Cu toate acestea, în imediata vecinătate a acestei zone se află situl Emerald „Stâncile Nistrului”, care face parte din ariile naturale protejate (NPA) din bazinul hidrografic al Nistrului.

Astfel, această zonă a fost vizitată în scopul monitorizării habitatelor din situl Emerald și a faunei din acestea, în special a zonelor atractive pentru păsările acvatice.

Ca urmare a examinării pe teren, pentru această zonă au fost identificate tipurile de **habitate** de interes european pentru care situl Emerald „Stâncile Nistrene” **G1.A4 – Păduri mlăștinoase de arin pe turbă** (tipul de habitat 4 din Rezoluția Convenției de la Berna). Atenția noastră s-a concentrat pe identificarea urmelor speciei rare *Lutra lutra*, însă prezența acesteia nu a fost constatată, iar cercetătorii de la Institutul de Zoologie, cu care am purtat discuții, nu au identificat această specie de mamifer în zonă în ultimii ani.

Dintre speciile de păsări acvatice, în apele râului Nistru au fost identificate mai multe specii de rațe sălbatice și gâște, precum *Anas platyrhynchos*, *Anas acuta*, *Anas crecca*, *Anser fabalis*, *Anser anser*, *Branta ruficollis*, *Lanius collurio*, *Lanius minor*, *Tadorna tadorna*, dar și două specii de lebede – *Cygnus cygnus* și *Cygnus olor*. Iarna curentă a fost mai rece decât cele anterioare, o parte a râului Nistru înghețând, ceea ce a creat unele dificultăți în localizarea acestor păsări migratoare în bazinele hidrografice ale Republicii Moldova. Cu toate acestea, în urma monitorizării, nu s-a constatat un impact major asupra acestor specii în etapa actuală, însă în etapa de construcție a drumului aceste habitate pot fi afectate de zgomot și vibrații, precum și de prezența utilajelor.

Este evident că impactul direct se va produce în perioada de construcție a podului, acțiune care nu este inclusă în prezentul proiect. Recomandarea noastră este că, în etapa de elaborare obligatorie a ESIA în context transfrontalier, în conformitate cu Procedura de evaluare a impactului asupra mediului în context transfrontalier (în conformitate cu articolul 11 din Legea nr. 86/2024 și în conformitate cu tratatele internaționale la care Republica Moldova este parte), este necesară o examinare detaliată a habitatelor naturale, a speciilor de floră și faună din habitatele naturale tipice ecosistemelor acvatice, mlaștinilor și iazurilor, care se află în zona râului Nistru.





Figura4-36 : Imagini din zona râului Nistru cu păsări acvatice

Alte zone studiate în apropierea drumului Lot 6, reprezintă *rezervați peisagistice*: Cosăuți, precum și *monumentele* naturii: pragurile Nistrului, formațiunile de gresie și granit din Cosăuți. Acestea sunt zone amenajate, frecvent vizitate de populație ca locuri sfinte, în special pentru a se aproviziona cu apă de la izvorul Stanca-Jeloboc. Zona este înconjurată de fondul forestier, administrat de districtul forestier Cosăuți. Descrierea detaliată se regăsește în secțiunea 4.7.2.

În ceea ce privește fauna din această zonă, se pot observa cel mai des următoarele specii de păsări: *Ficedula albicollis*, *Ficedula parva*, *Sylvia atricapilla*, *Phylloscopus collybita*, *Sturnus vulgaris*, *Alauda arvensis*, *Milvus migrans*, *Turdus merula* și alte specii din familia *Passeriformes*. Aceste specii de păsări sunt principalii consumatori de insecte din câmpurile agricole și de pe pajiști. Pe aceste terenuri se găsesc, de asemenea, animale domestice (oi și capre) care pasc.



Figura4-37 : Imagini din zona rezervației peisagistice Cosăuți

În zona Lotului 6 nu au fost identificate habitate critice și specii vulnerabile sau pe cale de dispariție din flora și fauna locală.

4.8.5.6. Întâlniri organizate

Au fost organizate mai multe întâlniri pe teren cu specialiști în silvicultură și din mediul științific (05.09.2025, 11.09.2025, 18.09.2025, 07.10.2025, 24.10.2025, 31.10.2025, 03.11.2025), precum și discuții permanente online, în special cu reprezentanții: instituțiilor științifice ale Universității de Stat din Moldova: Institutul de Zoologie (dr. Victoria Nisteanu, dr. Zubcov), Grădina Botanică (Institut) (dr. Aliona Miron, dr. Aliona Lisnic), Institutul de Ecologie și Geografie (dr. Begu), dar și cu specialiști de la Institutul din domeniul silviculturii – ICAS (Ion Talmaci), Agenția „Moldsilva” (Petru Rotaru), precum și de la întreprinderile silvice: Glodeni

(Scorpan Andrei) și raionul Rîșcani (Bujac Veceslav), Soroca (Pînzaru Mihail)



Figura4-38 : Imagini de la întâlnirile pe teren cu specialiști din domeniul silviculturii și al cercetării științifice

Scopul întâlnirilor a fost de a revizui și analiza lacunele față de RP6 pentru Raportul ESIA, discutând detalii importante privind speciile/habitatele țintă, precum și riscul estimat pentru speciile de animale. De asemenea, au fost discutate aspecte legate de riscurile și impacturile posibile prevăzute asupra biodiversității, precum și măsurile de atenuare care urmează să fie identificate. De asemenea, ni s-au furnizat mai multe documente justificative privind biodiversitatea sensibilă din zonă și datele de monitorizare a habitatelor și a speciilor țintă de floră și faună sălbatică (Amenajamentele silvice pe ÎS Glodeni (OS Rîșcani) și raionul Soroca Amenajamentele silvice pe ÎS Soroca - OSCosăuți (sud-estul orașului Soroca) și altele.

4.8.5.7. Concluzii generale:

În zona proiectului, în perioada observată, nu au fost identificate specii vulnerabile sau pe cale de dispariție din faună și floră, incluse în ediția a 3-a a Cărții Roșii a Republicii Moldova, în tratatele internaționale privind biodiversitatea, în directivele UE și în Rezoluția UE nr. 6.

Ca urmare a concluziilor întâlnirilor organizate pe teren și a comunicărilor online cu specialiști din administrațiile ariilor naturale protejate, întreprinderilor forestiere și institutelor de cercetare științifică, nu s-au constatat pericole de degradare a habitatelor și a speciilor de floră, nici de afectare a faunei și a rutelor de migrație în perioada de observare.

În orice caz, recomandările noastre sunt ca întreprinderea de construcții să angajeze un expert în mediu/biodiversitate pentru a evalua monitorizarea pe teren, pe durata perioadei de construcție și de exploatare, în special în zonele de habitate naturale din siturile Emerald, din ariile naturale protejate și din păduri.

În cazul apariției oricărui risc pentru animale sau comunități vegetale importante, vor fi informați reprezentanții administrațiilor ariilor naturale protejate de stat, întreprinderilor în silvicultură, Inspectoratului pentru Protecția Mediului și consultate instituțiile științifice, pentru a se lua măsuri urgente în aceste cazuri, conform prevederilor stabilite în Planul de management.

4.9. Condiții socio-economice

Prezenta secțiune oferă o imagine de ansamblu asupra contextului socio-economic din zona de studiu și din zona de influență a proiectului, unde urmează să fie implementate lucrările de construcție și reabilitare din cadrul Tranșei 1 a Proiectului Rețelei Rutiere TEN-T.

4.9.1. Contextul național, regional și local

Republica Moldova este o țară fără ieșire la mare, cu venituri medii-scazute, situată între România și Ucraina, cu o populație redusă (2,4 milioane) și în curs de îmbătrânire, dar și cu un grad ridicat de ruralitate. Țara se află într-un proces avansat de aderare la UE și își armonizează cadrul legal și instituțional la standardele UE, inclusiv în domeniile de mediu și social. Moldova rămâne puternic dependentă de **agricultură**, de remitențe și de servicii și este vulnerabilă la crize externe (războiul din țara vecină Ucraina, creșterile bruște ale prețurilor la energie, fenomenele legate de hazarduri naturale).

Guvernanța și structura politică

În conformitate cu Constituția Republicii Moldova, țara funcționează ca o republică parlamentară, cu separarea puterilor între Parlament, Guvern (Cabinetul Miniștrilor), Președinte și sistemul judiciar.

Prim-ministrul conduce Guvernul, care își desfășoară activitatea în cadrul unui sistem politic multipartid și al unui cadru bazat pe statul de drept, pluralismul politic și respectarea drepturilor omului și a tratatelor internaționale.

Guvernanța națională și administrația publică

La nivel central, sistemul de guvernare al Moldovei este alcătuit din ministere și autorități publice centrale (APC) subordonate Guvernului și coordonate de Cancelaria de Stat. Următoarele ministere constituie nucleul Guvernului (începând cu 2025):

- Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale (MIRD)
- Ministerul Afacerilor Externe
- Ministerul Justiției
- Ministerul Muncii și Protecției Sociale
- Ministerul Finanțelor
- Ministerul Dezvoltării Economice și Digitalizării
- Ministerul Agriculturii și Industriei Alimentare
- Ministerul Apărării
- Ministerul Afacerilor Interne
- Ministerul Educației și Cercetării
- Ministerul Culturii
- Ministerul Sănătății
- Ministerul Mediului
- Ministerul Energiei

Serviciile publice sunt furnizate atât de autoritățile **centrale**, cât și de cele **locale**. Autoritățile publice centrale sunt responsabile, la nivel național pentru domeniile: transportul, telecomunicațiile, energia, învățământul

superior, sănătatea publică și protecția socială. Furnizarea serviciilor este asigurată de ministerele de resort, agenții și instituții publice autonome (unele dintre acestea având statutul de autorități publice centrale care nu sunt subordonate ministerelor).

Părți interesate/Instituții	Principalele responsabilități
Guvernul Republicii Moldova (GM)	Guvernul joacă un rol central în procesul de expropriere și este, de obicei, principala autoritate decisivă cu decizii asupra exproprierii. Acesta adoptă HG sau reglementările necesare pentru a efectua exproprierea în interes public și stabilește temeiul juridic pentru preluarea terenurilor private. În cazul infrastructurii naționale (drumuri, poduri, autostrăzi, lucrări publice naționale), această responsabilitate este adesea delegată Ministerului Infrastructurii și Dezvoltării Regionale sau unei alte autorități publice centrale responsabile de proiect.
Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale (MIRD)	Autoritate centrală specializată, responsabilă de politica în domeniul infrastructurii și dezvoltării regionale. Supraveghează reabilitarea, modernizarea și extinderea rețelei rutiere naționale; asigură mecanismele de finanțare din fondul rutier; coordonează infrastructura de alimentare cu apă și canalizare; și pune în aplicare planificarea dezvoltării regionale și urbane. (Regulament aprobat prin HG nr. 690/2017)
Administrația Națională a Drumurilor (fosta Administrația de Stat a Drumurilor) (AND)	Înființată în 2022 în cadrul MIRD. Responsabilă de întreținerea, repararea, reabilitarea și gestionarea drumurilor publice naționale. La 13 iunie 2024, Guvernul a aprobat reorganizarea acesteia într-o societate pe acțiuni cu capital integral de stat, pentru a îmbunătăți eficiența financiară și absorbția fondurilor externe. ANR a primit în concesiune aproximativ 5 993 km de drumuri pe o perioadă de 35 de ani. Agenția Proprietății Publice acționează în calitate de fondator al acesteia.
Agenția Națională de Transport Rutier (ANTA)	Pune în aplicare politicile naționale de transport și controlează respectarea legislației naționale și internaționale în domeniul transporturilor. Începând cu 30 iulie 2025, ANTA a primit, de asemenea, responsabilitatea pentru gestionarea siguranței infrastructurii rutiere, inclusiv inspecții, audituri de siguranță și funcționarea Consiliului Național pentru Siguranța Rutieră.
Inspectoratul Național pentru Supraveghere Tehnică (NITS)	Inspectoratul îndeplinește următoarele funcții în domeniul construcțiilor și al urbanismului: monitorizarea punerii în aplicare a documentației de amenajare a teritoriului și de dezvoltare urbană; verificarea volumului și a costurilor lucrărilor de construcție în cazurile în care proiectele sunt finanțate din fonduri publice.
Autoritățile publice locale (APL)	Dețin autoritate autonomă în materie de dezvoltare locală și prestare de servicii. Fiecare raion (district) alege un consiliu raional, care coordonează activitățile consiliilor locale. Primarii și membrii consiliilor sunt aleși pentru un mandat de patru ani prin vot direct, secret și universal. Autoritățile publice locale supraveghează eliberarea autorizațiilor locale, utilizarea terenurilor și infrastructura locală.
Agenția de Mediu (AM)	Pune în aplicare politica de mediu, eliberează acte permissive și monitorizează componentele de mediu (aer, apă, sol, biodiversitate). Publică Raportul național de mediu.
Agenția pentru Geologie și Resurse Minerale (AGRM)	Supraveghează punerea în aplicare a politicii de stat în domeniul cercetării geologice, al protecției solului și a apelor subterane, precum și al gestionării resurselor minerale.
Inspectoratul pentru Protecția Mediului (EPI)	Asigură controlul statului asupra activităților cu impact asupra mediului și asupra utilizării resurselor naturale; monitorizează acțiunile de protecție a apelor și a pădurilor și asigură respectarea cerințelor actelor permissive și a reglementărilor de mediu.
Agenția „Moldsilva”	Administrează fondul forestier de stat și gestionarea vânatului ă aceste fonduri. Asigură silvicultura durabilă și conservarea biodiversității, protecția pădurilor și gestionarea faunei sălbatice în f/f.
Agenția Națională pentru Sănătate Publică (NAPH)	Monitorizează calitatea apei potabile și a apelor uzate; asigură respectarea standardelor sanitare și de sănătate. Supraveghează prevenirea riscurilor pentru sănătate legate de poluarea apei și a aerului.
Inspectoratul de Stat al Muncii	Monitorizează și asigură respectarea legislației muncii și a drepturilor angajaților. Asigură condiții de muncă echitabile, remunerație corespunzătoare, respectarea timpului de lucru și de odihnă, precum și siguranța la locul de muncă. Misiunea sa este de a proteja lucrătorii și de a promova securitatea și sănătatea în muncă, verificând dacă angajatorii respectă întreaga legislație a muncii.
Inspectoratul General pentru Situații de Urgență	Funcționează în subordinea Ministerului Afacerilor Interne. Este responsabil de protecția civilă, gestionarea răspunsului la dezastre și coordonarea acțiunilor de urgență legate de hazarduri naturale sau tehnologice.

Tabelul 4-43: Responsabilitățile instituționale relevante pentru proiect

Sistemul de guvernanță al Republicii Moldova combină un cadru de politici centralizat cu o administrație locală

descentralizată. Instituțiile enumerate mai sus asigură implementarea proiectului în conformitate cu legislația națională privind infrastructura, mediul, siguranța și sănătatea publică. Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale asigură orientarea generală a politicilor, în timp ce Administrația Națională a Drumurilor acționează ca entitate de implementare a proiectului, în coordonare cu organismele de supraveghere în domeniul mediului și al aspectelor sociale.

4.9.2. Guvernanța regională

În conformitate cu Legea nr. 438/2006 privind dezvoltarea regională, Moldova este împărțită în trei regiuni de dezvoltare – Nord, Centru și Sud – care funcționează mai degrabă ca unități de planificare și coordonare a dezvoltării regionale decât ca jurisdicții administrative. Proiectul se află în Regiunea Nord.¹⁷

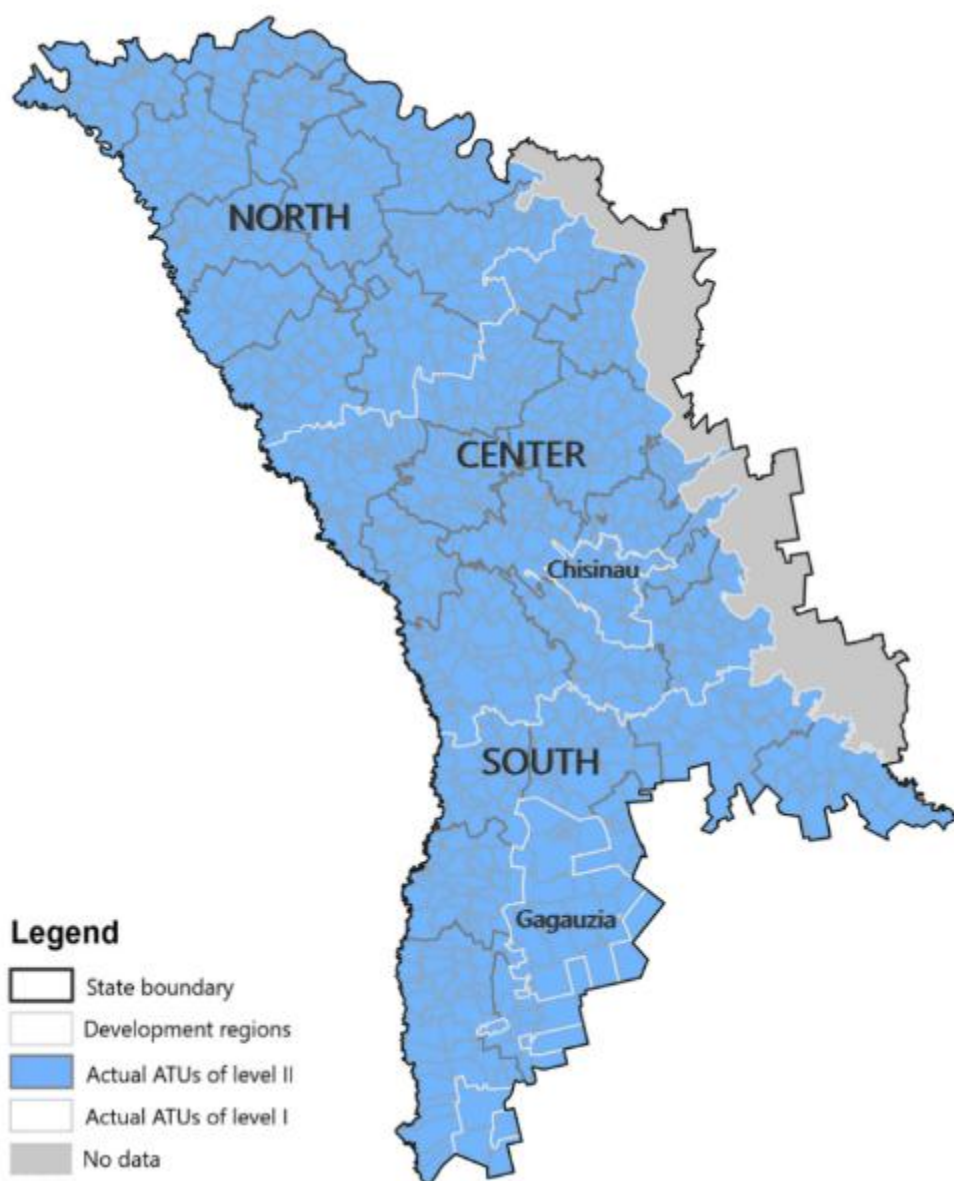


Figura4-39 : Unități teritoriale administrative din Moldova

¹⁷ Legea nr. LP438/2006 din 28.12.2006 https://www.legis.md/cautare/getResults?doc_id=107434&lang=ro

Sursă: https://www.researchgate.net/figure/Actual-administrative-territorial-organization-of-Moldova-The-development-regions-do-not_fig1_364096932

Strategia națională de dezvoltare regională 2022-2028 promovează acțiuni coordonate între autoritățile centrale și locale pentru îmbunătățirea condițiilor de viață, creșterea ocupării forței de muncă, atragerea investițiilor și modernizarea infrastructurii. Strategiile la nivel de raion identifică în mod constant starea precară a drumurilor și infrastructura de transport deficitară ca fiind constrângeri critice pentru creșterea economică și integrarea regională.

Constatările din cadrul proiectului comun UE/Consiliul Europei „Strategii urbane conduse de comunitate în orașele istorice” (COMUS) subliniază, de asemenea, necesitatea îmbunătățirii legăturilor de transport cu orașele învecinate pentru a consolida cooperarea regională și internațională. Consultările desfășurate în cadrul procesului de implicare a părților interesate organizat de ESA au confirmat că starea deteriorată a drumurilor și conectivitatea limitată a transporturilor sunt considerate de autoritățile locale și de locuitori drept probleme socio-economice urgente¹⁸.

Cadrul de guvernare locală

Administrația publică locală își trage autoritatea din articolul 109 din Constituție, care stabilește principiile autonomiei locale, descentralizării serviciilor publice și consultării cetățenilor în chestiuni de interes local.

Administrația locală funcționează pe două niveluri:

- Nivelul I: consiliile orașelor/municipalităților și ale satelor (comunelor), care se ocupă de problemele locale;
- Nivelul II: consiliile raionale și municipiul Chișinău, care coordonează serviciile publice la nivel de raion.

Consiliile locale sunt alese pentru un mandat de patru ani prin vot universal, direct și secret. Consiliile raionale își aleg proprii președinți, în timp ce primarii și consilierii locali sunt aleși separat pentru fiecare comună sau municipiu.

Administrațiile locale exercită atât competențe autonome, cât și competențe delegate, inclusiv în domeniul planificării, al gestionării infrastructurii și al reglementării utilizării terenurilor.

Districte administrative din zona proiectului:

- Lotul 1: Soroca, raionul Drochia.
- Lotul 2: Drochia, raionul Rîșcani
- Lotul 3: raionul Rîșcani
- Lotul 4: raionul Drochia
- Lotul 5: raionul Rîșcani
- Lotul 6: raionul Soroca

Lot	Lungime aproximativă (km)	Unități administrative cheie / localități din zona de interes
1	29	Raionul Soroca – satul Șolcani, Raionul Drochia – satul Zgurița, satul Chetrosu, orașul Drochia
2	30,5	Raionul Drochia – orașul Drochia, satul Țarigrad, satul Nicoreni, raionul Rîșcani – orașul Rîșcani (cu satul Bălanul Nou).
3	30	Raionul Rîșcani – orașul Rîșcani (cu satul Balanul-Nou), satul Pîrjota, satul Hiliuți, satul Șaptebani, comuna Gălășeni (cu satul Mălăiești), satul Petrușeni, comuna Costești (cu satele Pășcăuți, Dămășcani, Duruitoarea, Proscureni)
4	7,3	Raionul Drochia – orașul Drochia, satul Țarigrad, satul Miciurin

¹⁸ <https://pjp-eu.coe.int/en/web/comus/home.html>

5	5	Raionul Rîșcani – comuna Costești (cu satele Pășcăuți, Dămășcani, Duruitoarea, Proscureni)
6	7,4	Raionul Soroca – satul Cosăuți

Tabelul 4-44: Lungimi aproximative și localități din zona de influență

Proiectul R7 este situat în regiunea de dezvoltare Nord – zone în care calitatea infrastructurii de transport limitează mobilitatea, comerțul și investițiile. Prin îmbunătățirea stării drumurilor și a conectivității regionale, proiectul va sprijini în mod direct obiectivele de dezvoltare regională ale Moldovei, va stimula economiile locale și va spori oportunitățile de venituri ale gospodăriilor de-a lungul coridorului.

4.9.3. Populația, datele demografice, tendințele de migrație și ocuparea forței de muncă

Dimensiunea și structura populației Conform Recensământului populației și locuințelor din 2024, Moldova are aproximativ 2,41 milioane de locuitori cu reședința obișnuită, o scădere de aproximativ 14% față de 2014, determinată de nașterea scăzută și de emigrația susținută. Populația rămâne predominant rurală: 53,6% în mediul rural și 46,4% în mediul urban, ceea ce face din Moldova una dintre cele mai rurale țări din Europa. Femeile reprezintă aproximativ 52,8% din populație. Îmbătrânirea populației se accelerează. Datele finale ale recensământului indică faptul că aproximativ 20,5% din populație se află sub vârsta activă, 55,7% se află la vârsta activă și 23,7% peste vârsta activă, ceea ce semnalează o povară demografică tot mai mare asupra populației active.

Caracteristici demografice Din punct de vedere etnic, aproximativ 84–85 % dintre locuitori se identifică ca moldoveni/români, ucrainenii, găgăuzii¹⁹, rușii, bulgarii și romii constituind principalele minorități. Rata fertilității este sub nivelul de înlocuire: rata totală a fertilității (RTF) la nivel național este de aproximativ 1,6 copii pe femeie, cu valori ceva mai ridicate în regiunile de dezvoltare din centrul și sudul țării (1,76–1,90) decât în Chișinău și în nord.

Tendințe migratorii: Moldova este o țară clasică de emigrație. Între 2014 și 2024, populația rezidentă a scăzut cu aproximativ 380–450 de mii de persoane, în mare parte din cauza migrației externe negative și a creșterii naturale scăzute. Estimările indică aproximativ 1–1,2 milioane de cetățeni moldoveni care trăiesc în străinătate, adică aproape o treime din totalul cetățenilor, mulți dintre aceștia fiind în vârstă de muncă. Emigrația este atât pe termen lung, cât și temporară/sezonieră, orientată istoric mai întâi către țările CSI și, din ce în ce mai mult, către statele membre ale UE.

Ocuparea forței de muncă și piața muncii

Datele din Ancheta asupra forței de muncă și din Recensământul din 2024 indică o rată de ocupare relativ scăzută. În 2024, doar aproximativ 40,2 % dintre persoanele cu vârsta de peste 15 ani erau angajate (~783 mii de persoane), în timp ce peste un milion de adulți se aflau în afara pieței muncii. În 2023, rata șomajului a fost de 4,6 %, dar această cifră maschează un nivel substanțial de sub ocupare a locurilor de muncă și inactivitate economică. Piața muncii se caracterizează prin:

- o pondere ridicată a forței de muncă în agricultură și în sectorul serviciilor cu productivitate scăzută,

¹⁹ Deși populația gagauză este recunoscută oficial ca minoritate etnică la nivel național, este important de menționat că aceasta constituie, de asemenea, populația principală a unității teritoriale autonome Gagauzia (UTAG) din sudul Moldovei. Prin urmare, statutul său diferă de cel al altor minorități, deoarece beneficiază de o formă distinctă de autoguvernare administrativă, culturală și politică, stabilită în conformitate cu legislația moldovenească.

- un nivel semnificativ de muncă informală și sezonieră, precum și
- o dependență puternică de remitențele trimise de migranții din străinătate.

Aceste tendințe naționale conturează situația mai specifică din raioanele Soroca, Drochia și Rîșcani.

Raionul Soroca (Regiunea de Dezvoltare Nord) – Lotul 1, Coridorul transfrontalier 6

Populația și structura așezărilor Raionul Soroca este situat în partea de nord-est a Republicii Moldova, la aproximativ 155–160 km de Chișinău, pe malul drept al râului Nistru, care face parte din granița de stat cu Ucraina. Raionul acoperă o suprafață de aproximativ 1.043 km² și cuprinde circa 68 de localități, cu o populație estimată **la 88.000 de locuitori (2024)**, în funcție de sursele statistice și ajustările demografice. Densitatea populației este moderată în comparație cu standardele naționale.

Structura așezărilor este predominant rurală, aproximativ 70–75% din populație locuind în sate, în timp ce orașul Soroca reprezintă principalul centru urban, concentrând serviciile administrative, economice și sociale. Așezările au, de obicei, o dispunere liniară și sunt strâns aliniate cu coridoarele de transport, în special cu drumurile naționale precum R7, ceea ce reflectă o dependență puternică de infrastructura rutieră pentru mobilitate și acces la servicii.

Profil demografic Raionul are o compoziție multietnică, incluzând o populație majoritară moldovenească/română (75–80%), alături de minorități ucrainene și ruse, precum și o comunitate romă semnificativă, concentrată în special în orașul Soroca și în așezările din apropiere. Printre caracteristicile demografice cheie se numără: tendințe de îmbătrânire a populației, cu o proporție tot mai mare de rezidenți vârstnici; rate scăzute ale fertilității, sub nivelul de înlocuire; indici de dependență ridicați, în special în zonele rurale. Aceste tendințe sunt în concordanță cu modelele mai generale observate în nordul Moldovei, unde declinul demografic este determinat de migrația externă susținută și de ratele scăzute ale natalității.

Tendențe migratorii Raionul Soroca este afectat în mod semnificativ atât de dinamica migrației externe, cât și de cea internă: niveluri ridicate de migrație a forței de muncă în străinătate, în special către țări din UE precum Italia, Germania și Franța; remitențele reprezintă o componentă cheie a veniturilor gospodăriilor și a rezilienței economice locale; migrația internă se caracterizează prin exodul populației tinere către marile centre urbane, inclusiv Chișinău, sau în străinătate. În comparație cu raioanele centrale, raionul Soroca prezintă o integrare limitată în marile zone de navetă, ceea ce duce la tendințe de depopulare mai pronunțate, deficit de forță de muncă și îmbătrânirea comunităților rurale.

Ocuparea forței de muncă și structura economică Economia raionului Soroca este în principal agrară, cu o diversificare industrială limitată, dar susținută de unele activități industriale și de prelucrare a produselor agricole notabile. Printre caracteristicile cheie se numără: agricultura ca sector dominant, incluzând culturile de cereale, floarea-soarelui, horticultura și creșterea animalelor; prezența întreprinderilor agricole de mici dimensiuni și a activităților economice informale, în special în zonele rurale; comerțul și serviciile transfrontaliere, facilitate de proximitatea față de Ucraina și de punctele de trecere a frontierei din regiune; activitate industrială limitată, axată pe prelucrarea alimentelor, materiale de construcții și producție manufacturieră la scară mică.

Raionul găzduiește companii economice importante, printre care: **Fabrica de brânzeturi „Soroca” Lactalis Alba** – unul dintre cei mai mari procesatori de produse lactate din țară; **Alfa-Nistru S.A.** – un important producător de conserve de fructe și legume și de sucuri, cu piețe atât pe plan intern, cât și de export. În plus,

raionul include două subzone ale **Zonei Economice Libere „Ungheni-Business”**, care acoperă peste 20 de hectare, sprijinind investițiile și dezvoltarea industrială.

Disponibilitatea resurselor naturale susține și mai mult economia locală, printre acestea numărându-se: resurse minerale (nisip, pietriș, argilă) utilizate în construcții; resurse hidrogeologice, inclusiv ape subterane și izvoare naturale, cu un potențial dă pentru dezvoltarea industriei alimentare, a turismului și a îmbutelierii apei. Salariile medii brute lunare sunt relativ scăzute, variind între **7.000 și 9.014 MDL**, ceea ce reflectă poziția economică periferică a raionului și oportunitățile limitate de angajare.

Contextul infrastructurii și conectivității: Raionul Soroca are o poziție geografică strategică pentru conectivitatea transfrontalieră, cu distanțe relativ scurte până la nodurile regionale cheie: 55 km până la punctul de trecere a frontierei Otaci; 164 km până la Iași (România); 353 km până la Odesa (Ucraina); 375 km până la Portul Giurgiulești (Moldova).

Raionul prezintă: o dependență ridicată de transportul rutier, inclusiv de coridorul R7, pentru accesul la piețe, locuri de muncă și servicii; importanța strategică a infrastructurii transfrontaliere, inclusiv a legăturii Soroca–Yampil peste râul Nistru; starea precară a drumurilor locale, care limitează accesibilitatea populației rurale; rolul esențial al coridoarelor de transport în lanțurile de aprovizionare agricole și în fluxurile comerciale locale.

Raionul Drochia (Regiunea de Dezvoltare Nord) – Loturile 1, 2, 4

Populația și structura așezărilor Raionul Drochia este situat în partea de nord a Republicii Moldova și face parte din Regiunea de Dezvoltare Nord, având legături funcționale cu zonele de producție agricolă și coridoarele strategice de transport, inclusiv R7.

Raionul cuprinde aproximativ **40 de localități** și are o populație estimată la **67 000 de locuitori (2024)**, pe o suprafață de aproximativ **1 000 km²**, ceea ce duce la o densitate a populației moderată spre scăzută.

Structura așezărilor este predominant rurală (70–75%), Drochia fiind principalul centru administrativ și economic. Satele sunt, în general, dispersate și orientate către agricultură, cu o dependență puternică de infrastructura rutieră pentru accesul la servicii, locuri de muncă și piețe. Modelele de așezare sunt strâns legate de coridoarele de transport, inclusiv de drumul R7, ceea ce subliniază importanța conectivității rutiere pentru viața de zi cu zi.

Profilul demografic Populația este în mare parte moldovenească/română (80–85%), cu grupuri minoritare mai mici de ucraineni, ruși și romi. Principalele caracteristici demografice includ: îmbătrânirea populației, deosebit de pronunțată în zonele rurale; scăderea natalității, sub nivelul de înlocuire; emigrarea populației tinere și a celei în vârstă de muncă, care contribuie la dezechilibrul demografic și la deficitul de forță de muncă. În comparație cu regiunile centrale, Drochia prezintă **un declin demografic mai pronunțat**, tipic pentru raioanele rurale din nord.

Tendențe migratorii Raionul Drochia este puternic afectat atât de tendințele de migrație internă, cât și de cele externe: niveluri ridicate de **migrație externă a forței de muncă**, în special către țări din UE precum Italia, Germania și Polonia; **remitențele** reprezintă o sursă importantă de venit pentru gospodării și contribuie la stabilitatea economică locală; tendințele **de migrație internă** indică o deplasare către centre urbane mai mari, în special Chișinău, sau în străinătate.

Datorită proximității limitate față de marile centre economice, raionul are **oportunități restrânse de navetă**, ceea ce accelerează depopularea și reduce forța de muncă activă.

Ocuparea forței de muncă și structura economică Economia raionului Drochia este predominant agrară, cu o oarecare dezvoltare agroindustrială și platforme industriale emergente.

Printre caracteristicile principale se numără: **agricultura ca sector primar**, incluzând **cultivarea** cerealelor (porumb), a floarea-soarelui și **a sfeclei de zahăr**, alături de creșterea animalelor; prezența unor **unități de prelucrare agroindustrială**, inclusiv producția de zahăr, depozitarea cerealelor, brutăriile și prelucrarea alimentelor; dezvoltarea **întreprinderilor mici și mijlocii (IMM-uri)** în comerț, construcții și servicii, concentrate în principal în orașul Drochia; Diversificarea industrială limitată, locurile de muncă fiind adesea **sezoniere și vulnerabile la factori externi**.

Raionul găzduiește active economice importante, printre care: **"Südzucker Moldova"** – o companie moldovano-germană care operează cea mai mare fabrică de zahăr din țară, situată în Drochia, reprezentând un angajator-cheie și un motor economic; **Parcul Industrial „Bioenergagro”** (aproximativ 13,49 ha), o platformă industrială deschisă, dotată cu infrastructură de bază și cu potențial de extindere, situată în apropierea orașului Drochia – în satul Țarigrad.

În plus, districtul susține industrii de prelucrare, cum ar fi **fabricarea de mobilă, ambalaje și producția de utilaje**, o parte din producție fiind orientată către piețele de export.

Salariile medii brute lunare variază între **7.000 și 9.278 MDL**, reflectând oportunități economice limitate, dar valori ușor mai ridicate în segmentele industriale.

Contextul infrastructurii și al conectivității Raionul Drochia beneficiază de o poziție strategică, oferind conectivitate atât la nivel național, cât și internațional: la aproximativ 121 km de Iași (România), facilitând accesul la piețele UE; la aproximativ 353 km de Portul Giurgiulești (Moldova); la aproximativ 339 km de Odesa (Ucraina).

Raionul Drochia se caracterizează prin: **o dependență puternică de infrastructura rutieră națională și regională**, inclusiv coridorul R7; rolul esențial al drumurilor în **logistica agricolă**, care leagă fermele de unitățile de prelucrare și de piețe; **acoperire limitată a transportului public**, care afectează în special așezările rurale izolate; centralizarea serviciilor esențiale (sănătate, educație, comerț) în orașul Drochia, ceea ce sporește dependența de accesibilitatea transportului.

Raionul Rîșcani (Regiunea de Dezvoltare Nord) – Loturile 2, 3, 5 Contextul coridorului transfrontalier

Populația și structura așezărilor Raionul Rîșcani este situat în partea de nord-vest a Republicii Moldova, la aproximativ **160–163 km de Chișinău**, și face parte din Regiunea de Dezvoltare Nord. Raionul este influențat direct de coridoarele naționale de transport, inclusiv de R7.

Raionul cuprinde aproximativ **55 de localități** și are o populație estimată la **60.000 de locuitori (2024)**, pe o suprafață de aproximativ **936 km²**, ceea ce duce la o densitate a populației relativ scăzută.

Structura așezărilor este predominant rurală (75–80%), Rîșcani fiind centrul administrativ, economic și de servicii. Așezările rurale sunt dispersate spațial și se bazează în mare măsură pe agricultură, fiind puternic

dependente de infrastructura rutieră pentru accesul la servicii esențiale, locuri de muncă și piețe.

Profilul demografic Populația este predominant moldovenească/română (85–90%), cu minorități mai mici de ucraineni, ruși și romi. Printre caracteristicile demografice cheie se numără: îmbătrânirea avansată a populației, în special în comunitățile rurale; rate scăzute ale fertilității, sub nivelul de înlocuire; indici de dependență ridicați și în creștere, cu un număr mai mic de persoane active din punct de vedere economic care susțin o populație îmbătrânită. Aceste tendințe reflectă modele mai ample de declin demografic tipice pentru nordul Moldovei.

Tendențe migratorii Raionul Rîșcani se confruntă cu presiuni migratorii semnificative: niveluri ridicate de migrație externă a forței de muncă, în principal către țările UE (Italia, Germania, Franța), cu o anumită migrație către țările CSI; gospodării dependente de remitențe, în special în zonele rurale; migrație internă, populația tânără strămutându-se în centre urbane mai mari, în special în Chișinău. Raionul are o integrare limitată cu principalele centre de ocupare a forței de muncă, ceea ce contribuie la depopularea continuă și la reducerea forței de muncă locale.

Ocuparea forței de muncă și structura economică Economia locală este predominant agricolă, cu o diversificare modestă susținută de activități agroindustriale și de industrie ușoară. Printre caracteristicile cheie se numără: agricultura și producția animalieră ca activități economice principale; prezența unor întreprinderi mici de prelucrare a produselor agricole și a unor afaceri locale; activitate industrială limitată, în principal în domeniul prelucrării alimentelor, al materialelor de construcții și al serviciilor; ponderea ridicată a ocupării forței de muncă în sectorul informal și sezonier. Raionul găzduiește companii notabile cu importanță regională, printre care: „**Lactis**” S.A. – un producător tradițional de produse lactate; „**Avicola Rîșcani**” S.A. – specializată în producția de ouă și carne de pasăre.

Structura economică este susținută în continuare de **industriile agroalimentare, industria ușoară și producția de materiale de construcții**, o parte din producție fiind orientată către piețele externe. Districtul Rîșcani dispune de zăcăminte de materiale de construcții, inclusiv nisip, pietriș și argilă, care sunt extrase prin exploatarea carierelor locale. Aceste cariere sunt, în general, de dimensiuni mici până la medii și furnizează materiale în principal pentru proiecte de infrastructură locale și regionale, inclusiv construcția de drumuri.

Salariile medii brute lunare variază între **6.500 și 8.695 MDL**, ceea ce reflectă oportunitățile economice limitate și dependența puternică de agricultură.

Contextul infrastructurii și al conectivității Raionul Rîșcani beneficiază de o poziție strategică pentru conectivitatea transfrontalieră, având acces atât la piețele UE, cât și la cele regionale: la aproximativ 35 km de punctul de trecere a frontierei Costești–Stânca (România), ceea ce facilitează accesul la Uniunea Europeană; la aproximativ 90 km de punctul de trecere a frontierei Otaci (Ucraina); la aproximativ 119 km de Iași (România); aproximativ 343 km până la Odessa (Ucraina); aproximativ 376 km până la Portul Giurgiulești (Moldova).

Raionul se caracterizează prin: o dependență puternică de **infrastructura rutieră (inclusiv de drumul R7)** pentru mobilitate, acces la servicii și logistică agricolă; **starea suboptimă a drumurilor locale**, în special în zonele rurale; **servicii de transport public** limitate și neregulate, ceea ce duce la o dependență tot mai mare

de transportul privat și informal; centralizarea serviciilor cheie (sănătate, educație, administrație) în orașul Rîșcani, ceea ce accentuează dependența de transport și de conectivitate²⁰.

4.9.4. Activitățile economice și veniturile gospodăriilor

Structura economică a Republicii Moldova este caracterizată de o tranziție treptată de la o economie dependentă de agricultură la una din ce în ce mai orientată către servicii și comerț. Serviciile reprezintă peste jumătate din PIB, în timp ce domeniile de agricultură și agroindustrial continuă să angajeze o parte semnificativă a forței de muncă, în special în zonele rurale. Industria este moderat dezvoltată, principalele subsectoare fiind prelucrarea alimentelor, industria ușoară, materialele de construcții și textilele.

Modul de subzistență al gospodăriilor variază semnificativ între zonele urbane și cele rurale. În comunitățile rurale, sursele de venit sunt de obicei mixte, combinând munca salariată, agricultura la scară mică, pensiile, alocațiile sociale și remitențele de la membrii familiei care lucrează în străinătate. Migrația forței de muncă rămâne unul dintre cei mai influenți factori economici, o proporție substanțială a gospodăriilor depinzând de remitențe pentru a-și finanța consumul, educația și reinvestiții în locuințe sau în întreprinderi mici.

Câștigurile medii brute lunare în economia națională au atins aproximativ 14 100 MDL în 2024 (aproximativ 680 EUR), înregistrându-se o creștere nominală continuă în 2025²¹. Câștigurile medii brute lunare sunt mai mari în Chișinău și mai mici în raioanele din centrul și sudul țării, ceea ce duce la disparități persistente de venituri. Gospodăriile rurale rămân mai vulnerabile la variabilitatea climatică, la fluctuațiile prețurilor agricole și la accesul redus la piața muncii.

Raionul Soroca (Regiunea de Dezvoltare Nord) – Lotul 1,6

Activități economice Raionul Soroca, situat în partea de nord a Republicii Moldova, de-a lungul râului Nistru și în apropierea punctului de trecere a frontierei Soroca, are o economie predominant agricolă, cu funcții comerciale și transfrontaliere în curs de dezvoltare. În comparație cu raioanele preurbane, diversificarea economică este moderată, existând o dependență puternică de agricultură și de industria locală. Principalele sectoare economice includ:

- Agricultura și prelucrarea produselor agricole, care constituie coloana vertebrală a economiei locale, incluzând culturile de cereale (grâu, porumb), floarea-soarelui, livezile (mere, prune) și creșterea animalelor.
- Industria de prelucrare a alimentelor, inclusiv întreprinderile mici și mijlocii implicate în prelucrarea fructelor, producția de sucuri, produse de panificație și prelucrarea cărnii și a produselor lactate.
- Exploatarea carierelor și extracția materialelor de construcții, în special în localități precum Cosăuți, unde carierele de calcar reprezintă o activitate economică semnificativă, dar și o sursă de preocupări legate de mediu și sănătate (praf, explozii, vibrații).
- Comerțul și serviciile, concentrate în municipiul Soroca, care funcționează ca principal centru economic și administrativ, oferind servicii de comerț cu amănuntul, educație, sănătate și servicii administrative pentru zonele rurale înconjurătoare.

²⁰ www.invest.gov.md

²¹ https://statistica.gov.md/en/statistic_indicator_details/2

Comerțul transfrontalier și logistica, susținute de proximitatea față de Ucraina, cu o importanță crescândă pentru transportul de mărfuri și de pasageri de-a lungul coridorului R7.

O parte semnificativă a populației active este angajată la nivel local în agricultură sau în întreprinderi mici, în timp ce o parte dintre locuitori se bazează, de asemenea, pe migrația sezonieră sau pe termen lung a forței de muncă în străinătate. Drumul R7 joacă un rol important în conectarea așezărilor rurale cu orașul Soroca, piețele și punctul de trecere a frontierei, facilitând circulația produselor agricole și mobilitatea forței de muncă.

Surse de venit ale gospodăriilor Veniturile gospodăriilor din raionul Soroca reflectă o economie predominant rurală și influențată de migrație:

- Venituri primare: producția și vânzările agricole (culturi, animale), angajarea salariată în serviciile publice locale (educație, sănătate, administrație), comerțul la scară mică și activitățile legate de exploatarea de piatră.
- Venituri secundare: remitențe din străinătate (un factor major de stabilizare a veniturilor), pensii și asistență socială, deosebit de importante în comunitățile rurale și îmbătrânite.

În ansamblu, veniturile gospodăriilor tind să fie **mai mici și mai puțin stabile** în comparație cu raioanele centrale, din cauza diversificării industriale limitate și a oportunităților locale de angajare mai reduse. Vulnerabilitatea economică este mai pronunțată în așezările rurale izolate, unde dependența de agricultură și de sursele externe de venit rămâne ridicată.

Raionul Drochia (Regiunea de Dezvoltare Nord) – Loturile 1, 2, 4

Activități economice Districtul Drochia, situat în partea de nord a Republicii Moldova și poziționat strategic de-a lungul coridorului R7, are o economie agroindustrială mixtă, cu o bază industrială relativ mai puternică în comparație cu raioanele învecinate. Districtul beneficiază de rolul său de centru local de servicii și prelucrare în cadrul Regiunii de Dezvoltare Nord. Principalele sectoare economice includ:

- **Agricultura și prelucrarea produselor agricole**, cu cultivarea pe scară largă a cerealelor (grâu, porumb), a floarea-soarelui, a sfeclei de zahăr și creșterea animalelor. Raionul face parte dintr-o importantă zonă de producție agricolă care aprovizionează atât piața internă, cât și piețele de export.
- **Prelucrarea alimentară și industrială**, în special prin prezența unor întreprinderi precum Sudzucker Moldova, care joacă un rol major în producția de zahăr și oferă oportunități de angajare la nivel regional. Alte activități includ brutăriile, prelucrarea produselor lactate și instalațiile de depozitare a cerealelor.
- **Comerțul și serviciile**, concentrate în Drochia, care servește drept centru administrativ, comercial și logistic, cu rețele de comerț cu amănuntul, piețe și servicii de transport care susțin comunitățile rurale din jur.
- **Servicii de construcții și transport**, inclusiv companii locale implicate în construcția și întreținerea drumurilor, care beneficiază de proiectele de infrastructură regionale și de proximitatea față de coridorul R7.
- **Întreprinderile mici și mijlocii (IMM-uri)**, care își desfășoară activitatea în comerțul cu amănuntul, serviciile de reparații și industria ușoară, contribuind la diversificarea locurilor de muncă la nivel local.

O parte semnificativă a populației este angajată la nivel local în agricultură și industrie, în timp ce o altă parte se deplasează zilnic în cadrul districtului sau efectuează muncă sezonieră în străinătate. Drumul R7 este esențial pentru transportul produselor agricole, al producției industriale (inclusiv zahăr și cereale) și pentru

asigurarea conectivității între sate și orașul Drochia, precum și a legăturilor ulterioare către punctele de trecere a frontierei.

Surse de venit ale gospodăriilor Veniturile gospodăriilor din raionul Drochia reflectă o combinație de surse agricole, industriale și legate de migrație:

- **Venituri primare:** muncă salariată în întreprinderi agroindustriale (inclusiv producția de zahăr), locuri de muncă în sectorul public (învățământ, sănătate, administrație), vânzări agricole și activități ale micilor întreprinderi (comerț, servicii de transport).
- **Venituri secundare:** remitențe din străinătate, pensii și asistență socială, care joacă un rol stabilizator, în special pentru gospodăriile rurale și populația vârstnică.

În comparație cu raioanele nordice mai îndepărtate, Drochia prezintă **o stabilitate moderată a veniturilor**, susținută de baza sa agroindustrială și de oportunitățile de angajare. Cu toate acestea, persistă disparități între orașul Drochia și localitățile rurale, unde gospodăriile rămân mai dependente de agricultură și de surse externe de venit.

Raionul Rîșcani (Regiunea de Dezvoltare Nord) – Loturile 2, 3, 5

Activități economice Raionul Rîșcani, situat în partea de nord a Republicii Moldova, în apropierea frontierei cu România și influențat de coridorul R7, are o economie predominant agricolă, cu o diversificare moderată prin servicii și industrie mică. Raionul joacă un rol important în producția agricolă regională și în conectivitatea transfrontalieră. Principalele sectoare economice includ:

- **Agricultura și prelucrarea produselor agricole**, care reprezintă nucleul economiei locale, incluzând culturile de cereale (grâu, porumb), floarea-soarelui, livezile (mere, prune) și creșterea animalelor. Producția agricolă este în mare parte la scară mică și medie, produsele fiind distribuite pe piețele regionale.
- **Prelucrarea și depozitarea produselor alimentare**, inclusiv punctele de colectare a cerealelor, prelucrarea semințelor oleaginoase și întreprinderile alimentare mici (brutării, fabrici de produse lactate), care susțin lanțul valoric agricol.
- **Extracția materialelor de construcții**, inclusiv carierele locale de piatră și agregate, care contribuie la sectorul construcțiilor, dar pot genera impacturi locale asupra mediului (praf, zgomot, alterarea peisajului).
- **Comerțul și serviciile**, concentrate în orașul Rîșcani, care servește drept principal centru administrativ, comercial și de servicii, oferind funcții de comerț cu amănuntul, educație, asistență medicală și administrative comunităților rurale din jur.
- **Comerțul și mobilitatea transfrontaliere**, facilitate de proximitatea față de punctul de trecere a frontierei Costești-Stânca, care îmbunătățesc circulația mărfurilor, a forței de muncă și a serviciilor între Moldova și România.
- **Întreprinderile mici și mijlocii (IMM-uri)**, inclusiv magazinele de vânzare cu amănuntul, serviciile de reparații, serviciile de transport și activitățile de producție la scară mică.

O parte semnificativă a populației active este angajată în agricultură sau în servicii locale, în timp ce o proporție semnificativă participă la migrația sezonieră sau pe termen lung a forței de muncă în străinătate. Drumul R7 este esențial pentru legarea așezărilor rurale de orașul Rîșcani, de piețele agricole și de punctul de trecere a frontierei, facilitând atât activitatea economică, cât și accesul la servicii.

Surse de venit ale gospodăriilor Veniturile gospodăriilor din raionul Rîșcani reflectă o economie rurală, bazată pe agricultură, cu o dependență puternică de surse externe de venit:

- **Venituri primare: producția și vânzările agricole (culturi și creșterea animalelor), angajarea salariată în serviciile publice (educație, sănătate, administrație), activități de mică întreprindere (comerț, transport) și muncă în cariere.**
- **Venituri secundare: remitențe din străinătate, pensii și prestații sociale, care sunt esențiale pentru stabilitatea gospodăriilor, în special în comunitățile rurale cu populație îmbătrânită.**

În ansamblu, veniturile gospodăriilor sunt **moderate până la scăzute și relativ instabile**, reflectând dependența de agricultură și de migrație. Vulnerabilitatea economică este mai pronunțată în satele izolate, în timp ce gospodăriile din orașul Rîșcani beneficiază de un acces relativ mai bun la servicii, oportunități de angajare și activități economice transfrontaliere.

4.9.5. Condițiile socio-economice din zona proiectului

Zona de influență (AoI) acoperă coridorul rutier — aproximativ 500 m de fiecare parte a liniei mediane — și așezările situate la o distanță de aproximativ 2 km de intersecții și puncte de acces.

Figura de mai jos prezintă traseul proiectului (loturile 1–6). Părțile interesate afectate indirect includ autoritățile regionale, administrațiile locale și furnizorii de servicii din regiunea mai largă de dezvoltare din nord.

Zona de influență a fost delimitată ținând seama de zonele susceptibile de a fi afectate de:

- activitățile și instalațiile proiectului deținute, operate sau gestionate direct (inclusiv de către contractanți);
- Impactul unor evoluții previzibile, dar neplanificate, stimulate de proiect;
- Impacturile indirecte asupra biodiversității și serviciilor ecosistemice care susțin mijloacele de subsistență ale comunității;
- Instalațiile asociate care nu sunt finanțate de proiect, dar care sunt esențiale pentru funcționarea acestuia;
- Impacturile cumulative ale dezvoltărilor existente sau planificate care se suprapun în timp sau din punct de vedere geografic.

LOTUL 1 R7 R14 Drochia-Costești-Granița cu România, 29 km (Soroca- Drochia) km 0+000 – 29+000 – Reabilitare	LOTUL 2 R7 R14 Drochia-Costești-Granița cu România (Drochia-Rîșcani), 30,5 km) km 29+000 – 59+500 – Reabilitare	LOTUL 3 R7 R14 Drochia-Costești-Granița cu România, (Rîșcani-Costești) – 30 km) km 59+500 – 89+571 – Reabilitare
		
LOTUL 4 R7 R14 Drochia-Costești-Granița cu România (Drumua de centură a orașului Drochia, 7,3 km) – 4,2 km	LOTUL 5 R7 R14 Drochia-Costești-granița cu România, drum de legătură către noul pod peste râul Prut la	LOTUL 6 R7 R14.1 Soroca-granița cu Ucraina, drum de legătură cu noul pod peste râul Nistru la granița cu Ucraina, 7,4 km) în zona

reabilitare a drumului existent R12 și 3,1 km – construcție nouă	granița cu România, 5 km) – construcție nouă	localităților Cosăuți – Yampil – construcție nouă
	Studiul de fezabilitate se află în faza inițială de elaborare de către partea română. Locația exactă este în curs de evaluare	

Figura4-40 : Prezentare generală a loturilor

*Notă: Zona de influență a factorilor socio-economici ai proiectului este prezentată în **Fehler! Verweisquelle konnte nicht gefunden werden.***

Analiza utilizării terenurilor și a acoperirii terenurilor de-a lungul coridorului proiectului pentru reabilitarea și modernizarea drumului național R7 a fost realizată pe baza datelor CORINE Land Cover, completate cu imagini satelitare și hărți detaliate ale traseului proiectului.

Traseul propus traversează un peisaj rural tipic moldovenesc, dominat de activități agricole, intercalate cu zone rezidențiale discontinue, fragmente de vegetație naturală și suprafețe construite. Principalele clase de acoperire a solului identificate în zona de influență sunt prezentate mai jos pentru fiecare lot.

În Lotul 1, utilizarea terenurilor este predominant agricolă. Terenurile arabile neirigate reprezintă clasa dominantă, completată de modele complexe de cultivare și zone cu vegetație naturală semnificativă în cadrul matricei agricole. Traseul ocolește sau traversează marginal mai multe nuclee de țesut urban discontinuu și fragmente de pădure de foioase sau mixtă. Peisajul general rămâne deschis și dedicat în mare parte producției agricole.

Lotul 4 se caracterizează printr-un mozaic urban-agricol, în care predomină țesutul urban discontinuu și unitățile industriale sau comerciale. Aceste zone construite sunt intercalate cu porțiuni extinse de teren arabil neirigat și zone verzi urbane. Tronsonul de reconstrucție a drumului și segmentul de drum nou proiectat traversează o zonă de tranziție între dezvoltarea preurbană și terenurile agricole productive. Această configurație sugerează potențiale impacturi atât asupra utilizărilor rezidențiale existente, cât și asupra celor economice ale terenurilor.

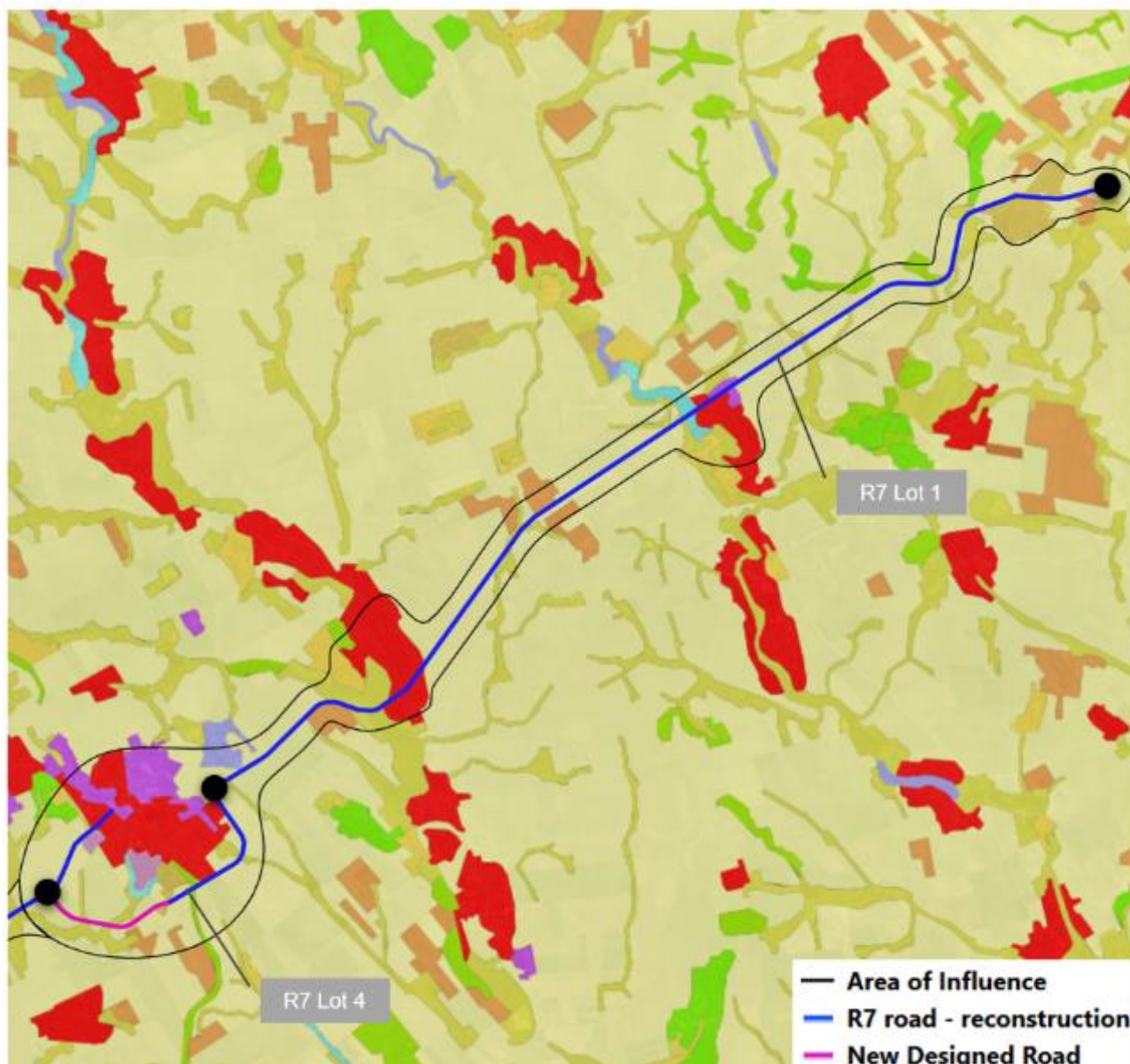


Figura4-41 : Lotul 1 și Lotul 4, Corine Land Cover, 2023

Lotul 2 prezintă un model similar cu cel al Lotului 1, cu o **puternică predominanță a terenurilor agricole** (terenuri arabile neirigate și modele complexe de cultivare), deși se caracterizează printr-o prezență ușor mai mare a zonelor construite discontinue și a vegetației seminaturale. Traseul de reconstrucție urmează un parcurs sinuos prin peisajul agricol, intersectând ocazional zone de așezări umane și spații verzi.

Lotul 3 se caracterizează, de asemenea, printr-o utilizare agricolă extinsă, dominată de terenuri arabile neirigate. Spre extremitatea sa vestică, coridorul se apropie de **corpuri de apă** și de zonele riverane asociate, conferind acestei secțiuni o importanță hidrologică sporită. Zonele construite rămân discontinue, iar traseul traversează în principal suprafețe agricole productive.

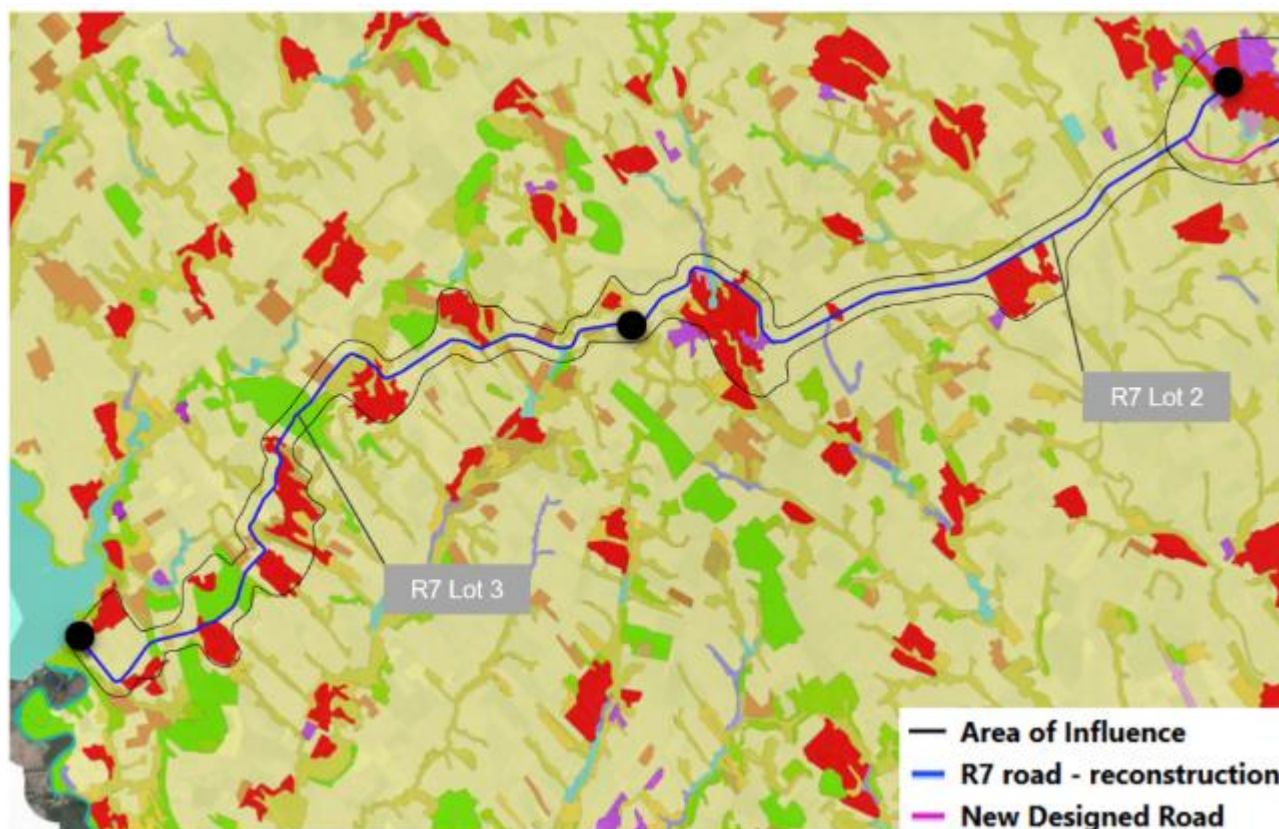


Figura4-42 : Lotul 2 și Lotul 3, Corine Land Cover, 2023

Lotul 6 prezintă o alternanță clară între zonele urbane și industriale (țesut urban discontinuu și unități industriale sau comerciale) și terenurile agricole adiacente. Drumul nou proiectat traversează o zonă de tranziție urban-rurală, unde impacturile potențiale asupra terenurilor deja antropizate și asupra activităților rezidențiale și economice existente necesită o atenție deosebită.

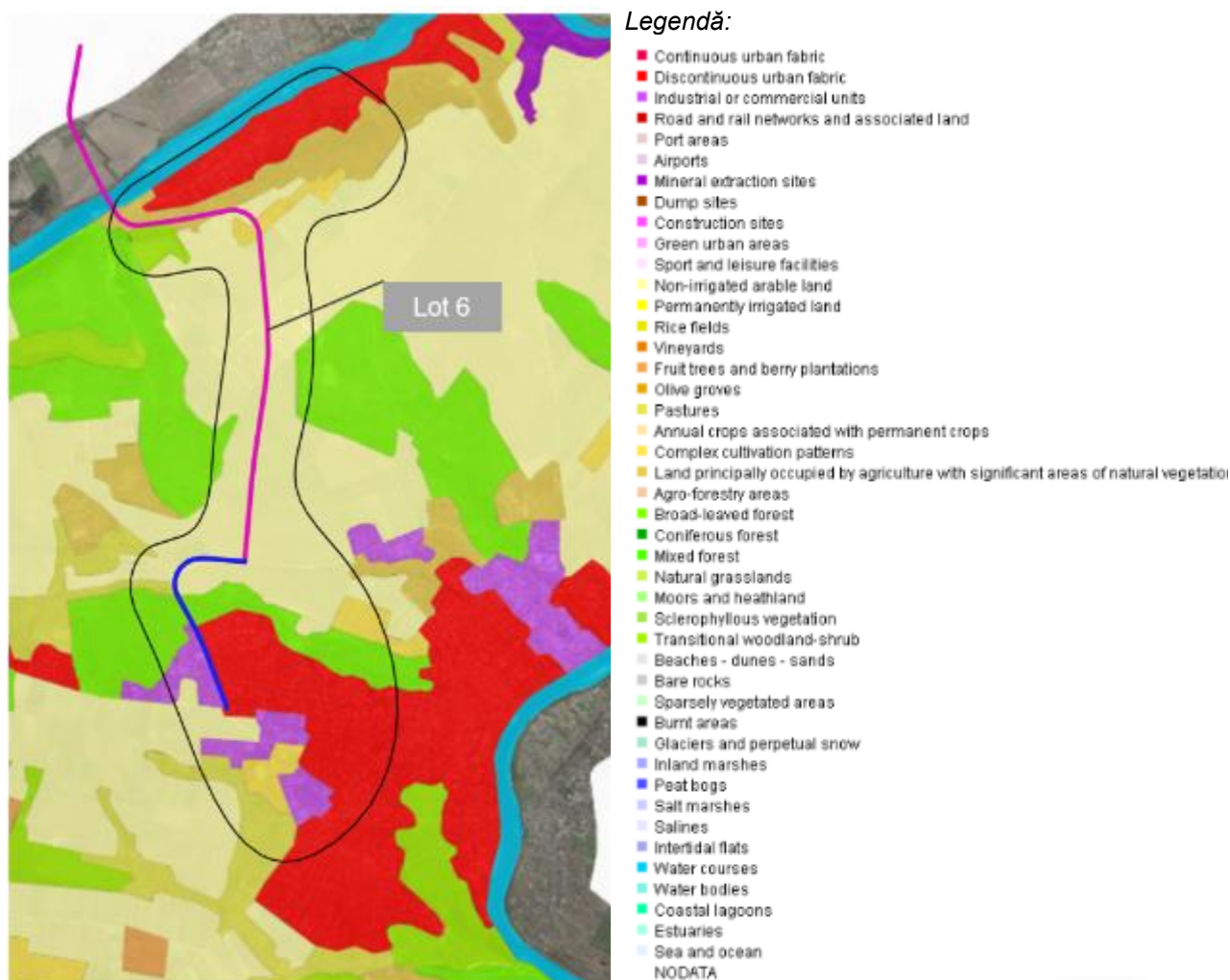


Figura4-43 : Lotul 6, Corine Land Cover, 2023

În ansamblu, aria de influență a proiectului rutier R7 traversează un teritoriu cu utilizare mixtă a terenurilor, în care agricultura — în special terenurile arabile neirigate — constituie categoria dominantă, în timp ce zonele construite sunt în mare parte discontinue și periferice. Această configurație indică faptul că impacturile asupra utilizării terenurilor vor fi predominant temporare sau reversibile în zonele agricole. Cu toate acestea, gestionarea atentă a achiziției de terenuri, menținerea accesului local și refacerea zonelor afectate temporar în timpul fazei de construcție vor fi esențiale.

Contextul social local și profilul economic (sate și localități din zona de influență)

Mai multe localități situate de-a lungul coridorului R7 (loturile 1–6) vor fi afectate direct și indirect de proiect — inclusiv prin întreruperi temporare ale accesului, creșterea traficului de șantier și modificări ale modelelor locale de mobilitate.

Lista receptorilor sociali și lungimea zonelor rezidențiale adiacente drumului sunt detaliate în tabelul „**Fehler! Verweisquelle konnte nicht gefunden werden.**”

Zona de interes (AoI) reprezintă o zonă predominant rurală, cu terenuri agricole extinse care mărginesc drumul. Principalele activități economice includ:

- Producția vegetală și prelucrarea produselor agricole (cereale, floarea-soarelui, podgorii);
- Comerț cu amănuntul și facilități de servicii (stații de alimentare cu combustibil dotate cu cafenele și

magazine, piețe locale, ateliere de reparații auto și e de montare a anvelopelor);

- Logistica agricolă (depozite, depozite frigorifice și companii de export cu ridicata).

Transport și acces

Majoritatea proprietăților rezidențiale, comerciale și agricole sunt accesibile direct de pe drumul existent. Carosabilul este utilizat intens de către locuitori, vehicule cu două roți și utilaje agricole care se deplasează între câmpuri și localitățile din apropiere. Gestionarea traficului în sate este, în general, deficitară, existând multiple puncte de acces neoficiale și o semnalizare limitată. Infrastructura pietonală este absentă sau parțial dezvoltată în multe localități.

Locuitorii se bazează pe coridorul R7 pentru accesul zilnic la locul de muncă, piețe, instituții de învățământ, servicii de sănătate și alte activități sociale sau culturale. Drumul servește astfel ca o arteră vitală socială și economică pentru comunitățile de-a lungul traseului său.

Infrastructura socială

Așezările situate de-a lungul drumului proiectului includ, de obicei:

- școli secundare generale și grădinițe;
- centre de asistență medicală primară sau cabinete de medic de familie;
- Case de cultură, săli comunitare și birouri administrative locale.

Cu toate acestea, sistemele de alimentare cu apă și de canalizare rămân subdezvoltate, în special acolo unde starea precară a drumurilor și infrastructura de transport limitată îngreunează accesul la servicii.

Îmbunătățirea infrastructurii fizice, inclusiv a drumurilor, a sistemelor de drenaj și a utilităților, reprezintă, prin urmare, o prioritate în cadrul Strategiilor de dezvoltare regională pentru regiunile din nord

Patrimoniul cultural

Zona are un potențial turistic natural valoros, datorat patrimoniului natural, cultural și arheologic, inclusiv rezervațiile naturale ale râurilor Prut și Nistru.

Localitățile situate de-a lungul coridorului R7 (loturile 1–6) vor resimți impactul direct și indirect al proiectului – inclusiv întreruperi temporare ale accesului, creșterea traficului generat de lucrările de construcție și modificări ale modelelor locale de mobilitate, precum și deplasări economice temporare sau permanente.

Localitățile și profilul socio-economic sunt indicate în tabelul „**Fehler! Verweisquelle konnte nicht gefunden werden.**”, iar receptorii sociali detaliați și lungimea zonelor rezidențiale adiacente drumului sunt detaliate în tabelul „**Fehler! Verweisquelle konnte nicht gefunden werden.**”.

Profilul socio-economic al localităților situate în zona de influență (AoI) a proiectului de reabilitare a drumului R7 a fost elaborat utilizând o abordare combinată, bazată atât pe surse de date secundare, cât și pe surse de date primare. Informațiile secundare au fost compilate în timpul etapelor inițiale de implicare a părților interesate și a vizitelor la fața locului efectuate în septembrie și octombrie 2025, incluzând date statistice oficiale, strategii locale de dezvoltare, registre cadastrale și informații obținute în urma consultărilor preliminare cu autoritățile publice locale (LPA).

Pentru a completa și valida datele secundare, în perioada¹⁹martie – 1aprilie 2026 s-a desfășurat o colectare de date primare, constând în vizite pe teren, anchete la nivel de gospodărie, interviuri cu informatori-cheie și consultări la nivel comunitar în toate așezările din zona de interes (AoI). Această abordare bazată pe metode mixte a asigurat faptul că situația socio-economică de referință reflectă realitățile locale actuale, surprinde

condițiile și vulnerabilitățile semnalate de comunitate și oferă o bază solidă de dovezi pentru evaluarea impactului proiectului, în conformitate cu cerințele de performanță ale BERD.

Descrierea socio-economică a localităților din Loturile 1-6

ȘOLCANI este un sat și o comună din raionul Soroca. Satul are o suprafață de aproximativ 1,93 kilometri pătrați, cu un perimetru de 8,46 km. Comuna include localitățile Cureșnița Nouă și Șolcani. Localitatea este situată la 14 km de orașul Soroca și la 170 km de Chișinău.

Comuna Șolcani constituie prima așezare situată în zona de influență (Aol) a **Lotului 1** – Soroca – Drochia. Comuna se află în imediata apropiere a coridorului R7. În satul Șolcani, cele mai apropiate locuințe se află la o distanță de 25 m de drum, pe o lungime totală de 2 km de zonă rezidențială (aproximativ 50 de gospodării, inclusiv Cureșnița-Nouă pe partea dreaptă), situată în imediata apropiere a părților stângă și dreaptă ale drumului (cu acces direct la R7).



Profilul social al localității Șolcani: Populația, conform datelor recensământului din 2024, este formată din 1 095 de persoane, dintre care 48,8% bărbați și 51,2% femei, structurată pe vârste astfel: 0-14 ani – 15,8%, 15-64 ani – 68,9%, 65+ ani – 15,3%. Numărul gospodăriilor – 555. Etnie predominantă – română/moldovenească – 99,3%. Caracteristicile gospodăriilor: gospodării cu copii (0-17 ani) – 33,9%, dintre care cu 3 sau mai mulți copii – 6,4%, gospodării cu o singură persoană – 27,9%, gospodării cu o singură persoană în vârstă (65+) – 16,0%. Gospodării cu acces la rețeaua de apă: 72,8% fără acces, 26,7% cu sistem propriu, 0,5% cu sistem public. Accesul gospodăriilor la rețeaua de canalizare: fără sistem – 86,1%, cu sistem propriu – 13,7%, cu sistem public – 0,2%

Satul Șolcani se află în proces de racordare la apeduct cu sprijinul Guvernului prin Programul Național „Satul European” <https://ondri.gov.md/modernizari-in-satul-solcani-raionul-soroca/>

Profil economic: Comuna Șolcani are o **economie** predominant **rurală, orientată spre agricultură**, completată de servicii la scară mică și legături puternice cu centrele urbane din apropiere, în special Soroca și Drochia. Principalele activități economice includ: **agricultura de subsistență și la scară mică**, gospodăriile cultivând plante și crescând animale pe parcele situate de ambele părți ale coridorului R7; **comerțul local și microîntreprinderile**, inclusiv mici magazine, comerțul informal și prestarea de servicii; **Servicii legate de transport și mobilitate**, unii locuitori fiind implicați în activități de transport privat și logistică legate de coridorul R7; **Angajarea la Soroca**, unde o parte semnificativă a populației active face naveta zilnic pentru locuri de muncă în serviciile publice, educație, comerț cu amănuntul și mici industrii. Venitul gospodăriilor: Primar: salarii din locuri de muncă din Soroca; servicii de transport privat, comerț și antreprenariat. Secundar: comerț la scară mică, pensii, remitențe, alocații sociale. Model de venit specific satelor rurale. Stabilitate moderată a veniturilor (>10.000 MDL)

Instituții sociale: 1 grădiniță, 1 gimnaziu. Centru medical de familie în Șolcani. Birou de asistență socială; programe de sprijin pentru persoanele vârstnice. Casă de cultură, biserică, teren de sport.

Concluzii privind preocupările exprimate în urma consultărilor cu comunitatea

În ansamblu, consultările au identificat un set coerent de preocupări legate de siguranța rutieră, impactul asupra mediului și accesibilitatea locală, ceea ce a condus la următoarele concluzii cheie:

Starea precară a drumului și riscurile de siguranță asociate: Starea deteriorată a suprafeței drumului, în special după iarna anului 2026, afectează semnificativ siguranța la volan, sporește avariile vehiculelor și contribuie la riscurile de accidente.

Expunere ridicată a comunităților situate în apropierea drumului: Zonele rezidențiale situate imediat lângă R7 vor fi expuse la impacturi legate de construcție (zgomot, vibrații, praf și restricții temporare de acces) și la impacturi operaționale, inclusiv posibile creșteri ale nivelului de zgomot datorate volumelor mai mari de trafic. *De remarcat că comunitățile nu au solicitat bariere fonice; preocupările s-au concentrat în principal pe zgomot, vibrații și praf în condițiile actuale, care sunt percepute ca fiind neplăceri mai semnificative.*

Deficiențe critice de siguranță rutieră: Siguranța rutieră este compromisă de lipsa benzilor de accelerare/decelerare, de semnalizarea insuficientă și de iluminatul deficitar. Infrastructura pentru pietoni este prezentă, dar trebuie îmbunătățită.

Necesitatea îmbunătățirilor integrate privind siguranța și accesibilitatea: Părțile interesate au subliniat necesitatea modernizării drumurilor de acces, a sistemelor de drenaj, a barierelor de protecție și a trotuarelor.

Conflicte între activitățile agricole și siguranța rutieră: Prezența terenurilor agricole de ambele părți ale drumului R7 duce la traversarea frecventă a vehiculelor, a utilajelor și a animalelor, creând riscuri de siguranță. Aplicarea limitelor de viteză prin intermediul camerelor de supraveghere a vitezei, combinată cu o semnalizare adecvată, a fost identificată ca o măsură prioritară.

Iluminarea rutieră inadecvată: Iluminarea insuficientă de-a lungul tronsoanelor rurale ale drumului R7 contribuie la vizibilitate redusă și la creșterea riscului de accidente, în special pe timp de noapte și în condiții meteorologice nefavorabile.

Circulația nesigură a utilajelor agricole: Lipsa unor rute alternative adecvate obligă utilajele agricole și vehiculele cu viteză redusă să circule pe drumul principal, ceea ce duce la diferențe periculoase de viteză față de traficul rutier. În plus, noroiul și resturile depuse pe suprafața drumului reduc aderența și sporesc riscul de accidente. S-a recomandat introducerea unor secțiuni dedicate de jumătate de bandă pentru vehiculele cu viteză redusă.

ZGURIȚA este o localitate din raionul Drochia, Republica Moldova. Distanța directă până în orașul Drochia este de 22 km. Distanța directă până în orașul Chișinău este de 182 km.

Zgurița este a doua așezare situată în zona de influență (AoI) a **Lotului 1** și se află în imediata apropiere a coridorului R7. În satul Zgurița, cele mai apropiate locuințe se află la 15 m de drum, o zonă rezidențială cu o lungime totală de 1,9 km (aproximativ 25 de gospodării și unități comerciale) situată în imediata apropiere, atât pe partea stângă, cât și pe partea dreaptă a drumului (cu acces direct la R7).

Profilul social al localității Zgurița: Conform datelor recensământului din 2024, în satul Zgurița locuiesc 1.686 de persoane. 47,5% bărbați, 52,5% femei, structura pe vârste fiind următoarea: 0-14 ani – 13,5%, 15-64 ani – 70,1%, 65+ ani – 16,4%. Gospodării – 780. Etnie predominantă – români/moldoveni – 72,6%, ucraineni – 21%, ruși – 4,1%. Caracteristicile gospodăriilor: gospodării cu copii (0-17 ani) – 29,4 %, dintre care cu 3 sau mai mulți copii – 8,3 %, gospodării cu o singură persoană – 28,3 %, gospodării cu o singură persoană în vârstă (65+) – 15,1%. Gospodării cu acces la rețeaua de apă: 74,5% fără acces, 24,2% cu sistem propriu, 1,3% cu sistem public. Accesul gospodăriilor la rețeaua de canalizare: fără sistem – 89,7%, cu sistem propriu – 8,8%, cu sistem public – 1,5%



Profil economic: Satul Zgurița are o **economie rurală bazată în principal pe agricultură**, susținută de întreprinderile locale și de legăturile funcționale cu centrele urbane din apropiere, în special Drochia și Soroca. Printre principalele activități economice se numără: **agricultura comercială și de subzistență**, care constituie nucleul economiei locale, cu mai multe întreprinderi agricole înregistrate (de exemplu, SRL „Bursemcom”, SRL „Zgura-Agro” și exploatații agricole individuale, precum GT „Russ Dmitrii” și GT „Polizor Denis”); **Servicii legate de agricultură și muncă sezonieră**, legate de producția vegetală și gestionarea terenurilor; **Servicii rutiere și de alimentare cu combustibil**, inclusiv stația de benzină FEBUS NORG care deservește traficul local și de tranzit de-a lungul coridorului R7; **Locuri de muncă** care implică **naveta**, locuitorii lucrând în Drochia, Soroca și zonele înconjurătoare în servicii publice, comerț și industrie mică.

Venitul gospodăriilor: Primar: producția agricolă, angajarea în întreprinderile locale și munca salariată în localitățile din apropiere; Secundar: comerțul cu amănuntul, pensiile, remitențele, alocațiile sociale. Model de venit specific satelor rurale. Stabilitate a veniturilor de la scăzută la moderată (>10.000 MDL)

Instituții sociale: sală de sport, grădiniță, punct medical rural, centru cultural și primărie.

Concluzii privind preocupările exprimate în urma consultării comunității:

Starea precară a drumurilor și riscurile de siguranță asociate: Starea deteriorată a suprafeței drumului, în special după iarna anului 2026, afectează semnificativ siguranța la volan, sporește avariile vehiculelor și contribuie la riscurile de accidente.

Expunere ridicată a comunităților situate în apropierea drumului: Zonele rezidențiale situate imediat lângă R7 vor fi expuse la impacturi legate de construcție (zgomot, vibrații, praf și restricții temporare de acces) și la impacturi operaționale, inclusiv posibile creșteri ale nivelului de zgomot datorate volumelor mai mari de trafic. *De remarcat că comunitățile nu au solicitat bariere fonice; preocupările s-au concentrat în principal asupra zgomotului, vibrațiilor și prafului în condițiile actuale, care sunt percepute ca fiind neplăceri mai semnificative.*

Deficiențe critice de siguranță rutieră: Siguranța rutieră este compromisă de lipsa benzilor de accelerare/decelerare, de semnalizarea insuficientă și de iluminatul deficitar. Infrastructura pentru pietoni este prezentă, dar trebuie îmbunătățită.

Necesitatea îmbunătățirilor integrate privind siguranța și accesibilitatea: Părțile interesate au subliniat necesitatea modernizării drumurilor de acces, a sistemelor de drenaj, a barierelor de protecție și a trotuarelor.

Conflicte între activitățile agricole și siguranța rutieră: Prezența terenurilor agricole de ambele părți ale drumului R7 duce la traversarea frecventă a vehiculelor, a utilajelor și a animalelor, creând riscuri de siguranță. Aplicarea limitelor de viteză prin intermediul camerelor de supraveghere a vitezei, combinată cu o semnalizare adecvată, a fost identificată ca o măsură prioritară.

Iluminarea rutieră inadecvată: Iluminarea insuficientă de-a lungul tronsoanelor rurale ale drumului R7 contribuie la vizibilitate redusă și la creșterea riscului de accidente, în special pe timp de noapte și în condiții meteorologice nefavorabile.

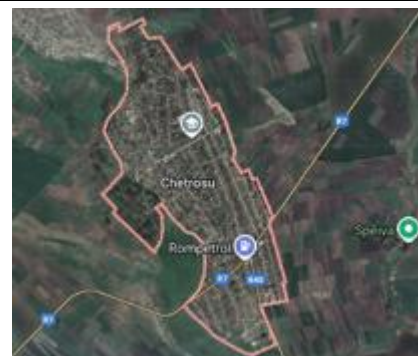
Circulația nesigură a utilajelor agricole: Lipsa unor rute alternative adecvate obligă utilajele agricole și vehiculele cu viteză redusă să circule pe drumul principal, ceea ce duce la diferențe periculoase de viteză față de traficul rutier. În plus, noroiul și resturile depuse pe suprafața drumului reduc aderența și sporesc riscul de accidente. S-a recomandat introducerea unor secțiuni dedicate de jumătate de bandă pentru vehiculele cu viteză redusă.

Prezența tronsonului de lac și a podului în satul Zgurița – Impacturi în faza de construcție: Aproximativ 500 m dintr-un tronson de lac, inclusiv un pod de traversare, se află de-a lungul coridorului R7 în satul Zgurița, reprezentând un receptor sensibil din punct de vedere ecologic și social. În faza de construcție, se preconizează că acest tronson va genera impacturi specifice datorită proximității sale față de apele de suprafață și de structura hidrotehnică

CHETROSU este un sat din raionul Drochia, Republica Moldova. Este considerat un sat care nu formează o comună. Satul are o suprafață de aproximativ 5,49 km², cu un perimetru de 12,20 km. Chetrosu este singurul sat din comuna cu același nume, situat la 7 km de orașul Drochia și la 190 km de Chișinău.

În satul Chetrosu, obiectivele sociale (clădiri rezidențiale, piețe, școală) încep la o distanță de 15 m de drum, pe o lungime totală de 2 km de zonă rezidențială (aproximativ 40 de gospodării) situată în imediata apropiere, pe partea stângă/dreaptă a drumului (cu acces direct la R7).

Profilul social al localității Chetrosu: Conform recensământului din 2024, în satul Chetrosu locuiesc 2.928 de persoane. 47,9% bărbați, 52,1% femei, structura pe vârste fiind următoarea: 0-14 ani – 15,7%, 15-64 ani – 69,6%, 65+ ani – 14,7%. Gospodării – 1.616. Etnie predominantă – români/moldoveni – 98,7%, romi – 0,6%. Caracteristicile gospodăriilor: gospodării cu copii (0-17 ani) – 36,6 %, dintre care cu 3 sau mai mulți copii – 8,6 %, gospodării cu o singură persoană – 20,8 %, gospodării cu o singură persoană în vârstă (65+) – 13,3 %. Gospodării cu acces la alimentare cu apă: 62,1% fără rețea, 36,9% cu rețea proprie, 1% cu rețea publică. Accesul gospodăriilor la rețeaua de canalizare: fără rețea – 68,9%, cu rețea proprie – 31,0%, cu rețea publică – 0,1%



Profil economic: Satul Chetrosu se conturează ca un nod local de comerț și servicii de-a lungul coridorului R7, beneficiind de proximitatea față de orașul Drochia și de intersecția planificată a șoselei de ocolire cu R12. Această amplasare strategică creează potențial pentru dezvoltarea economică viitoare și pentru activități comerciale la marginea drumului. Întreprinderi situate pe drumul R7 pe teritoriul administrativ al satului Chetrosu: SRL „Disetincor” – agricultură, SRL „Andrian-Agro” – agricultură, SRL „Chetroșanca” – agricultură, SA Rompetrol – stație de benzină, Vladeliza SRL (centru medical), Agma Motorzone (service), parcare, noi terenuri comerciale menționate de autoritatea locală, destinate a fi acedate de pe drumul R7.

Veniturile gospodăriilor: Surse principale: salarii, antreprenariat. Surse secundare: pensii, prestații sociale, remitențe. Model de venit specific satelor rurale. Stabilitate moderată a veniturilor (>10.000 MDL)

Instituții sociale: 1 grădiniță, 1 gimnaziu. Centru medical de familie în Chetrosu. Birou de asistență socială; programe de sprijin pentru persoanele vârstnice. Casă de cultură, biserică, teren de sport.

Concluzii privind preocupările exprimate în urma consultării comunității:

Starea precară a drumului și riscurile de siguranță asociate: Starea deteriorată a suprafeței drumului, în special după iarna anului 2026, afectează semnificativ siguranța la volan, sporește deteriorarea vehiculelor și contribuie la riscurile de accidente.

Expunere ridicată a comunităților situate în apropierea drumului: Zonele rezidențiale situate imediat lângă R7 sunt foarte expuse la impacturile legate de construcție (zgomot, vibrații, praf și restricții temporare de acces) și la impacturile operaționale, inclusiv la potențiale creșteri ale nivelului de zgomot datorate volumelor mai mari de trafic. *De remarcat că comunitățile nu au solicitat bariere fonice; preocupările s-au concentrat în principal pe zgomot, vibrații și praf în condițiile actuale, care sunt percepute ca fiind neplăceri mai semnificative.*

Deficiențe critice de siguranță rutieră: Siguranța rutieră este compromisă de lipsa benzilor de accelerare/decelerare, de semnalizarea insuficientă și de iluminatul deficitar. Infrastructura pentru pietoni este prezentă, dar trebuie îmbunătățită.

Necesitatea îmbunătățirilor integrate privind siguranța și accesibilitatea: Părțile interesate au subliniat necesitatea modernizării drumurilor de acces, a sistemelor de drenaj, a barierelor de protecție și a trotuarelor.

Conflicte între activitățile agricole și siguranța rutieră: Prezența terenurilor agricole de ambele părți ale drumului R7 duce la traversarea frecventă a vehiculelor, a utilajelor și a animalelor, creând riscuri de

siguranță. Aplicarea limitelor de viteză prin intermediul camerelor de supraveghere a vitezei, combinată cu o semnalizare adecvată, a fost identificată ca o măsură prioritară.

Iluminarea rutieră inadecvată: Iluminarea insuficientă de-a lungul tronsoanelor rurale ale drumului R7 contribuie la reducerea vizibilității și la creșterea riscului de accidente, în special pe timp de noapte și în condiții meteorologice nefavorabile.

Circulația nesigură a utilajelor agricole: Lipsa unor rute alternative adecvate obligă utilajele agricole și vehiculele cu viteză redusă să circule pe drumul principal, ceea ce duce la diferențe periculoase de viteză față de traficul rutier. În plus, noroiul și resturile depuse pe suprafața drumului reduc aderența și sporesc riscul de accidente. S-a recomandat introducerea unor secțiuni dedicate de jumătate de bandă pentru vehiculele cu viteză redusă.

Siguranța școlară ca receptor critic: Școala situată în apropierea drumului R7 reprezintă un receptor extrem de sensibil. Riscuri principale: Traversarea nesigură a drumului de către copii: expunerea la trafic în orele de vârf; măsurile de atenuare necesare includ: trotuare continue, treceri de pietoni protejate, parapete/bariere; măsuri de control al vitezei (camere de supraveghere a traficului); semnalizare și marcaje rutiere îmbunătățite.

Dezvoltarea economică locală și constrângerile de acces: Chetrosu se conturează ca un nod comercial și de servicii datorită proximității față de orașul Drochia și a intersecției planificate a ocolirii R7–R12. Cu toate acestea, antreprenorii au identificat incertitudinea privind accesul la R7 ca o constrângere majoră: întreprinderile au raportat că au contactat ANR, dar nu au primit soluții confirmate de acces din cauza etapei de proiectare în curs; au fost depuse multiple cereri oficiale de acces, iar un acces sigur și bine planificat este esențial pentru valorificarea potențialului economic local.

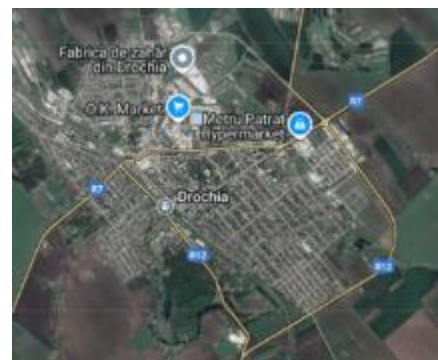
DROCHIA este un oraș din Republica Moldova, reședința raionului cu același nume. Este situat în nordul republicii, la o distanță de 167 km de Chișinău, de-a lungul căii ferate Bălți-Ocnița. Se află între orașele Bălți, Soroca, Rîșcani și Edineț. Raionul Drochia cuprinde 39 de localități și are o populație de 53 738 de locuitori. Orașul Drochia se află în zona de influență (Aol) a **loturilor 1, 2 și 4** și este separat fizic de coridorul R7. Orașul Drochia reprezintă un nod urban și economic cheie în nordul Moldovei, funcționând atât ca centru administrativ, cât și ca punct de legătură în domeniul transporturilor între zonele de producție regionale și coridoarele naționale.

Dependența marilor operatori industriali (inclusiv Sudzucker și alte fabrici) de rețeaua urbană centrală pentru accesul la R7 amplifică semnificativ intensitatea traficului și impacturile de mediu și sociale asociate, făcând din Drochia o zonă de interes critic pentru planificarea transporturilor, îmbunătățirea siguranței și atenuarea impactului în cadrul ESA al R7.

Reprezentanții comunității au subliniat în mod constant că absența unei șosele de ocolire a generat de mult timp preocupări semnificative privind siguranța rutieră în centrul urban, unde traficul intens, aglomerația, praful, zgomotul și vibrațiile afectează condițiile de viață cotidiene. Construcția șoselei de ocolire a orașului Drochia (Lotul 4) a fost, prin urmare, identificată de participanți ca o măsură prioritară pentru îmbunătățirea siguranței comunității și a calității mediului. Configurația proiectului asigură continuitatea între tronsoanele rutiere: capătul Lotului 1 (Soroca-Drochia) este proiectat să se conecteze direct cu R12 (porțiunea de reabilitare a șoselei de ocolire), în timp ce Lotul 2 se intersectează la punctul de joncțiune cu drumul de ocolire – porțiunea de construcție nouă. Acest traseu integrat a fost primit pozitiv de către părțile interesate, care l-au considerat o soluție pe termen lung pentru devierea traficului de tranzit și a vehiculelor grele de marfă departe de zonele rezidențiale. În cadrul consultărilor, locuitorii au remarcat că implementarea combinată a lucrărilor la drumul de centură și la reabilitarea loturilor 1–2 este de așteptat să reducă substanțial impacturile cumulative asupra mediului în Drochia, în special în faza operațională, prin atenuarea prafului, zgomotului, vibrațiilor și a riscurilor legate de trafic. Au fost exprimate îngrijorări în primul rând cu privire la impacturile cumulative din faza de construcție, având în vedere suprapunerea preconizată a lucrărilor la drumul de centură și la loturile 1–2.

Pentru Lotul 2, Administrația Națională a Drumurilor (AND) a anunțat în noiembrie 2025 finalizarea lucrărilor de amenajare a sensului giratoriu în orașul Drochia, un proiect care contribuie semnificativ la îmbunătățirea siguranței și a fluidității traficului rutier în nordul țării. Noul sens giratoriu este situat pe drumul național R7 – R14 – Drochia – Costești – granița cu România, la kilometrul 32, și a fost construit în conformitate cu Anexa nr. 1 la Programul Fondului Rutier 2025.

Rolul orașului Drochia ca nod strategic de acces industrial la coridorul R7 generează presiuni semnificative de natură socială și de mediu în centrul urban. Direcționarea traficului industrial și de marfă pe străzile centrale ale orașului – determinată de nevoile operaționale ale marilor fabrici – reprezintă sursa principală



a impacturilor cumulative, necesitând măsuri de atenuare specifice, precum reorganizarea traficului, îmbunătățirea siguranței și posibila deviere a vehiculelor grele departe de receptorii sensibili: *Spitalul Raional din Drochia, Centrul de Sănătate „A. Manziuc” din Drochia, Colegiul de Studii Integrate, centrul comercial (care găzduiește marile lanțuri naționale de retail), stația de alimentare Lukoil Moldova (PECO), Autogara (care asigură accesul la zona comercială a orașului Drochia), Biroul Vamal, Magistrala Nord SRL – companie de construcții rutiere și autostrăzi, Fabrica de pâine „MELLINA”, Hipermarketul „Metru Pătrat” – materiale de construcții, Catedrala „Adormirea Maicii Domnului”, Fabrica de zahăr Sûdzucker Moldova*

Profilul social al orașului Drochia: Conform recensământului din 2024, în orașul Drochia locuiesc 10.012 persoane, dintre care 46,3% bărbați și 53,7% femei, structurate pe vârste: 0-14 ani – 16,3%, 15-64 ani – 70,2%, peste 65 de ani – 13,4%. Gospodării – 5.011. Etnie predominantă – români/moldoveni – 84,8%, ucraineni – 0,6%. Caracteristicile gospodăriilor: gospodării cu copii (0-17 ani) – 34,3 %, dintre care cu 3 sau mai mulți copii – 5,7 %, gospodării cu o singură persoană – 23,9 %, gospodării cu o singură persoană în vârstă (65+) – 10,7 %. Gospodării cu acces la rețeaua de apă: 6,8% fără rețea, 17,7% cu rețea proprie, 75,5% cu rețea publică. Accesul gospodăriilor la rețeaua de canalizare: fără rețea – 16,2%, cu rețea proprie – 32,6%, cu rețea publică – 51,2%

Profil economic:

Venitul gospodăriilor: Principal: salarii în instituțiile locale, antreprenoriat. Secundar: remitențe, pensii, muncă sezonieră. Procent ridicat al veniturilor > 10.000 MDL. Model de venit moderat diversificat, dar dependent de anotimpurile agricole.

Instituții sociale: Orașul Drochia servește drept principal **centru de educație, sănătate și servicii culturale** pentru localitățile rurale înconjurătoare din Zona de Influență (Zi): Instituții de învățământ: Școli de învățământ general (primar și secundar); Licee; 5 grădinițe (unități de învățământ preșcolar); instituții de învățământ profesional și tehnic care susțin dezvoltarea forței de muncă regionale, Instituții medicale: spitalul raional (Spitalul Raional Drochia); centre de asistență medicală primară și cabinete de medic de familie; servicii medicale de urgență cu acoperire regională; Instituții culturale: case de cultură și centre comunitare; servicii de bibliotecă publică; instituții religioase (biserici); Instituții care susțin evenimentele locale, tradițiile și coeziunea socială; Servicii administrative și sociale: Primăria orașului Drochia și instituțiile administrative la nivel raional; Servicii de asistență socială și furnizori de servicii publice.

Concluzii privind preocupările exprimate în urma consultării comunității:

1. Traficul intens de vehicule grele prin centrul orașului. Coridorul R7, care trece prin Drochia, servește astfel drept rută principală de evacuare a produselor agricole, făcând legătura între ferme, depozite și unitățile de prelucrare. Operatorii industriali, precum Sûdzucker Moldova, și alte fabrici din raionul Drochia depind de drumurile centrale ale orașului pentru a accesa R7. Drochia este situată într-o zonă mai largă de producție agricolă (care include raioane precum Drochia, Rîșcani, Florești, Soroca), furnizând materii prime către unitățile de prelucrare. Acest lucru duce la volume mari de vehicule grele care tranzitează zone rezidențiale și cu destinație mixtă, în special în perioadele de vârf ale sezonului agricol/de producție. Consecințele includ aglomerarea traficului, scăderea nivelului de serviciu și degradarea accelerată a infrastructurii rutiere urbane.

2. Riscuri ridicate de siguranță rutieră (condiții de trafic mixt) Coexistența camioanelor grele, a vehiculelor locale, a transportului public, a utilajelor agricole, a bicicliștilor și a pietonilor în centrul orașului Drochia creează o dinamică a traficului complexă și nesigură. Riscurile sunt sporite la intersecții, treceri de pietoni și în zonele stațiilor de autobuz, în special acolo unde măsurile de calmare a traficului sau de separare a fluxurilor de trafic sunt limitate. Grupurile vulnerabile (copii, persoane în vârstă) sunt expuse în mod deosebit.

3. Deteriorarea calității aerului și emisiile de praf Concentrarea traficului de marfă în centrul urban duce la creșteri localizate ale poluanților atmosferici (PM₁₀, PM_{2,5}, NO₂). Generarea suplimentară de praf are loc în perioadele secetoase și din cauza suprafețelor rutiere deteriorate. Impactul este cel mai semnificativ pentru locuitorii din zonele rezidențiale, școli și instituții publice situate de-a lungul străzilor principale de tranzit.

4. Impactul zgomotului și al vibrațiilor asupra receptorilor urbani Trecerea continuă a vehiculelor grele generează niveluri ridicate de zgomot și vibrații transmise prin sol, în special de-a lungul coridoarelor urbane înguste. Efectele potențiale includ deranjarea locuitorilor, scăderea calității vieții și solicitarea structurală a clădirilor mai vechi situate în apropierea drumului.

5. Solicitarea infrastructurii urbane și povara întreținerii Infrastructura rutieră existentă în Drochia nu este proiectată pentru un trafic industrial de marfă susținut și de intensitate ridicată. Acest lucru duce la deteriorarea prematură a pavajului, la avariarea sistemelor de drenaj și la creșterea costurilor de întreținere pentru autoritățile locale.

Vârfurile sezoniere (de exemplu, campania de recoltare a sfeclei de zahăr) intensifică aceste presiuni.

6. Lipsa unor rute dedicate transportului de marfă / a unor variante de ocolire. Absența (sau disponibilitatea limitată) a unor rute alternative sau a unor variante de ocolire obligă traficul industrial să treacă prin centrul orașului. Acest lucru reduce eficacitatea măsurilor de gestionare a traficului și limitează posibilitățile de separare a fluxurilor de trafic de tranzit de cele locale.

7. Impactul asupra sănătății comunității și a calității vieții Efectele combinate ale zgomotului, poluării aerului, vibrațiilor și riscurilor de siguranță rutieră contribuie la deteriorarea condițiilor de viață în centrul localității Drochia. Percepția crescută a riscului și a neplăcerilor poate duce la nemulțumiri și plângeri din partea comunității, în special în rândul locuitorilor care trăiesc de-a lungul principalelor drumuri de acces către R7.

8. Exproprierea terenurilor pentru partea de construcție nouă a ocolirei: Întrucât Lotul 4 (parțial) reprezintă o dezvoltare de infrastructură nouă (greenfield), exproprierea terenurilor și deplasarea economică asociată au fost semnalate de locuitori ca fiind cea mai importantă preocupare socială. Implementarea unui cadru solid de achiziție a terenurilor și de restabilire a mijloacelor de subsistență, aliniat la Cerința de performanță nr. 5 a Băncii Europene pentru Reconstrucție și Dezvoltare, va fi esențială pentru a asigura o despăgubire echitabilă, sprijin pentru mijloacele de subsistență și minimizarea impacturilor negative, permițând în același timp obținerea beneficiilor pe termen lung ale șoselei de ocolire a localității Drochia.

ȚARIGRAD este un sat și o comună din raionul Drochia. Satul are o suprafață de aproximativ 4,46 kilometri pătrați, cu un perimetru de 9,74 km. Țarigrad este singurul sat din comuna cu același nume și este situat la 4 km de orașul Drochia și la 160 km de Chișinău.

Satul Țarigrad este situat în zona de influență (AoI) a proiectului, la intersecția dintre **lotul 2 și lotul 4** ale coridorului R7.

Deși satul Țarigrad nu este situat direct de-a lungul coridorului R7, consultările au confirmat că localitatea se încadrează în zona de influență (AoI) datorită noii construcții a șoselei de ocolire a orașului Drochia, care se află în limitele sale administrative. Prin urmare, impacturile principale sunt asociate cu exproprierea terenurilor, restricțiile temporare de acces și perturbările legate de lucrările de construcție, mai degrabă decât cu impacturile directe asupra traficului operațional generate de reabilitarea drumului R7.

Profilul social al satului Țarigrad: Conform recensământului din 2024, în satul Țarigrad locuiesc 2.828 de persoane, dintre care 47,7% bărbați și 52,3% femei, cu următoarea structură pe vârste: 0-14 ani – 15,9%, 15-64 ani – 70,7%, 65+ ani – 13,4%. Gospodării – 1 488. Etnie predominantă – români/moldoveni – 99,3%, ucraineni – 0,4%. Caracteristicile gospodăriilor: Gospodării cu copii (0-17 ani) – 34,3 %, dintre care cu 3 sau mai mulți copii – 6,0 %, gospodării cu o singură persoană – 24,0 %, gospodării cu o singură persoană în vârstă (65+) – 15,2%. Gospodării cu acces la rețeaua de alimentare cu apă: 13,9% fără rețea, 38,3% cu rețea proprie, 47,8% cu rețea publică. Accesul gospodăriilor la rețeaua de canalizare: fără rețea – 52,5%, cu rețea proprie – 46,7%, cu rețea publică – 0,8%

Profil economic: satul Țarigrad prezintă un **profil economic periurban și diversificat**, influențat de proximitatea față de Drochia și de prezența infrastructurii industriale și logistice în limitele sale administrative. Principalele activități economice includ: **agricultura comercială**, susținută de operatori la scară largă (de exemplu, S.R.L. „GlobalFarmingInternational”) și activități agricole individuale; **activități industriale și din domeniul energetic**, inclusiv prezența Moldovatransgaz și a Parcului Industrial „Bioenergagro”, care oferă terenuri amenajate pentru investiții și producție; **servicii de logistică și transport**, beneficiind de o poziționare strategică în apropierea conexiunilor rutiere regionale (R7, G20, R12); **antreprenoriatul și comerțul local**, inclusiv întreprinderile mici și mijlocii care deservesc atât populația locală, cât și satele din împrejurimi.

Venitul gospodăriilor: Venit primar: muncă salariată, producție agricolă și activități comerciale; **Venit secundar:** remitențe, pensii și alocații sociale. Nivelul veniturilor este mai ridicat, specific satelor periurbane. Stabilitate moderată până la ridicată a veniturilor (>10.000 MDL).

Instituții sociale: Găzduiește 2 săli de sport și 2 grădinițe, funcționând ca un centru educațional pentru satele mai mici din împrejurimi (Antoneuca, Sergheuca, Pervomaisc). Cabinet de medic de familie în Țarigrad, birou de asistență socială; programe de sprijin pentru persoanele vârstnice, casă de cultură, biserică, teren de sport.



MICIURIN este un sat și o comună din raionul Drochia. Satul are o suprafață de aproximativ 2,16 kilometri pătrați, cu un perimetru de 9,56 km. Miciurin este singurul sat din comuna cu același nume. Localitatea este situată la 7 km de orașul Drochia și la 178 km de Chișinău. Satul Miciurin se află în zona de influență a proiectului (Aol), **Lotul 4** (Ocolirea Drochia) a coridorului R7.

Profilul social al satului Miciurin: Conform recensământului din 2024, în satul Miciurin locuiesc 1.325 de persoane, dintre care 47,3% bărbați și 52,7% femei, structurate pe vârste astfel: 0-14 ani – 15,7%, 15-64 ani – 70,7%, 65+ ani – 13,6%. Gospodării – 560. Etnie predominantă – români/moldoveni – 72,9%, ucraineni – 21,4%, ruși – 4,2%. Caracteristicile gospodăriilor: gospodării cu copii (0-17 ani) – 31,8 %, dintre care cu 3 sau mai mulți copii – 11,2 %, gospodării cu o singură persoană – 26,6 %, gospodării cu o singură persoană în vârstă (65+) – 12,9 %. Gospodării cu acces la alimentare cu apă: 80,0% fără rețea, 19,8% cu rețea proprie, 0,2% cu rețea publică. Accesul gospodăriilor la rețeaua de canalizare: fără rețea – 83,6%, cu rețea proprie – 16,4%, cu rețea publică – 0%

Profil economic: Satul Miciurin prezintă un profil economic predominant rural, cu o dependență puternică de agricultură și o diversificare limitată în comparație cu localitățile învecinate, precum Drochia. Economia locală este mai puțin influențată de activitățile industriale și rămâne dependentă în principal de mijloacele de subsistență bazate pe terenuri agricole. Printre principalele activități economice se numără: agricultura de subsistență și cea comercială la scară mică, care reprezintă principala activitate economică, gospodăriile ocupându-se cu cultivarea plantelor și creșterea animalelor; munca agricolă și ocuparea forței de muncă în sectorul informal, inclusiv munca sezonieră în fermele din apropiere și în zonele înconjurătoare; comerțul și serviciile locale limitate, constând în mici magazine și microîntreprinderi care deservesc nevoile locale; ocuparea forței de muncă bazată pe navetă, o parte a populației active având locuri de muncă în Drochia și în alte localități din apropiere.

Structura **veniturilor gospodăriilor** reflectă caracteristicile rurale: venituri primare: producția agricolă, munca salariată (adesea în afara satului) și activități de mică întreprindere; venituri secundare: remitențe, pensii și alocații sociale. Nivelurile veniturilor sunt, în general, scăzute până la moderate, tipice așezărilor rurale, cu o stabilitate moderată a veniturilor (în general sub 10.000 MDL/lună) și o oarecare variabilitate sezonieră legată de productivitatea agricolă și de sursele externe de venit.

Instituții sociale: Satul Miciurin dispune de o infrastructură socială mai limitată, incluzând: o școală primară cu grădiniță, care deservește copiii din localitate; servicii comunitare de bază, cu dependență de localitățile din apropiere — în special Drochia — pentru accesul la servicii extinse de educație, sănătate și administrative.

Concluzii privind preocupările exprimate în urma consultării comunității din satele Țarigrad și Miciurin:

1. Conectivitate teritorială și funcțională Satul Țarigrad este conectat la coridorul R7 prin drumul regional G20, în timp ce satul Miciurin este legat prin drumul R12, asigurând o conectivitate indirectă, dar importantă din punct de vedere funcțional, la rețeaua națională de drumuri. Părțile interesate au subliniat că, deși nu sunt așezări situate pe marginea drumului, ambele sate depind de legăturile rutiere regionale pentru mobilitate, acces la servicii și activități economice, care pot fi afectate temporar în timpul construcției variantei ocolire.

2. Exproprierea terenurilor și impactul administrativ (preocupare principală)

Ocolirea Drochia (noul traseu) va necesita exproprierea permanentă a terenurilor pe teritoriile administrative ale satelor Țarigrad și Miciurin, aspect identificat ca fiind cel mai semnificativ impact semnalat în cadrul consultărilor. Preocupările exprimate includ: pierderea terenurilor agricole și a mijloacelor de subsistență asociate; necesitatea unei despăgubiri transparente la costul integral de înlocuire, în conformitate cu Cerințele de performanță ale Băncii Europene pentru Reconstrucție și Dezvoltare (PR5);

Solicitări privind o comunicare clară cu privire la limitele cadastrale, procedurile de evaluare și termenele. Părțile interesate au subliniat, de asemenea, importanța aplicării unor abordări de soluționare negociată și a asigurării accesului la mecanisme de soluționare a reclamațiilor.

3. Beneficiarii sociali și grupurile vulnerabile

Satul Țarigrad (aprox. 3.160 de locuitori): găzduiește 2 școli gimnaziale și 2 grădinițe, funcționând ca un centru educațional pentru satele mai mici din împrejurimi (Antoneuca, Sergheuca, Pervomaisc). Deplasarea zilnică a copiilor sporește sensibilitatea la traficul generat de șantier și la riscurile legate de siguranța rutieră pe drumurile de legătură (G20). Prezența unei zone industriale indică o expunere suplimentară a lucrătorilor și a întreprinderilor locale la impactul lucrărilor de construcție. Satul Miciurin (aproximativ 1.325 de locuitori): Găzduiește o școală primară cu grădiniță, care deservește copiii din localitate. Populație mai redusă, dar vulnerabilitate potențial mai mare din cauza infrastructurii și serviciilor locale limitate.



Preocupări principale: Siguranța transportului copiilor în timpul fazei de construcție; Posibile perturbări ale rutelor de acces către școli; Necesitatea unor măsuri de gestionare a traficului în apropierea instituțiilor de învățământ.

4. Impactul fazei de construcție Părțile interesate au identificat următoarele impacturi anticipate în timpul fazei de construcție a șoselei de ocolire: Restricții temporare de acces la parcelele agricole și la drumurile locale; Creșterea nivelului de praf, zgomot și vibrații, care afectează în special: zonele rezidențiale, școlile și grădinițele, lucrătorii din zona industrială (Țarigrad); Riscuri legate de traficul de șantier, inclusiv vehicule grele care traversează drumurile locale (G20, R12); Posibile deteriorări ale drumurilor locale utilizate pentru transportul materialelor. Comunitățile au solicitat: punerea în aplicare a unui Plan de gestionare a traficului (PGT) cu rute de transport desemnate; programarea lucrărilor astfel încât să se evite orele de vârf ale transportului școlar; întreținerea și curățarea regulată a drumurilor pe durata construcției.

5. Reforma administrativă și considerente cumulative Consultările au evidențiat reforma teritorial-administrativă în curs (procesul de comasare) din Moldova, care vizează consolidarea satelor mai mici în comune mai mari (>3.000 de locuitori). Se preconizează că această reformă va: spori interdependența funcțională între localități; consolida rolul satelor precum Țarigrad ca centre locale de servicii; amplifica potențial impacturile cumulative ale proiectelor de infrastructură, cum ar fi drumua de centură a orașului Drochia. Părțile interesate au subliniat că planificarea infrastructurii ar trebui să țină seama de viitoarele configurații administrative și modele de mobilitate, nu doar de granițele actuale.

6. Oportunități și așteptări pozitive

În ciuda preocupărilor, părțile interesate au recunoscut, de asemenea, potențialele beneficii pe termen lung: îmbunătățirea conectivității regionale și reducerea traficului prin orașul Drochia; oportunități de dezvoltare economică, în special în zona industrială din Țarigrad (în satul Țarigrad a fost creat Parcul Industrial „Bioenergagro”. Este vorba de o platformă industrială deschisă, cu o suprafață de 13,49 hectare, dotată cu infrastructură, tehnologie de bază și posibilități de extindere); Eficiență sporită a logisticii și transportului pentru producătorii agricoli. Includerea localității Țarigrad în inițiativele de dezvoltare regională (așa cum a menționat Agenția Invest Moldova) a fost semnalată ca o oportunitate de a alinia proiectul de ocolire cu strategii mai ample de investiții și dezvoltare.

7. Lipsa consultării prealabile cu proprietarii de terenuri

În cadrul consultărilor publice s-a confirmat că nu au avut loc consultări directe cu proprietarii de terenuri afectați înainte de declararea utilității publice a proiectului de ocolire. Activitățile de implicare s-au limitat la discuții cu reprezentanții primăriei și ai autorităților centrale, fără a implica persoanele direct afectate de expropriere. Proprietarii de terenuri și-au exprimat îngrijorarea cu privire la următoarele aspecte: nu au fost informați în prealabil cu privire la impactul potențial asupra terenurilor lor; nu li s-a oferit posibilitatea de a-și exprima opiniile cu privire la alternative de trasare a traseului sau la măsuri de atenuare; această abordare nu este în conformitate cu bunele practici internaționale, inclusiv cu cerințele PR5 ale Băncii Europene pentru Reconstrucție și Dezvoltare privind achiziția de terenuri și strămutarea involuntară, care încurajează consultarea timpurie și substanțială.

8. Poziția autorităților locale (Țarigrad)

Primarul localității Țarigrad a raportat că: Au fost prezentate Administrației Naționale a Drumurilor (NRA) mai multe propuneri tehnice care sugerau abateri minore de la traseul șoselei de ocolire; Aceste propuneri aveau ca scop minimizarea fragmentării terenurilor, care reprezintă o problemă semnificativă în Țarigrad din cauza parcelelor agricole extrem de subdivizate din coridorul de expropriere. S-a subliniat că: fragmentarea terenurilor în Țarigrad este mai pronunțată în comparație cu Miciurin, unde parcelele sunt, în general, mai mari și mai consolidate; ajustările aduse traseului ar putea reduce impactul socio-economic fără a afecta fezabilitatea proiectului. Cu toate acestea: nu s-a primit niciun răspuns oficial din partea ANR cu privire la aceste propuneri; în consecință, primarul din Țarigrad a refuzat să semneze certificatul de urbanism, invocând lipsa unui răspuns din partea instituțiilor și luarea în considerare insuficientă a contribuțiilor locale.

NICORENI este o localitate și o comună din raionul Drochia. Localitatea are o suprafață de aproximativ 5,12 kilometri pătrați, cu un perimetru de 10,67 km. Nicoreni este singura localitate din comuna cu același nume. Localitatea este situată la 9 km de orașul Drochia și la 183 km de Chișinău.

Satul Nicoreni se află în zona de influență (AoI) a Lotului 2 al proiectului. În satul Nicoreni, cele mai apropiate locuințe se află la 15 m de drum, pe o lungime totală de 2 km de clădiri rezidențiale (aproximativ 27 de gospodării) situate în imediata apropiere pe partea stângă a drumului (cu acces direct la R7).

Profilul social al satului Nicoreni: Conform recensământului din 2024, în satul Nicoreni locuiesc 2.210 persoane, dintre care 47,7%



bărbați și 52,3% femei, structurate pe vârste: 0-14 ani – 17,5%, 15-64 ani – 67,0%, 65+ ani – 15,5%. Gospodării – 1.065. Etnie predominantă – români/moldoveni – 98,3%, ucraineni – 1,1%. Caracteristicile gospodăriilor: gospodării cu copii (0-17 ani) – 33,4 %, dintre care cu 3 sau mai mulți copii – 12,9 %, gospodării cu o singură persoană – 26,7 %, gospodării cu o singură persoană în vârstă (65+) – 16,4 %. Gospodării cu acces la alimentarea cu apă: 76,9% fără rețea, 22,6% cu rețea proprie, 0,5% cu rețea publică. Accesul gospodăriilor la rețeaua de canalizare: fără rețea – 83,8%, cu rețea proprie – 15,9%, cu rețea publică – 0,3%.

Profil economic: Satul Nicoreni are un profil economic predominant rural și bazat pe agricultură, cu o diversificare limitată și o dependență puternică de activitățile legate de terenuri. Economia locală este legată funcțional de centrele urbane din apropiere, în special de Drochia. Printre principalele activități economice se numără: agricultura comercială și de subsistență, care constituie coloana vertebrală a economiei locale, susținută de numeroase întreprinderi agricole înregistrate, printre care SRL „Agrosalvia”, SRL „Miragrocom”, SRL „Agro-SZM”, SRL „Dealul Ochiulbean”, precum și exploatații individuale precum GT „T. Tirnovschi”, GT „Sirghi Oleg”, GT „Iurie Obada” și GT „Eșanu Elena”; Munca agricolă și angajarea sezonieră, legate de producția vegetală și de activitățile agricole; Comerț și servicii locale limitate, constând în comerț la scară mică și microîntreprinderi care deservesc populația satului; Angajarea bazată pe navetă, unii locuitori lucrând în Drochia și localitățile învecinate în servicii publice, comerț cu amănuntul și mici industrii.

Structura **veniturilor gospodăriilor** reflectă condițiile rurale tipice: venituri primare: producția agricolă, angajarea salariată (adesea în afara satului) și activități de mică întreprindere; venituri secundare: remitențe, pensii și alocații sociale. Nivelurile veniturilor sunt, în general, scăzute până la moderate, caracteristice așezărilor rurale, cu o stabilitate moderată a veniturilor (de obicei în jur de sau sub 10.000 MDL/lună) și o variabilitate sezonieră influențată de productivitatea agricolă și de sursele externe de venit.

Instituții sociale: Satul Nicoreni beneficiază de o infrastructură socială de bază, care include de obicei: unități de învățământ (școală și/sau grădiniță pentru copiii din localitate); acces la asistență medicală primară prin serviciile medicului de familie (adesea comune cu localitățile învecinate sau accesibile în acestea); servicii comunitare, cum ar fi o casă de cultură, o biserică și sediul administrației locale (primărie).

Concluzii privind preocupările exprimate în urma consultării comunității

Starea precară a drumului și riscurile de siguranță asociate: Starea deteriorată a suprafeței drumului, în special în urma iernii anului 2026, afectează semnificativ siguranța la volan, sporește avariile vehiculelor și contribuie la riscurile de accidente.

Expunere ridicată a comunităților situate în apropierea drumului: Zonele rezidențiale situate imediat lângă R7 sunt foarte expuse la impacturile legate de construcție (zgomot, vibrații, praf și restricții temporare de acces) și la impacturile operaționale, inclusiv la potențiale creșteri ale nivelului de zgomot datorate volumelor mai mari de trafic. *De remarcat faptul că comunitățile nu au solicitat bariere fonice; preocupările s-au concentrat în principal asupra zgomotului, vibrațiilor și prafului în condițiile actuale, care sunt percepute ca fiind neplăceri mai semnificative.*

Deficiențe critice de siguranță rutieră: Siguranța rutieră este compromisă de lipsa benzilor de accelerare/decelerare, de semnalizarea insuficientă și de iluminatul deficitar. Infrastructura pentru pietoni este prezentă, dar trebuie îmbunătățită.

Necesitatea îmbunătățirilor integrate privind siguranța și accesibilitatea: Părțile interesate au subliniat necesitatea modernizării drumurilor de acces, a sistemelor de drenaj, a barierelor de protecție și a trotuarelor.

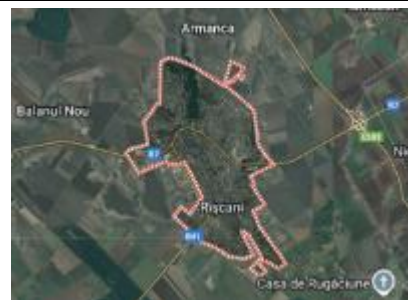
Conflicte între activitățile agricole și siguranța rutieră: Prezența terenurilor agricole de ambele părți ale drumului R7 duce la traversarea frecventă a vehiculelor, a utilajelor și a animalelor, creând riscuri de siguranță. Aplicarea limitelor de viteză prin intermediul camerelor de supraveghere a vitezei, combinată cu o semnalizare adecvată, a fost identificată ca o măsură prioritară.

Iluminarea rutieră inadecvată: Iluminarea insuficientă de-a lungul tronsoanelor rurale ale drumului R7 contribuie la vizibilitate redusă și la creșterea riscului de accidente, în special pe timp de noapte și în condiții meteorologice nefavorabile.

Circulația nesigură a utilajelor agricole: Lipsa unor rute alternative adecvate obligă utilajele agricole și vehiculele cu viteză redusă să circule pe drumul principal, ceea ce duce la diferențe periculoase de viteză față de traficul rutier. În plus, noroiul și resturile depuse pe suprafața drumului reduc aderența și sporesc riscul de accidente. S-a recomandat introducerea unor secțiuni dedicate, ocupând jumătate de bandă, pentru vehiculele cu viteză redusă.

RÎȘCANI este un oraș din nordul Moldovei, reședința raionului Rîșcani. Orașul Rîșcani este situat pe malul râului Copăceanca, un afluent al râului Răut, la 166 km de capitala Republicii Moldova – Chișinău, la 22 km de stația de cale ferată Drochia și la 45 km de municipiul Bălți. Rîșcani se află în zona de influență (Aol) a proiectului pentru R7, **loturile 2 și 3**.

Rîșcani funcționează ca un centru economic regional, oferind locuri de muncă, educație, asistență medicală și servicii administrative comunelor din jur. Conectivitatea sa la coridoarele rutiere naționale îmbunătățește comerțul, mobilitatea și accesul la piețe, consolidându-i rolul în dezvoltarea regională.



Profilul social al orașului Rîșcani: Conform recensământului din 2024, în orașul Rîșcani locuiesc 6.229 de persoane, dintre care 46,6% bărbați și 53,4% femei, cu următoarea structură pe vârste: 0-14 ani – 16,8%, 15-64 ani – 69,8%, 65+ ani – 13,4%. Gospodării – 3.332. Etnie predominantă – români/moldoveni – 62%, ucraineni – 31%, ruși – 7,3%. Caracteristicile gospodăriilor: gospodării cu copii (0-17 ani) – 35,4 %, dintre care cu 3 sau mai mulți copii – 8,3 %, gospodării cu o singură persoană – 21,9 %, gospodării cu o singură persoană în vârstă (65+) – 11,2%. Gospodării cu acces la rețeaua de apă: 12,3% fără rețea, 11,2% cu rețea proprie, 76,5% cu rețea publică. Accesul gospodăriilor la rețeaua de canalizare: fără rețea – 22,4%, cu rețea proprie – 43,2%, cu rețea publică – 34,4%

Profil economic: Orașul Rîșcani are un profil economic urban diversificat, funcționând ca un important centru economic și de servicii la nivel local în regiunea de nord a Republicii Moldova. Orașul joacă un rol cheie în sprijinirea așezărilor rurale din jur prin crearea de locuri de muncă, servicii și acces la piață.

Conform datelor statistice, în localitate sunt înregistrate aproximativ 200 de entități economice, specializate în principal în domeniile agroindustrial și al prelucrării produselor agricole, în industria extractivă și a materialelor de construcții, precum și în industria ușoară.²² Printre principalele activități economice se numără: Producția agroindustrială și prelucrarea produselor agricole, care constituie un sector de bază, incluzând depozitarea, prelucrarea și distribuția produselor agricole; Industria extractivă și a materialelor de construcții, care contribuie la ocuparea forței de muncă la nivel local și susține dezvoltarea infrastructurii regionale; Industria ușoară și prelucrarea, inclusiv unitățile de producție la scară mică; Comerțul și serviciile, inclusiv comerțul cu amănuntul, transporturile și serviciile publice care deservește atât orașul, cât și satele din împrejurimi; Locurile de muncă din sectorul public, inclusiv în educație, sănătate și administrație.

Structura **veniturilor gospodăriilor** reflectă o bază economică urbanizată: venituri primare: locuri de muncă salarizate în industrie, servicii și instituții publice, alături de activități antreprenoriale; venituri secundare: remitențe, pensii și alocații sociale. Nivelurile veniturilor sunt, în general, moderate și mai stabile în comparație cu așezările rurale, modelele de venituri depășind de obicei 10.000 MDL/lună, susținute de oportunități diversificate de angajare și de o bază economică mai largă.

Concluzii privind preocupările exprimate în urma consultării comunității

Nevoia urgentă de îmbunătățiri integrate ale siguranței rutiere Reabilitarea drumului R7 trebuie să acorde prioritate proiectării cuprinzătoare a siguranței rutiere, inclusiv reproiectarea intersecțiilor (de exemplu, sensul giratoriu la intrarea în Rîșcani), măsuri de calmare a traficului și îmbunătățirea semnalizării pentru a aborda zonele cu risc ridicat de accidente.

Îmbunătățirea standardelor de proiectare a drumurilor și a calității infrastructurii Modernizarea suprafeței drumului, introducerea benzilor dedicate de accelerare/decelerare și îmbunătățirea sistemelor de iluminat sunt esențiale pentru a respecta standardele de siguranță și de funcționare și pentru a răspunde preocupărilor comunității.

Implementarea măsurilor de siguranță pentru pietoni Este necesară o infrastructură de traversare sigură (de exemplu, treceri la nivel diferit sau treceri de pietoni controlate), în special în apropierea zonelor sensibile, cum ar fi cimitirele și punctele de acces rezidențiale.

Gestionarea traficului mixt și a accesului agricol Proiectul ar trebui să includă măsuri de acces controlat, drumuri de serviciu sau treceri desemnate pentru a permite circulația în condiții de siguranță a vehiculelor agricole și pentru a reduce interacțiunea cu traficul de mare viteză.

Integrarea constrângerilor tehnice în proiectare Lucrările de reabilitare trebuie să țină seama de traversările existente ale rețelelor de utilități (conductele APA-CANAL) și de riscurile geotehnice, asigurându-se că soluțiile ingineresti sunt atât fezabile din punct de vedere tehnic, cât și reziliente.

Pe teritoriul administrativ al orașului Rîșcani (și al satelor Rămăzan și Balanul Nou), întreprinderile care interacționează cu traseul R7: Agricultură: SRL „Cutezătorul Agricol”, Piața Agro CR Rîșcani (camere frigorifice), GȚ „Lupăcescu Anatol”, SRL „Asinaris”, SRL „Casmerlin”, SA „Acord”, GȚ „Lupăcescu Gheorghe”, GȚ „Vasilieva Aliona”, GȚ „Macovei Boris”, ÎI „Briz Babina” (camere frigorifice), SRL „Vertex Agro”, SRL „Gladchii Tudor”, SRL „Avis Nord” (linie de procesare), GȚ „Grigore Sărăteanu”, Stații de

²² Strategia de revitalizare urbană a cartierului Rîșcani pentru perioada 2023-2027

benzină: Lukoil SRL, Bemol Retail SRL, SRL „Gimnast”, „Vento Retail” SRL. Depozite/Fabrici: SRL „Antracit” (depozit de cărbune), SA „Niutams Ceramica” (fabrică de ceramică), SA „Barza Albă” (depozit de filială), Nedalcord SRL (fabrică de materiale de construcții)

PÎRJOTA este o localitate din raionul Rîșcani, Republica Moldova. Localitatea are o suprafață de aproximativ 2,81 km², cu un perimetru de 8,40 km. Pîrjota este singura localitate din comuna cu același nume. Localitatea este situată la 11 km de orașul Rîșcani și la 191 km de Chișinău. Pîrjota se află în zona de influență (Aol) a proiectului pentru R7, **Lotul 3**.

Cele mai apropiate locuințe sunt situate la 20 m de drum, pe o lungime totală de 0,5 km de clădiri rezidențiale din satul Pîrjota (aproximativ 6 gospodării) situate în imediata apropiere pe partea dreaptă a drumului (cu acces direct la R7).



Profilul social al satului Pîrjota: Conform recensământului din 2024, în satul Pîrjota locuiesc 1.254 de persoane, dintre care 47,8% bărbați și 52,2% femei, cu următoarea structură pe vârste: 0-14 ani – 15,4%, 15-64 ani – 67,9%, 65+ ani – 16,7%. Gospodării – 590. Etnie predominantă – români/moldoveni – 96%, ucraineni – 3%, alte etnii – 1%. Caracteristicile gospodăriilor: gospodării cu copii (0-17 ani) – 30,5 %, dintre care cu 3 sau mai mulți copii – 6,8 %, gospodării cu o singură persoană – 27,1 %, gospodării cu o singură persoană în vârstă (65+) – 18,8 %. Gospodării cu acces la alimentare cu apă: 33,1% fără rețea, 45,4% cu rețea proprie, 21,5% cu rețea publică. Accesul gospodăriilor la rețeaua de canalizare: fără rețea – 81,0%, cu rețea proprie – 19,0%, cu rețea publică – 0%

Profil economic: Satul Pîrjota are un profil economic predominant rural și bazat pe agricultură, cu activități economice strâns legate de utilizarea terenurilor și de coridorul R7. Localitatea menține legături funcționale cu centrele urbane din apropiere, în special cu Rîșcani. Printre principalele activități economice se numără: agricultura comercială și de subzistență, care reprezintă sectorul economic primar, susținută de mai multe întreprinderi înregistrate care își desfășoară activitatea în Pîrjota și în localitatea vecină Sturzeni, printre care SRL „Vardan Agro” (livezi), SRL „Valea Pîrjotei”, SRL „Agrocreativ Invest”, SRL „Pîrjoteh Agro” și GT „Garbuz Dan”; Prelucrarea produselor agricole și activitățile economice legate de terenuri, cu o producție orientată către piețele locale și regionale; Servicii rutiere și legate de transport, inclusiv infrastructura de alimentare cu combustibil, precum Rompetrol, care deservește atât utilizatorii locali, cât și traficul de tranzit de-a lungul coridorului R7; Munca agricolă și angajarea sezonieră, alături de naveta către localitățile din apropiere pentru oportunități suplimentare de venit; Comerțul la scară mică și serviciile locale, care susțin nevoile zilnice ale populației.

Structura **veniturilor gospodăriilor** reflectă condițiile tipice din mediul rural: venituri primare: producția agricolă, angajarea salariată (adesea în afara satului) și activități de mică întreprindere; venituri secundare: remitențe, pensii și alocații sociale. Nivelurile veniturilor sunt, în general, scăzute până la moderate, cu o stabilitate moderată a veniturilor (de obicei în jur de sau sub 10.000 MDL/lună) și o variabilitate sezonieră influențată de productivitatea agricolă și de sursele externe de venit.

Concluzii privind preocupările exprimate în urma consultării comunității

Nevoia urgentă de reabilitare a drumului și de îmbunătățire a suprafeței Reabilitarea drumului R7 trebuie să acorde prioritate modernizării stării deteriorate a pavajului, care s-a agravat semnificativ în urma perioadei de iarnă din 2026, pentru a îmbunătăți confortul la conducere, a reduce daunele la vehicule și a asigura condiții de transport sigure și fiabile.

Consolidarea măsurilor de proiectare a siguranței rutiere și de gestionare a traficului Proiectul ar trebui să abordeze deficiențele critice de siguranță prin introducerea unor benzi dedicate de accelerare și decelerare, îmbunătățirea semnalizării rutiere și a marcajelor rutiere, alături de implementarea măsurilor de gestionare a vitezei pentru a reduce riscurile de accidente.

Îmbunătățirea accesibilității locale și a infrastructurii de sprijin Lucrările de reabilitare ar trebui să includă modernizarea drumurilor locale de acces către proprietățile rezidențiale, construirea unor sisteme eficiente de drenaj, instalarea de bariere de protecție și modernizarea stațiilor de autobuz, pentru a asigura o conectivitate sigură și funcțională pentru comunitățile locale.

Implementarea măsurilor de siguranță și mobilitate a pietonilor Amenajarea de trotuare și treceri de pietoni sigure la intrările și ieșirile din așezări este esențială pentru protejarea utilizatorilor vulnerabili ai drumurilor și pentru asigurarea deplasării în condiții de siguranță în interiorul și între comunitățile situate de-a lungul coridorului R7.

Control îmbunătățit al vitezei și siguranță sporită pentru activitățile agricole Având în vedere traversările frecvente ale locuitorilor și ale animalelor, datorate terenurilor agricole situate de ambele părți ale drumului, proiectul ar trebui să includă măsuri eficiente de control al vitezei, în special instalarea de radare, însoțite de semnalizare rutieră adecvată, pentru a reduce la minimum riscurile de coliziune.

Îmbunătățirea iluminatului rutier în zonele sensibile Este necesară instalarea ținută a iluminatului rutier, în special în apropierea așezărilor precum Pîrjota, pentru a îmbunătăți vizibilitatea pe timp de noapte și în condiții meteorologice nefavorabile, sporind astfel siguranța rutieră generală.

Gestionarea traficului mixt și a circulației utilajelor agricole Proiectul trebuie să abordeze interacțiunea dintre traficul de mare viteză și utilajele agricole, luând în considerare rute alternative, puncte de acces controlate sau treceri dedicate, precum și măsuri de prevenire a contaminării suprafeței drumului (noroi, pământ), care pot reduce aderența și spori riscurile de accident.

HILIUȚI este o localitate din raionul Rîșcani, Republica Moldova. Localitatea are o suprafață de aproximativ 3,30 kilometri pătrați, cu un perimetru de 9,37 km. Hiliuți este singura localitate din comuna cu același nume, situată la 15 km de orașul Rîșcani și la 194 km de Chișinău.

Satul Hiliuți este situat în zona de influență (Aol) a proiectului pentru R7, Lotul 3. Aflat la o altitudine de aproximativ 177 de metri, satul se caracterizează printr-un peisaj deluros și face parte din regiunea Ciuhurului de Jos. Hiliuți este, de asemenea, recunoscut pentru inițiativele sale de mediu, inclusiv înființarea recentă a unei plantații forestiere care acoperă peste 25 de hectare, în conformitate cu Programul Național de Împădurire. Cele mai apropiate locuințe sunt situate la 10 m de drum, pe o lungime totală de 1,5 km de clădiri rezidențiale din satul Hiliuți (aproximativ 10 gospodării) situate în imediata apropiere pe partea stângă/dreaptă a drumului (cu acces direct la R7). Satul Hiliuți este situat în mare parte pe partea stângă a drumului. Clădirile rezidențiale de pe partea dreaptă sunt în mare parte nelocuite, ca urmare a depopulării zonei rurale.



Profilul social al satului Hiliuți: Conform recensământului din 2024, în satul Hiliuți locuiesc 1.598 de persoane, dintre care 48,8% bărbați și 51,2% femei, structurate pe vârste: 0-14 ani – 12,8%, 15-64 ani – 69,3%, 65+ ani – 17,9%. Gospodării – 725. Etnie predominantă – români/moldoveni – 99,2%, ucraineni – 0,5%, alte etnii – 0,3%. Caracteristicile gospodăriilor: gospodării cu copii (0-17 ani) – 31,7 %, dintre care cu 3 sau mai mulți copii – 10,4 %, gospodării cu o singură persoană – 24,7 %, gospodării cu o singură persoană în vârstă (65+) – 19,6 %. Gospodării cu acces la rețeaua de apă: 28,4% fără rețea, 49,8% cu rețea proprie, 21,8% cu rețea publică. Accesul gospodăriilor la rețeaua de canalizare: fără rețea – 78,8%, cu rețea proprie – 21,1%, cu rețea publică – 0,1%.

Profil economic: Satul Hiliuți are un **profil economic predominant rural, bazat pe agricultură**, mijloacele de subsistență locale fiind strâns legate de utilizarea terenurilor și susținute de legături funcționale cu Rîșcani. Printre principalele activități economice se numără: agricultura comercială și de subsistență, care constituie principalul sector economic, susținută de operatori locali precum GT „Sandu Grigore”, GT „Sandu”, SRL „Hiliuțeanul” (depozitare) și SRL „Stîncăuți” (moară); activități de prelucrare agricolă și depozitare, care contribuie la lanțurile valorice locale și susțin producția agricolă; munca agricolă și angajarea sezonieră, atât în sat, cât și în zonele înconjurătoare; comerț și servicii locale limitate, alături de locuri de muncă bazate pe navetă în localitățile din apropiere.

Structura **veniturilor gospodăriilor** reflectă un profil rural mixt: venituri primare: muncă salariată și producție agricolă (surse dominante); venituri secundare: pensii (aproximativ 3.000 MDL/lună pentru persoanele în vârstă), remitențe, închirierea terenurilor și alocații sociale. Pe baza rezultatelor anchetei socio-economice, nivelurile veniturilor sunt relativ moderate până la stabile în comparație cu localitățile rurale similare: **aproximativ 70% dintre respondenți au declarat venituri lunare de peste 10.000 MDL**, în timp ce **aproximativ 30% au declarat venituri de până la 10.000 MDL**.

Concluzii privind preocupările exprimate în urma consultării comunității

Nevoia urgentă de reabilitare a drumurilor Starea precară a suprafeței drumurilor, agravată după iarna anului 2026, reprezintă o preocupare majoră care afectează siguranța rutieră, funcționarea vehiculelor și fiabilitatea generală a transportului, necesitând măsuri prioritare de reabilitare.

Constrângeri de transport legate de topografie și riscuri sezoniere Relieful deluros din satul Hiliuți, în special la intersecțiile străzilor Miorița și Ștefan cel Mare, creează provocări semnificative pentru trafic. Sunt necesare soluții temporare de ocolire și instalarea de semnalizare adaptată condițiilor de iarnă la punctele cheie de acces, alături de identificarea unei soluții ingineresti durabile pe termen lung, adecvată pentru un coridor de tranzit internațional.

Deficiențe ale infrastructurii de siguranță rutieră Lipsa benzilor de accelerare/decelerare, semnalizarea insuficientă, iluminatul inadecvat și măsurile limitate de siguranță pentru pietoni contribuie la creșterea riscului de accidente și necesită îmbunătățiri cuprinzătoare în materie de siguranță.

Necesitatea îmbunătățirii conectivității locale și a infrastructurii de sprijin Comunitățile au subliniat necesitatea modernizării drumurilor de acces, a implementării sistemelor de drenaj, a instalării barierelor de protecție, a construirii trotuarelor și a trecerilor de pietoni, precum și a reabilitării stațiilor de autobuz pentru a asigura o mobilitate sigură și funcțională pentru locuitori.

Gestionarea vitezei și siguranța la traversările agricole Traversările frecvente ale locuitorilor, animalelor și utilizatorilor agricoli necesită măsuri îmbunătățite de control al vitezei, în special prin instalarea de radare, completate de o semnalizare clară și vizibilă.

Iluminarea insuficientă a drumurilor Lipsa iluminatului adecvat, în special în apropierea satului Hiliuți, sporește riscurile pe timp de noapte și în condiții de vizibilitate redusă, necesitând îmbunătățiri specifice ale iluminatului pentru a spori siguranța tuturor utilizatorilor drumurilor.

Riscuri generate de traficul mixt și de utilajele agricole Interacțiunea dintre traficul cu viteză mare și utilajele agricole cu deplasare lentă reprezintă un pericol semnificativ pentru siguranță, agravat și mai mult de rutele alternative precare și de contaminarea drumului (noroi și resturi), ceea ce necesită măsuri de gestionare dedicate și soluții de acces mai sigure.

Riscuri geotehnice și instabilitatea versanților Alunecările de teren semnalate pe tronsonul R7 indică necesitatea unor evaluări geotehnice detaliate și a implementării unor măsuri de stabilizare a versanților și de consolidare a solului, pentru a asigura siguranța și reziliența pe termen lung a drumului.

ȘAPTEBANI este o localitate din raionul Rîșcani, Republica Moldova. Localitatea are o suprafață de aproximativ 3,15 kilometri pătrați, cu un perimetru de 10,95 km. Șaptebani este singura localitate din comuna cu același nume, situată la 22 km de orașul Rîșcani și la 202 km de Chișinău. Satul Șaptebani este situat în zona de influență (AoI) a Lotului 3 al proiectului. Cele mai apropiate locuințe se află la 10 m de drum, pe o lungime totală de 2 km în satul Șaptebani existând clădiri rezidențiale (aproximativ 16 gospodării) situate în imediata apropiere pe partea dreaptă/stângă a drumului (cu acces direct la R7).



Profilul social al satului Șaptebani: Conform recensământului din 2024, în satul Șaptebani locuiesc 1.218 de persoane, dintre care 46,4% bărbați și 53,6% femei, structurate pe vârste: 0-14 ani – 13,4%, 15-64 ani – 68,9%, 65+ ani – 17,6%. Gospodării – 604. Etnie predominantă – români/moldoveni – 71,8%, ucraineni – 25%, ruși – 1,4%, alte etnii – 1,8%. Caracteristicile gospodăriilor: gospodării cu copii (0-17 ani) – 27,6 %, dintre care cu 3 sau mai mulți copii – 7,2 %, gospodării cu o singură persoană – 30,1 %, gospodării cu o singură persoană în vârstă (65+) – 19,4%. Gospodării cu acces la alimentare cu apă: 66,6% fără rețea, 20,0% cu rețea proprie, 13,4% cu rețea publică. Accesul gospodăriilor la rețeaua de canalizare: fără rețea – 79,3%, cu rețea proprie – 20,5%, cu rețea publică – 0,2%

Profil economic: Satul Șaptebani are un **profil economic predominant rural și bazat pe agricultură**, mijloacele de subzistență locale fiind strâns legate de activitățile agricole și susținute de legăturile cu Rîșcani. Principalele activități economice includ: agricultura comercială și de subzistență, care constituie coloana vertebrală a economiei locale, susținută de ferme și întreprinderi precum SRL „Stîncăuți” (depozitare) și SRL „Ferma Familiei” (fermă avicolă); Creșterea animalelor și activitățile legate de agricultură, care contribuie la veniturile gospodăriilor și la lanțurile de aprovizionare locale; Comerțul și serviciile la scară mică, inclusiv piețele locale (de exemplu, ÎI „Colun Tatiana”) și microîntreprinderile; Munca agricolă și ocuparea forței de muncă bazată pe navetă, locuitorii având acces la oportunități suplimentare de venit în localitățile din apropiere.

Structura **veniturilor gospodăriilor** reflectă caracteristicile tipice ale mediului rural: venituri primare: muncă salariată și producție agricolă; venituri secundare: remitențe, pensii (aproximativ 3.000 MDL/lună), închirierea terenurilor și alocații sociale. Pe baza rezultatelor anchetei socio-economice, nivelurile veniturilor sunt variate, dar relativ echilibrate: aproximativ 55% dintre respondenți au declarat venituri lunare de până la 10.000 MDL, în timp ce aproximativ 45% au declarat venituri de peste 10.000 MDL.

GĂLĂȘENI este o localitate și o comună din raionul Rîșcani, Republica Moldova. Localitatea are o suprafață de aproximativ 1,64 kilometri pătrați, cu un perimetru de 5,74 km. Comuna cuprinde localitățile Gălășeni și Mălăiești. Localitatea este situată la 30 km de orașul Rîșcani și la 196 km de Chișinău. Satul Gălășeni se află în zona de influență (AoI) a Lotului 3 al proiectului.

În satul Gălășeni, cele mai apropiate locuințe se află la 20 m de drum; pe o lungime totală de 0,8 km din satul Gălășeni, clădirile rezidențiale (aproximativ 11 gospodării) sunt situate în imediata apropiere pe partea stângă a drumului (cu acces direct la R7).



MĂLĂIEȘTI este o localitate din comuna Gălășeni, raionul Rîșcani. Satul are o suprafață de aproximativ 1,73 km², cu un perimetru de 10,25 km. Localitatea este situată la 25 km de orașul Rîșcani și la 204 km de Chișinău. Conform recensământului din 2024, în satul Mălăiești locuiesc 981 de persoane (484 bărbați, 497 femei).

Profilul social al satului/comunei Gălășeni: Conform recensământului din 2024, în satul Gălășeni locuiesc 1.202 persoane, dintre care 49,1% bărbați și 50,9% femei, structurate pe vârste: 0-14 ani – 17,2%, 15-64 ani – 66,5%, 65+ ani – 16,3%. Gospodării – 640. Etnie predominantă – români/moldoveni – 98%, ucraineni – 1,2%. Caracteristicile gospodăriilor: gospodării cu copii (0-17 ani) – 32,3 %, dintre care cu 3 sau mai mulți copii – 10,1 %, gospodării cu o singură persoană – 31,6 %, gospodării cu o singură persoană în vârstă (65+) – 19,1 %. Gospodării cu acces la alimentare cu apă: 61,7% fără rețea, 19,2% cu rețea proprie, 19,1% cu rețea publică. Accesul gospodăriilor la rețeaua de canalizare: fără rețea – 87,5%, cu rețea proprie – 12,5%, cu rețea publică – 0%.

Profil economic: Comuna Gălășeni are un profil economic predominant rural și bazat pe agricultură, mijloacele de subzistență locale depinzând puternic de utilizarea terenurilor și fiind susținute de legăturile cu centrele urbane din apropiere, în special cu Rîșcani. Printre principalele activități economice se numără: agricultura comercială și de subzistență, care constituie principalul sector economic, susținută de fermele și întreprinderile locale, precum GT „Colin Nicolai”, GT „Dănilă Igor”, GT „Secrieru Ion”, precum și de companii precum SRL „Fezalis” (depozitare), SRL „Stîncăuți” și SRL „Dia Family”; activități de prelucrare agricolă și depozitare, care contribuie la lanțurile valorice agricole locale; servicii rutiere și de alimentare cu combustibil, inclusiv infrastructură precum Rompetrol, care deservește traficul local și de tranzit; forța de muncă agricolă și angajarea sezonieră, alături de naveta către localitățile din apropiere; comerțul la scară mică și serviciile locale, care răspund nevoilor zilnice ale populației.

Structura **veniturilor gospodăriilor** reflectă condițiile tipice din mediul rural: venituri primare: muncă salariată și producție agricolă; venituri secundare: remitențe, pensii (aproximativ 3.000 MDL/lună), închirierea terenurilor și alocații sociale.

Pe baza rezultatelor anchetei socio-economice pentru grupul de comune (Șaptebani–Gălășeni–Petrușeni), nivelurile veniturilor sunt moderate și relativ echilibrate: aproximativ 55% dintre respondenți au declarat venituri lunare de până la 10.000 MDL, în timp ce aproximativ 45% au declarat venituri peste 10.000 MDL.



PETRUȘENI este o localitate din raionul Rîșcani, Republica Moldova. Localitatea are o suprafață de aproximativ 2,19 kilometri pătrați, cu un perimetru de 7,34 km. Petrușeni este singura localitate din comuna cu același nume. Localitatea este situată la 41 km de orașul Rîșcani și la 195 km de Chișinău.

Satul Petrușeni se află în zona de influență (Aol) a Lotului 3 din cadrul proiectului.

În satul Petrușeni, cele mai apropiate locuințe se află la o distanță de 12 m de drum, pe o lungime totală de 1 km a satului Petrușeni existând clădiri rezidențiale (aproximativ 18 gospodării) situate în imediata apropiere pe partea stângă/dreaptă a drumului (cu acces direct la R7).

Profilul social al satului Petrușeni: Conform recensământului din 2024, în satul Petrușeni locuiesc 864 de persoane, dintre care 52,4% bărbați și 47,6% femei, structurate pe vârste: 0-14 ani – 15,3%, 15-64 ani – 69,6%, 65+ ani – 15,2%. Gospodării – 374. Etnie predominantă – români/moldoveni – 97,7%, ucraineni – 1,7%. Caracteristicile gospodăriilor: Gospodării cu copii (0-17 ani) – 31%, dintre care cu 3 sau mai mulți copii – 8,6%, gospodării cu o singură persoană – 31%, gospodării cu persoane în vârstă (65+) – 15,8%. Gospodării cu acces la alimentare cu apă: 75,7% fără rețea, 11% cu rețea proprie, 13,3% cu rețea publică. Accesul gospodăriilor la rețeaua de canalizare: fără rețea – 89,3%, cu rețea proprie – 10,7%, cu rețea publică – 0%.

Concluzii privind preocupările exprimate în urma consultării comunității

Starea precară a drumurilor și riscurile de siguranță asociate Starea deteriorată a suprafeței drumului, în special în urma iernii din 2026, afectează în mod semnificativ siguranța la volan, sporește deteriorarea vehiculelor și contribuie la riscurile de accidente.

Expunere ridicată a comunităților situate în apropierea drumului Zonele rezidențiale situate imediat lângă R7 sunt foarte expuse la impacturile legate de construcție (zgomot, vibrații, praf și restricții temporare de acces) și la impacturile operaționale, inclusiv la potențiale creșteri ale nivelului de zgomot datorate volumelor mai mari de trafic. *De remarcat faptul că comunitățile nu au solicitat bariere fonice; preocupările*



s-au concentrat în principal asupra zgomotului, vibrațiilor și prafului în condițiile actuale, care sunt percepute ca fiind neplăceri mai semnificative.

Deficiențe critice de siguranță rutieră: Siguranța rutieră este compromisă de lipsa benzilor de accelerare/decelerare, semnalizarea insuficientă, iluminatul deficitar și lipsa infrastructurii pentru pietoni. A fost identificată o locație specifică cu risc ridicat la curba periculoasă din Gălășeni, care necesită o intervenție ținută.

Necesitatea îmbunătățirilor integrate privind siguranța și accesibilitatea Părțile interesate au subliniat necesitatea modernizării drumurilor de acces, a sistemelor de drenaj, a barierelor de protecție, a trotuarelor, a trecerilor de pietoni și a infrastructurii stațiilor de autobuz, în special la intrările/ieșirile din localități și în apropierea punctelor de transport public.

Conflicte între activitățile agricole și siguranța rutieră Prezența terenurilor agricole de ambele părți ale drumului R7 duce la traversarea frecventă a vehiculelor, utilajelor și animalelor, creând riscuri de siguranță. Aplicarea limitelor de viteză prin intermediul camerelor de supraveghere a vitezei, combinată cu o semnalizare adecvată, a fost identificată ca măsură prioritară.

Iluminarea rutieră inadecvată Iluminarea insuficientă de-a lungul tronsoanelor rurale ale drumului R7 contribuie la reducerea vizibilității și la creșterea riscului de accidente, în special pe timp de noapte și în condiții meteorologice nefavorabile.

Circulația nesigură a utilajelor agricole Lipsa unor rute alternative adecvate obligă utilajele agricole și vehiculele cu viteză redusă să circule pe drumul principal, ceea ce duce la diferențe periculoase de viteză față de traficul rutier. În plus, noroiul și resturile depuse pe suprafața drumului reduc aderența și sporesc riscul de accidente. S-a recomandat introducerea unor secțiuni dedicate de jumătate de bandă pentru vehiculele cu viteză redusă.

Impactul prafului provenit din exploatarea de carieră și rutele de transport S-a semnalat o generare semnificativă de praf în Șaptebani, Gălășeni și Petrușeni din cauza activităților din carierele din apropiere (de exemplu, SA „Cariera Șaptebani”, SRL „Cariera Duruitoarea” și alte situri locale). Camioanele grele circulă pe drumuri locale nereabilitate, transportând materiale în vrac pe R7, ceea ce duce la acoperirea suprafețelor rutiere cu praf. Acest lucru are ca rezultat: creșterea cantității de praf din aer, care afectează locuitorii și receptorii sensibili; vizibilitate redusă și condiții de drum alunecoase; efecte deranjante (murdărire, disconfort pentru pietoni); resuspendarea continuă a prafului în perioadele uscate.

Problema este cea mai pronunțată la intersecțiile dintre drumurile locale ale carierelor și R7, evidențiind necesitatea unor măsuri de atenuare, cum ar fi îmbunătățirea drumurilor de transport, sisteme de spălare a roților și curățarea regulată a drumurilor.

Concluzie generală: Deși comunitățile locale susțin în mare măsură reabilitarea drumului R7, acestea se așteaptă ca proiectul să remedieze deficiențele existente în materie de siguranță rutieră, să îmbunătățească conectivitatea locală și să gestioneze în mod eficient impacturile de mediu și sociale. Se pune un accent deosebit pe măsurile de siguranță rutieră, pe controlul prafului și al vibrațiilor, precum și pe adaptarea la practicile agricole locale.

Comuna **COSTEȘTI** (care include satele Pășcăuți, Dămășcani, Duruitoarea și Proscureni) este un oraș și o comună din raionul Rîșcani, Republica Moldova. Orașul este situat în partea de nord-vest a țării, pe malurile râului Ciuhur, la confluența acestuia cu râul Prut, și este scăldat de apele lacului de acumulare Costești-Stânca. Localitatea se întinde pe o suprafață de 85 ha. Centrala hidroelectrică Stânca-Costești este situată în localitatea Costești. Comuna Costești se află în zona de influență (Aol) a proiectului, care cuprinde **loturile 3 și 5**.

Localitatea Costești, situată în nordul Moldovei, în raionul Rîșcani, reprezintă un nod strategic important de-a lungul coridorului R7, în special în contextul conectivității regionale dintre Moldova, România și Ucraina. Orașul este situat pe malurile râului Prut, care formează granița naturală dintre Moldova și România și constituie o parte a frontierei externe a Uniunii Europene. O caracteristică definitorie a localității este legătura sa directă cu punctul de trecere a frontierei Costești–Stânca, amenajat pe barajul Stânca–Costești, o infrastructură transfrontalieră majoră care leagă Moldova de România. Acest punct de trecere facilitează atât circulația pasagerilor, cât și a mărfurilor și reprezintă o poartă de acces esențială pentru fluxurile de transport internaționale.

În Pășcăuți, cele mai apropiate locuințe sunt situate la aproximativ 53 m de drumul R7, doar două gospodării având acces direct. Majoritatea proprietăților rezidențiale sunt situate la distanțe începând de la aproximativ 170 m de drum, întinzându-se pe o lungime totală de aproximativ 2,5 km de-a lungul părții stângi a coridorului, accesul fiind asigurat prin drumuri locale. Principalele impacturi anticipate includ zgomotul, vibrațiile, praful generate de lucrările de construcție, precum și restricții temporare de acces. În faza de exploatare, nivelurile de zgomot pot crește ca urmare a volumelor mai mari de trafic.



Orașul Costești este situat la aproximativ 600 m de coridorul R7 și este conectat printr-un drum local. Principalele preocupări exprimate se referă la traficul intens de camioane asociat cu trecerea frontierei, impacturile preconizate fiind legate în primul rând de gestionarea traficului în faza de construcție.

Profilul social al orașului Costești: Conform recensământului din 2024, în orașul Costești locuiesc 2.712 persoane, dintre care 47,5% bărbați și 52,5% femei, cu următoarea structură pe vârste: 0-14 ani – 18,6%, 15-64 ani – 65,9%, peste 65 de ani – 15,5%. Gospodării – 1.293. Etnie predominantă – români/moldoveni – 65,5%, ucrainenii – 28,9%, ruși – 3,7%. Caracteristicile gospodăriilor: gospodării cu copii (0-17 ani) – 33,9%, dintre care cu 3 sau mai mulți copii – 7,5%, gospodării cu o singură persoană – 26%, gospodării cu o singură persoană în vârstă (65+) – 14,2%. Gospodării cu acces la alimentarea cu apă: 41,6% fără rețea, 21,5% cu rețea proprie, 36,9% cu rețea publică. Accesul gospodăriilor la rețeaua de canalizare: fără rețea – 67,1%, cu rețea proprie – 10,1%, cu rețea publică – 22,8%

Autoritățile locale din Costești au propus amenajarea unei parări la km 87+900 de-a lungul coridorului R7, destinată să sprijine organizarea traficului și să găzduiască vehicule, în special în legătură cu activitățile de trecere a frontierei.

Lotul 5 (R7/R14 Drochia–Costești–granița cu România, ~5 km, construcție nouă) se află în prezent în etapa de studiu de fezabilitate și, conform Ministerului Infrastructurii și Dezvoltării Regionale al Republicii Moldova, în cooperare cu Ministerul Transporturilor din România, sunt în curs de desfășurare studii de fezabilitate pentru noi poduri transfrontaliere peste râul Prut, inclusiv legătura Costești–Stânca, menite să consolideze conectivitatea dintre Moldova și România și să îmbunătățească accesul la Uniunea Europeană. În acest scop, se consideră fezabilă amenajarea unei zone de parcare, pentru a răspunde nevoilor logistice și de gestionare a traficului între cele două puncte de frontieră învecinate, în special pentru transportul de mărfuri și timpii de așteptare.

Profil economic: Comuna Costești are un profil economic mixt, rural-urban și diversificat din punct de vedere strategic, puternic influențat de amplasarea sa la granița dintre Moldova și România și de legătura cu punctul de trecere a frontierei Costești–Stânca. Localitatea joacă un rol-cheie în comerțul transfrontalier, logistică și mobilitatea regională. Principalele activități economice includ:

Comerțul transfrontalier și serviciile de transport, impulsionate de fluxurile de pasageri și mărfuri prin punctul de trecere a frontierei, inclusiv activități de logistică, parcare și cele legate de tranzit; Agricultură comercială și prelucrarea agro-ă, satele din împrejurimi fiind implicate în producția vegetală și zootehnică, aprovizionând piețele locale și regionale; Sectorul comerțului și al serviciilor, inclusiv comerțul cu amănuntul, serviciile de alimentație și serviciile de sprijin pentru transport și activitățile legate de frontieră; Activități industriale la scară mică și cele legate de construcții, legate de infrastructura regională și de schimburile economice transfrontaliere;

Sectorul public și serviciile administrative, care reflectă importanța strategică a comunei.

Structura **veniturilor gospodăriilor** reflectă o bază mai diversificată în comparație cu satele rurale: venituri primare: muncă salariată în servicii, comerț, transport/logistică și agricultură; venituri secundare: remitențe, pensii și activități de mică întreprindere. Nivelurile veniturilor sunt, în general, moderate și relativ stabile, adesea la sau peste 10.000 MDL/lună, susținute de oportunitățile economice transfrontaliere și de sursele diversificate de ocupare a forței de muncă.

Concluzii privind preocupările exprimate în urma consultării comunității

Starea precară a drumurilor și implicațiile asupra siguranței: Calitatea scăzută actuală a suprafeței drumurilor — deteriorată și mai mult după iarna anului 2026 — prezintă riscuri semnificative pentru siguranța rutieră, afectând condițiile de conducere și crescând potențialul de accidente.

Priorități privind protecția mediului: Părțile interesate au subliniat importanța protejării resurselor de apă și sol în timpul fazei de construcție, indicând o preocupare puternică a comunității cu privire la impactul asupra mediului.

Deficiențe ale infrastructurii de siguranță rutieră: Nivelul scăzut de siguranță rutieră este legat de absența benzilor dedicate de accelerare/decelerare, de iluminatul inadecvat, de semnalizarea rutieră insuficientă și de lipsa măsurilor de siguranță pentru pietoni.

Necesitatea îmbunătățirii conectivității locale și a infrastructurii: Comunitățile au subliniat necesitatea unor îmbunătățiri integrate de-a lungul coridorului R7, inclusiv: construirea unor sisteme de drenaj adecvate; instalarea de bariere de protecție; amenajarea de trotuare și piste pentru biciclete (în special între satele din comuna Costești); amenajarea de treceri de pietoni sigure la intrările/ieșirile din localități și în apropierea stațiilor de autobuz; instalarea de stații de autobuz noi și reabilitarea celor existente, asigurând accesibilitatea de pe ambele părți ale drumului.

Traversări agricole și controlul vitezei: Traversarea frecventă a drumului R7 de către vehicule agricole și animale creează riscuri de siguranță. Părțile interesate au subliniat necesitatea unui control strict al vitezei, în special prin instalarea de radare, susținută de o semnalizare adecvată.

Iluminarea insuficientă a drumurilor: Condițiile precare de iluminare, în special pe timp de noapte și în condiții de vizibilitate redusă, au fost identificate ca o preocupare majoră în materie de siguranță. Este necesară îmbunătățirea iluminării drumurilor pentru a spori vizibilitatea și a reduce riscurile de accidente în apropierea localităților.

Circulația nesigură a utilajelor agricole: Lipsa unor rute alternative îmbunătățite obligă utilajele agricole și vehiculele motorizate mici să circule pe drumul principal, ceea ce duce la diferențe periculoase de viteză față de traficul rutier și la un risc crescut de coliziune. În plus, noroiul și resturile depuse pe suprafața drumului reduc aderența și siguranța. S-a recomandat introducerea unor secțiuni dedicate de jumătate de bandă pentru vehiculele cu viteză redusă între localități și terenurile agricole, pentru a îmbunătăți gestionarea traficului și siguranța.

Parcare propusă pentru gestionarea traficului: O zonă de parcare propusă de autoritățile locale din Costești la km 87+900 de-a lungul coridorului R7 a fost evidențiată ca o măsură necesară pentru a sprijini organizarea traficului și acomodarea vehiculelor, în special în legătură cu activitățile de trecere a frontierei și gestionarea transportului de marfă.

COSĂUȚI este o comună din raionul Soroca, Republica Moldova. Este formată din satele Cosăuți (satul reședință) și Iorjnița. Localitatea este situată la 11 km de orașul Soroca și la 165 km de Chișinău. În apropierea satului se află două arii protejate care constituie monumente de natură geologică sau paleontologică: pragurile Nistrului și aflorimentul de gresie și granit de la Cosăuți. De asemenea, în apropiere se află rezervația peisagistică Cosăuți. Satul Cosăuți se încadrează în limitele administrative ale zonei proiectului (**Lotul 6**). În prezent, populația locală se aprovizionează cu apă potabilă și pentru uz casnic din surse de apă subterană; cu toate acestea, potrivit Ministerului Mediului, această apă nu respectă standardele sanitare. În cadrul consultărilor publice privind noua legătură rutieră propusă, locuitorii și-au exprimat opoziția față de traseul structurii rutiere propus anterior, deoarece acesta interferează cu căile de acces existente către sursele de apă.



Pentru a răspunde acestor preocupări, se preconizează ca populația din Cosăuți să fie racordată, în aproximativ un an, la sistemul regional de alimentare cu apă gestionat de SA Apa Nord, prin intermediul apeductului Soroca–Nord.

<https://monitorul.fisc.md/ru/editorial/crearea-unui-operator-regional-puternic-esentiala-pentru-avansarea-proiectului-apa-nord-moldova.html/>

Profilul social al comunei Cosăuți: Conform recensământului din 2024, în comuna Cosăuți locuiesc 2.458 de persoane, dintre care 47,1% bărbați și 52,9% femei, cu următoarea structură pe vârste: 0-14 ani – 15,6%, 15-64 ani – 71,9%, peste 65 de ani – 12,6%. Gospodării – 1.207. Etnie predominantă – români/moldoveni – 98,8%, ruși – 0,7%, alte etnii – 0,5%. Caracteristicile gospodăriilor: Gospodării cu copii (0-17 ani) – 35,4 %, dintre care cu 3 sau mai mulți copii – 3,4 %, gospodării cu o singură persoană – 25,5 %, gospodării cu o singură persoană în vârstă (65+) – 14,4%. Gospodării cu acces la alimentare cu apă: 65,8% fără rețea, 34,2% cu rețea proprie, 0% cu rețea publică. Accesul gospodăriilor la rețeaua de canalizare: fără rețea – 83,5%, cu rețea proprie – 16,4%, cu rețea publică – 0,1%

Profil economic: Satul Cosăuți are un profil economic rural, dar diversificat la nivel local, influențat de proximitatea față de Soroca și de amplasarea sa lângă granița dintre Moldova și Ucraina, de-a lungul râului Nistru. Localitatea beneficiază atât de activități agricole, cât și de interacțiuni economice transfrontaliere. Deși Cosăuți este influențat mai direct de rutele locale și transfrontaliere decât de traseul principal al R7, conectivitatea regională rămâne importantă pentru accesul la piețe, servicii și locuri de muncă. Interacțiunea dintre exploatarea de carieră, rutele de transport și drumurile locale contribuie la activitatea economică, dar generează și presiuni asupra mediului și siguranței rutiere, în special legate de traficul de vehicule grele și de praf. Principalele activități economice includ: agricultura comercială și de subsistență, inclusiv cultivarea plantelor și creșterea animalelor, care constituie baza economică tradițională; activitățile de extracție și prelucrare a pietrei, întrucât zona este cunoscută pentru carierele de piatră și materialele de construcții, contribuind la ocuparea forței de muncă locale și la lanțurile de aprovizionare; comerțul transfrontalier și comerțul la scară mică, susținute de proximitatea față de Ucraina și de dinamica schimburilor informale/locale; comerțul transfrontalier și logistica (în curs de dezvoltare), care se preconizează că se vor extinde semnificativ odată cu dezvoltarea punctului de trecere a frontierei Cosăuți–Yampil, facilitând circulația mărfurilor și a persoanelor între Moldova și Ucraina; activitățile legate de transport și logistică, asociate cu circulația mărfurilor și a persoanelor în regiune; comerțul și serviciile la scară mică, inclusiv comerțul cu amănuntul și prestarea de servicii locale.

Structura **veniturilor gospodăriilor** reflectă o economie mixtă rural-frontalieră: venituri primare: producția agricolă, ocuparea forței de muncă în sectorul carierelor/materialelor de construcții și activități legate de comerț; venituri secundare: remitențe, pensii și alocații sociale. Nivelurile veniturilor sunt, în general, scăzute până la moderate, cu o stabilitate moderată a veniturilor (de obicei în jur de sau sub 10.000 MDL/lună), deși

unele gospodării beneficiază de surse diversificate, cum ar fi locurile de muncă din sectorul carierelor și comerțul transfrontalier.

Se preconizează că dezvoltarea punctului de trecere a frontierei Cosăuți–Yampil va transforma în mod semnificativ economia locală, poziționând localitatea Cosăuți ca un nod strategic transfrontalier. Beneficiile anticipate includ:

- Creșterea activității comerciale și logistice;
- Creșterea sectoarelor de servicii (stații de alimentare cu combustibil, comerț cu amănuntul, cazare);
- Îmbunătățirea accesului pe piață pentru produsele agricole și cele din cariere locale;
- Îmbunătățirea conectivității regionale între Moldova și Ucraina.

În același timp, creșterea traficului — în special a vehiculelor grele — va necesita o gestionare adecvată a traficului, controale de mediu (praf/zgomot) și măsuri de siguranță rutieră pentru a asigura o dezvoltare durabilă.

Discuțiile preliminare privind punctul de trecere a frontierei Soroca–Ucraina au început în 2022, în cadrul cărora a fost prezentată varianta inițială de proiect (Varianta 1). Ulterior, Acordul interstatual între Moldova și Ucraina privind construcția podului rutier transfrontalier peste râul Nistru, situat în zona Cosăuți–Yampil, a fost semnat oficial la 12 iunie 2023.

În 2024, Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale (MIDR) l-a invitat pe președintele raionului Soroca să analizeze și să prezinte proiectul preliminar pentru tronsonul R7 Soroca–granița cu Ucraina. În urma consultărilor cu Agenția de Mediu și MIDR, primele două variante propuse pentru structura drumului (stratul de drum) au fost respinse.

În total, Administrația Națională a Drumurilor (AND) a organizat trei întâlniri de consultare cu reprezentanții comunității din Cosăuți și ai Consiliului Raional Soroca, axate pe proiectarea structurii drumului și pe necesitatea de a asigura accesul la resursele de apă. Această problemă a fost deosebit de importantă, având în vedere dependența comunității de sursele de apă subterană, inclusiv de fântâni și de sistemele cu pompă.

Ca urmare, au fost inițiate discuții suplimentare cu echipa de proiectare pentru a integra soluții tehnice suplimentare care să asigure accesul continuu atât la sursele de apă, cât și la terenurile agricole pentru populația afectată.

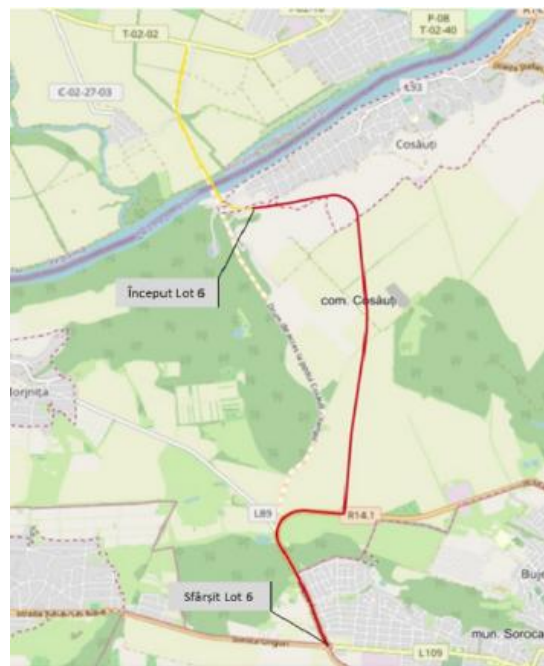
Ultima variantă (4) – imaginea din partea dreaptă a proiectului drumului de acces la pod – a inclus soluții pentru accesul populației la terenurile private pe care le utilizează în scopuri agricole.

O nouă rundă de discuții a Comisiei mixte moldo-ucrainene privind construcția podului rutier transfrontalier peste râul Nistru, care leagă localitățile Cosăuți (Republica Moldova) și Yampil (Ucraina), a avut loc la 30 ianuarie 2025 la Mohyliv-Podilskyi. În cadrul întâlnirii au fost abordate aspectele tehnice și juridice esențiale necesare pentru avansarea implementării proiectului.

Conform acordului bilateral, Guvernul Ucrainei va finanța proiectarea tehnică, construcția podului și infrastructura aferentă de pe teritoriul său, în timp ce Republica Moldova va fi responsabilă de dezvoltarea infrastructurii rutiere de legătură de pe partea sa. Costurile totale urmează să fie stabilite după finalizarea studiului de fezabilitate. Se va încheia un acord separat pentru a reglementa exploatarea și întreținerea pe termen lung a podului.

Administrația Națională a Drumurilor (NRA) a menționat că partea ucraineană s-a confruntat cu anumite provocări, în special legate de aspectele de mediu, ceea ce a dus la înființarea mai multor comisii mixte pentru evaluarea impactului proiectului asupra mediului.

Locuitorii au declarat că nu sunt de acord cu ultima variantă a drumului de acces și vor protesta împotriva lucrărilor de construcție.



Tabelul 4-45: Principalele localități din Lotul 1 -6 și descrierea socio-economică

În toate localitățile situate în zona de influență (Aol) a coridorului rutier R7, analiza socio-economică de referință efectuată în perioada 19 martie – 1 aprilie 2026 (descrierea detaliată a implicării comunității și a rezumatului studiului de referință se regăsesc în **ANEXA G a SEP**) relevă o serie de tipare recurente privind

demografia, mijloacele de subzistență, siguranța, mediul și vulnerabilitatea, care definesc nevoile și așteptările comunității în legătură cu Proiectul.

Din punct de vedere demografic, așezările din Aol se caracterizează printr-o populație predominant în vârstă de muncă, reprezentând de obicei între 80 și 95% dintre respondenți. Majoritatea gospodăriilor sunt formate din rezidenți de lungă durată care locuiesc în apropierea coridorului R7 de mai bine de 20 de ani, ceea ce indică un puternic atașament față de loc și o sensibilitate ridicată la schimbările privind mobilitatea, accesul și condițiile de mediu generate de activitățile de reconstrucție a drumului.

Modelele de subzistență din toate comunitățile arată că angajarea salariată constituie sursa principală de venit a gospodăriilor, completată în multe cazuri de activități antreprenoriale, agricultură la scară mică sau muncă sezonieră. Agricultură reprezintă o componentă cheie a economiei locale, în special din perspectiva afacerilor, întrucât mulți locuitori își închiriază terenurile operatorilor agricoli. La nivel de gospodărie, agricultura continuă să joace un rol important, asigurând atât producția de subzistență, cât și un venit suplimentar pentru o parte substanțială a familiilor. Remitențele — deși prezente — reprezintă o contribuție secundară la bugetele gospodăriilor. În ansamblu, majoritatea respondenților percep reabilitarea drumului R7 ca fiind benefică pentru mijloacele de subzistență, anticipând un acces îmbunătățit la centrele de angajare, servicii și piețele locale.

Analiza vulnerabilității evidențiază tipare recurente în toate localitățile. Persoanele în vârstă care locuiesc singure, gospodăriile cu copii mici, persoanele cu dizabilități și gospodăriile cu venituri reduse sau cu un singur venit au fost identificate ca fiind grupurile cele mai sensibile la restricțiile de mobilitate, zgomot, praf și perturbările legate de lucrările de construcție. Comunitățile au subliniat în repetate rânduri că aceste grupuri ar putea avea nevoie de sprijin suplimentar pe durata lucrărilor, în special în ceea ce privește accesul la servicii, mobilitatea în condiții de siguranță și comunicarea cu privire la lucrări.

Problemele legate de siguranța rutieră se numără printre preocupările semnalate cel mai frecvent. Accesele neautorizate la R7, iluminatul insuficient și comportamentele nesigure ale pietonilor — adesea legate de lipsa trecerilor de pietoni dedicate sau de stațiile de autobuz amplasate necorespunzător — au fost frecvente în aproape toate localitățile. Utilajele agricole continuă să utilizeze coridorul R7 din cauza rutelor alternative fragmentate sau de calitate slabă, creând conflicte între utilajele cu viteză redusă și traficul cu viteză mare.

Preocupările de mediu din toate comunitățile din zona de interes (Aol) se concentrează pe praf, zgomot și vibrații asociate atât cu starea actuală a drumului, cât și cu activitățile de construcție anticipate. Unele localități au menționat, de asemenea, probleme legate de depozitele de deșeuri neautorizate și de infrastructura limitată de canalizare sau de tratare a apelor uzate. Locuitorii care trăiesc cel mai aproape de drum — în special în așezările periurbane — manifestă o sensibilitate mai mare la expunerea cumulativă la zgomot.

Dinamica de gen de-a lungul coridorului reflectă, în general, roluri echilibrate și un proces decizional comun în cadrul gospodăriei, existând doar rapoarte izolate privind violența bazată pe gen (VBG). Deși femeile nu au semnalat constrângeri sistemice legate de gen, acestea și-au exprimat o îngrijorare comparativ mai mare cu privire la interacțiunile dintre lucrătorii non-locali și comunitate, subliniind importanța unui Cod de conduită al lucrătorilor robust și a unor măsuri de supraveghere.

Sănătatea și securitatea în muncă (SSM) și interacțiunea dintre comunitate și lucrători rămân domenii cu un nivel scăzut de conștientizare publică. Majoritatea locuitorilor nu sunt familiarizați cu cerințele de SSM legate de construcții, ceea ce indică necesitatea unei comunicări ținute cu privire la zonele restricționate,

echipamentul individual de protecție (EIP) și deplasarea în condiții de siguranță pe durata lucrărilor. Preocupările legate de comportamentul lucrătorilor — exprimate în special de femei — subliniază importanța unor reguli clare pentru contractori, a monitorizării și a unor mecanisme accesibile de soluționare a reclamațiilor.

Rezumat: În ansamblu, profilul socio-economic al comunităților din zona de interes (Aol) de-a lungul coridorului R7 demonstrează un angajament puternic al comunității, un grad ridicat de dependență de drum pentru mobilitate și mijloace de subsistență, precum și îngrijorări persistente privind siguranța rutieră, condițiile de mediu și gestionarea accesului. Grupurile vulnerabile manifestă o sensibilitate sporită la perturbări, în timp ce comunitățile își exprimă așteptări clare privind îmbunătățirea infrastructurii, soluții eficiente de siguranță rutieră, o iluminare mai bună și modalități de acces fiabile. Dacă aceste nevoi sunt integrate în proiectarea și planificarea construcției, proiectul are un potențial ridicat de a genera beneficii socio-economice semnificative în toate localitățile.

4.9.6. Receptori sociali identificați în zona proiectului (Loturile 1-6)

Receptor identificat ²³	Lungime aproximativă (km) ²⁴	Parte (stânga/dreapta)	Descriere / Impact potențial
Lotul 1 () R7 R14 Drochia-Costești-granița cu România, 29 km) km 0+000 – 29+000 (Soroca-Drochia) – reabilitarea drumului			
Lotul 2 (, R7, R14, Drochia-Costești-granița cu România (Drochia-Rîșcani), 27,4 km) km 29+000 – 59+500 – reabilitarea drumului			
Lotul 3 (R7 R14 Drochia-Costești-frontiera cu România, (Rîșcani-Costești) - 30 km) km 59+500 – 89+571 – reabilitarea drumului			
Lotul 4 (, R7, R14 Drochia-Costești-Frontieră cu România (Centura Drochia) – 7,3 km) – 4,2 km reabilitare rutieră a porțiunii existente a R12, 3,1 km – construcție nouă			
Lotul 5 (R7 R14 Drochia-Costești-Frontieră cu România (drum de acces la noul pod peste râul Prut la granița cu România, 5 km) – construcție nouă			
Lotul 6 (R7 R14.1 Soroca – granița cu Ucraina (drum de acces la noul pod peste râul Nistru, la granița cu Ucraina, 7,4 km) localitățile Cosăuți – Yampil – construcție nouă			
Mănăstirea „Acoperirea Maicii Domnului”,	satul Cosăuți	La dreapta spre R14.3	Instituție religioasă situată în apropierea drumului R14.3 – construcție nouă; Impacturi potențiale: perturbări temporare cauzate de zgomotul și praful generat de lucrările de construcție, precum și riscuri sporite de siguranță rutieră pentru enoriași.
Zona rezidențială Cosăuți	R14.3	La stânga spre R14.3	Se estimează că în zona rezidențială a satului Cosăuți primele clădiri rezidențiale se află la 300 m de noua construcție (autorizația de mediu este existentă).
Zona rezidențială Șolcani (împreună cu satul Cureșnița Nouă)	1+268 3+504	Stânga/Dreapta	În satul Șolcani, cele mai apropiate locuințe încep la 25 m de drum, o zonă rezidențială cu o lungime totală de 2 km (aproximativ 50 de gospodării, inclusiv Cureșnița-Nouă pe partea dreaptă) situată aproape de partea stângă și dreaptă a drumului (cu acces direct la R7).
Biserica din Șolcani	1+434	Stânga	Situată la 14 m de R7, Impacturi potențiale: perturbări temporare cauzate de zgomotul și praful generat de lucrările de construcție,

²³ clădire sau zonă comercială, socio-culturală, școală, zonă rezidențială situată în imediata apropiere

²⁴ hartă orientativă www.andsa.md

			precum și riscuri sporite de siguranță rutieră pentru enoriași.
Rultehcom SRL	1+623	Dreapta	La 180 m de R7, Impactul proiectului: gestionarea accesului, impacturi legate de faza de construcție. Impacturi pozitive: infrastructură îmbunătățită, creșterea potențialului economic și beneficii legate de transport. Nu se estimează nicio deplasare economică. Reabilitarea va fi gestionată în cadrul dreptului de trecere, iar achiziția de terenuri se va face în principal pe terenuri publice, pentru realiniere minoră.
Zona rezidențială Zgurița	11+660 13+950	Stânga/Dreapta	În satul Zgurița, cele mai apropiate locuințe se află la 15 m de drum, pe o lungime totală de 1,9 km a zonei rezidențiale (183 proximativ 25 de gospodării și întreprinderi) situate în imediata apropiere, atât pe partea stângă, cât și pe partea dreaptă a drumului (cu acces direct la R7).
Întreprinderi din zona administrativă a satului Zgurița: SRL „Bursemcom” – agricultură, SRL „Zgura-Agro” – agricultură, GT „Russ Dmitrii” – agricultură, GT „Polizor Denis” – agricultură, FEBUS NORG – stație de benzină.	11+660 13+950	Stânga/Dreapta	Impactul proiectului: gestionarea accesului, impacturi legate de faza de construcție. Impacturi pozitive: infrastructură îmbunătățită, creșterea potențialului economic și beneficii legate de tranzit. Nu se estimează nicio deplasare economică. Reabilitarea va fi gestionată în cadrul dreptului de trecere, iar achiziția de terenuri se va face în principal pe terenuri publice, pentru realiniere minoră.
Zona rezidențială Chetrosu	22+515 24+260	Stânga/Dreapta	În satul Chetrosu, receptorii sociali (clădiri rezidențiale, piețe, școală) încep la 15 m de la drum, o lungime totală de 2 km de zonă rezidențială (aproximativ 40 de gospodării) situată în apropierea părții stângi/drepte a drumului (cu acces direct la R7).
Sala de sport „Bunescu Dumitru” din Chetrosu	23+86	Dreapta	Este situată în imediata apropiere – la 20 m de drumul R7, ceea ce ridică probleme semnificative de siguranță rutieră, în special în ceea ce privește traversarea drumului de către copii. În cadrul consultărilor, părțile interesate au subliniat necesitatea implementării unor măsuri de siguranță sporite în vecinătatea școlii, inclusiv: instalarea de trotuare continue pentru a asigura deplasarea în siguranță a pietonilor; amenajarea de treceri de pietoni protejate, proiectate conform standardelor actuale de siguranță; instalarea de bariere de protecție/parapete pentru a împiedica accesul nesigur la drum; implementarea de măsuri de control al vitezei, inclusiv camere de supraveghere a traficului în apropierea trecerii de pietoni; semnalizare rutieră și marcaje clare pentru a spori gradul de conștientizare al șoferilor în zona școlii.
Întreprinderi situate pe drumul R7 pe teritoriul administrativ al satului Chetrosu: SRL „Disetecom” – agricultură, SRL „Andrian-Agro” – agricultură, SRL „Chetroșanca” – agricultură, SA Rompetrol – stație de benzină, Videliza SRL (Centru medical), Agma Motorzone (service), parcare, noi terenuri comerciale menționate de autoritatea	22+515 24+260	Dreapta/Stânga	Impactul proiectului: gestionarea accesului, impacturi legate de faza de construcție. Impacturi pozitive: infrastructură îmbunătățită, creșterea potențialului economic și beneficii legate de tranzit. Nu se estimează nicio deplasare economică. Reabilitarea va fi gestionată în cadrul dreptului de trecere, iar achiziția de terenuri se va face în principal de pe terenuri publice, pentru realiniere minoră.

locală, destinate a fi accesate de pe drumul R7.			
Zona rezidențială a orașului Drochia	29+430 33+110	Dreapta/Stânga	În apropierea traseului R7 din orașul Drochia (și a întreprinderilor) au fost identificați următorii receptori sociali cheie: Spitalul Raional Drochia, Centrul de Sănătate „A. Manziuc” din Drochia, Colegiul de Studii Integrate, Centrul comercial (care găzduiește marile lanțuri naționale de retail), Stația de alimentare Lukoil Moldova (PECO), Autogara (care asigură accesul către zona pieței comerciale din Drochia), Biroul Vamal, Magistrala Nord SRL – companie de construcții rutiere și autostrăzi, „MELLINA” Fabrica de pâine, hipermarketul „Metru Pătrat” – materiale de construcții, Catedrala „Adormirea Maicii Domnului”, Fabrica de zahăr „Südzucker Moldova”
Zona rezidențială Nicoreni	40+638 43+646	Stânga	În satul Nicoreni, cele mai apropiate locuințe se află la 15 m de drum, pe o lungime totală de 2 km de clădiri rezidențiale (aproximativ 27 de gospodării) situate aproape de partea stângă a drumului (cu acces direct la R7).
Întreprinderi din zona administrativă a satului Nicoreni: SRL „Agrosalvia” – agricultură, SRL „Miragrocom” – agricultură, GT „T. Tirnovschi” – agricultură, GT „Sirghi Oleg” – agricultură, SRL „Dealul Ochiulbean” – agricultură, GT „Iurie Obada” – agricultură, SRL „Miragrocom” – agricultură, SRL „Agro-SZM” – agricultură, GT „Eșanu Elena” – agricultură.	40+638 43+646	Stânga/Dreapta	Impactul proiectului: gestionarea accesului, impactul legat de faza de construcție. Impact pozitiv: infrastructură îmbunătățită, creșterea potențialului economic și beneficii legate de tranzit. Nu se estimează nicio deplasare economică. Reabilitarea va fi gestionată în cadrul dreptului de trecere, iar achiziția de terenuri se va face în principal de pe terenuri publice pentru realiniere minoră.
Zona rezidențială a orașului Rîșcani (inclusiv zonele Rămăzan și Balanul Nou)	51+896 62+755	Stânga	Cele mai apropiate locuințe sunt situate la 12 m de drum, pe o lungime totală de 6 km de clădiri rezidențiale din orașul Rîșcani, situate pe partea stângă a drumului. Impacturi principale: zgomotul generat de lucrările de construcție, vibrațiile, praful și restricțiile temporare de acces. În timpul exploatării, nivelurile de zgomot pot crește din cauza volumului mai mare de trafic.
Întreprinderi de-a lungul drumului R7 (lista de contacte atașată): Agricultură: SRL „Cutezătorul Agricol”, Piața Agro CR Rîșcani (camere frigorifice), GT „Lupăcescu Anatol”, SRL „Asinaris”, SRL „Casmerlin”, SA „Acord”, GT „Lupăcescu Gheorghe”, GT „Vasilieva Aliona”, GT „Macovei Boris”, ÎI, „Briz Babina” (frigider), SRL „Vertex Agro”, SRL „Gladchii Tudor”, SRL „Avis Nord” (linie	51+896 62+755	Stânga/Dreapta	Impactul proiectului: gestionarea accesului, impacturi legate de faza de construcție. Impacturi pozitive: infrastructură îmbunătățită, creșterea potențialului economic și beneficii legate de tranzit. Nu se estimează nicio deplasare economică. Reabilitarea va fi gestionată în cadrul dreptului de trecere, iar achiziția de terenuri se va face în principal pe terenuri publice, pentru realiniere minoră.

de procesare), GȚ „Grigore Sărăteanu”, Stații de benzină: Lukoil SRL, Bemol Retail SRL, SRL „Gimnast”, Vento Retail SRL. Depozite/Fabrici: SRL „Antracit” (depozit de cărbune), SA „Niutams Ceramica” (fabrică de ceramică), SA „Barza Albă” (depozit de filială), Nedalcord SRL (fabrică de materiale de construcții)			
Centrul medical, social și de reabilitare „Phoenix”	53+648	Stânga	Situat la 290 m de intersecția R7 cu strada Tatarbunar, este un centru multifuncțional de asistență socială și medicală. Înființat în 2019 de MAD-Aid, complexul oferă servicii de reabilitare, asistență socială și educaționale pentru grupurile vulnerabile, inclusiv tineri cu dizabilități și persoane vârstnice. Prezența sa indică o sensibilitate ridicată la potențialele impacturi ale proiectului legate de sănătatea comunității, acces, zgomot și vibrații.
Cimitirul orașului Rîșcani	54+417	Dreapta	Este situat la 62 m de drumul R7. Principalele riscuri reale de siguranță apar atunci când populația traversează drumul pentru a ajunge la cimitir, care este situat pe partea opusă a satului principal, la intersecția cu G17. Impacturi potențiale în timpul construcției: restricții de acces, zgomot și vibrații.
Cimitirul Malinovca	55+911	Dreapta	Este situat la 50 m de drum. Principalele riscuri reale de siguranță apar atunci când populația traversează drumul pentru a ajunge la cimitirul situat pe partea opusă a satului principal. Nu există nicio intersecție în apropierea cimitirului, acesta fiind o unitate socială izolată. O bandă de accelerare/decelerare ar fi adecvată ca măsură de siguranță.
Colegiul Agroindustrial IP	56+813	Stânga	Este situat la 500 m de marginea drumului. Impact potențial: lipsa de informare a grupurilor vulnerabile – copii și instituții – cu privire la acțiunile proiectului și măsurile de securitate, zgomotul generat de lucrările de construcție, vibrațiile, praful și restricțiile temporare de acces.
Zona rezidențială Pîrjota, dinspre R7	64+542 66+289	Dreapta	Cele mai apropiate locuințe sunt situate la 20 m de drum; pe o lungime totală de 0,5 km, în satul Pîrjota se află clădiri rezidențiale (aproximativ 6 gospodării) situate în imediata apropiere pe partea dreaptă a drumului (cu acces direct la R7). Impacturi principale: zgomotul generat de lucrările de construcție, vibrațiile, praful și restricțiile temporare de acces. În timpul exploatării, nivelurile de zgomot pot crește din cauza volumului mai mare de trafic.
Întreprinderi de pe R7 (Sturzeni și Pîrjota): Agricultură: SRL „Vardan Agro” (livadă), SRL „Valea Pîrjotei”, SRL „Agrocreativ Invest”, SRL „Pîrjoteh Agro”, GȚ „Garbuz Dan”, Stație de benzină: Rompetrol ÎM	62+956 67+995	Dreapta/Stânga	Impactul proiectului: gestionarea accesului, impacturi legate de faza de construcție. Impacturi pozitive: infrastructură îmbunătățită, creșterea potențialului economic și beneficii legate de tranzit. Nu se estimează nicio deplasare economică. Reabilitarea va fi gestionată în cadrul dreptului de trecere, iar achiziția de terenuri se va face în principal pe terenuri publice, pentru realiniere minoră
Zona rezidențială Hiliuți	68+829 71+156	Dreapta/Stânga	Cele mai apropiate locuințe se află la o distanță începând de la 10 m de drum, pe o lungime totală de 1,5 km de clădiri

			rezidențiale din satul Hiliuți (aproximativ 10 gospodării) situate în imediata apropiere pe partea dreaptă/stângă a drumului (cu acces direct la R7). Impacturi principale: zgomot de construcție, vibrații, praf și restricții temporare de acces. În timpul exploatarei, nivelurile de zgomot pot crește din cauza volumelor mai mari de trafic.
Întreprinderi de pe R7 Hiliuți Agricultură: GȚ „Sandu Grigore”, GȚ „Sandu”, SRL „Hiliuțeanul” (depozitare), SRL „Stîncăuți” (moară),	68+829 71+156	Dreapta/Stânga	Impactul proiectului: gestionarea accesului, impacturi legate de faza de construcție. Impacturi pozitive: infrastructură îmbunătățită, creșterea potențialului economic și beneficii legate de tranzit. Nu se estimează nicio deplasare economică. Reabilitarea va fi gestionată în cadrul dreptului de trecere, iar achiziția de terenuri se va face în principal pe terenuri publice, pentru realiniere minoră
Tabăra de vacanță pentru copii „Vultură”	74+820	Dreapta	O tabără de vacanță pentru copii, situată la aproximativ 50 de metri de drumul R7 și aflată sub administrarea raionului Rîșcani, este considerată un receptor social sensibil. Facilitatea susține dezvoltarea echilibrată a copiilor prin încurajarea creșterii personale, a libertății de exprimare și a interacțiunii sociale într-un mediu sigur. Copiii din mai multe sate din împrejurimi sunt transportați în mod regulat pe drumul R7 pentru a ajunge la tabără; prin urmare, impacturile potențiale sunt asociate în primul rând cu faza de construcție, incluzând creșterea traficului, riscurile de siguranță, zgomotul și praful care afectează accesul și bunăstarea copiilor.
Zona rezidențială Șaptebani	75+231 77+227	Dreapta/Stânga	Cele mai apropiate locuințe se află la 10 m de drum, pe o lungime totală de 2 km în satul Șaptebani, unde sunt situate clădiri rezidențiale (aproximativ 16 gospodării) amplasate în imediata apropiere pe partea dreaptă/stângă a drumului (cu acces direct la R7). Impacturi principale: zgomotul generat de lucrările de construcție, vibrațiile, praful și restricțiile temporare de acces. În timpul exploatarei, nivelurile de zgomot pot crește din cauza volumului mai mare de trafic.
Întreprinderi de pe R7 Șaptebani Agricultură/Fermă: SRL „Stîncăuți” (depozitare), SRL „Ferma Familiei” (fermă avicolă), Piață comercială ÎI „Colun Tatiana” SA Drumuri, sucursala Rîșcani	75+231 77+227	Dreapta/Stânga	Impactul proiectului: gestionarea accesului, impacturi legate de faza de construcție. Impacturi pozitive: infrastructură îmbunătățită, creșterea potențialului economic și beneficii legate de tranzit. Nu se estimează nicio deplasare economică. Reabilitarea va fi gestionată în cadrul dreptului de trecere, iar achiziția de terenuri se va face în principal de pe terenuri publice pentru realiniere minoră.
Zona rezidențială Gălășeni	79+855 80+667	Stânga	Cele mai apropiate locuințe se află la 20 m de drum, pe o lungime totală de 0,8 km în satul Gălășeni, unde sunt situate clădiri rezidențiale (aproximativ 11 gospodării) amplasate în imediata apropiere pe partea stângă a drumului (cu acces direct la R7). Impacturi principale: zgomot de construcție, vibrații, praf și restricții temporare de acces. În timpul exploatarei, nivelurile de zgomot pot crește din cauza volumelor mai mari de trafic.
Întreprinderi de pe R7 Gălășeni Agricultură: GȚ Colin Nicolai, SRL Fezalis (depozitare), GȚ Dănilă Igor, SRL Stîncăuți, SRL Dia Family, GȚ Secrieru Ion	79+855 81+196	Dreapta/Stânga	Impactul proiectului: gestionarea accesului, impacturi legate de faza de construcție. Impacturi pozitive: infrastructură îmbunătățită, creșterea potențialului economic și beneficii legate de tranzit. Nu se estimează nicio deplasare economică. Reabilitarea va fi

Stație de alimentare cu combustibil: ÎM Rompetrol Moldova			gestionată în cadrul dreptului de trecere, iar achiziția de terenuri se va face în principal de pe terenuri publice pentru realiniere minoră.
Zona rezidențială Petrușeni	82+810 83+850	Stânga	Cele mai apropiate locuințe se află la 12 m de drum; pe o lungime totală de 1 km din satul Petrușeni există clădiri rezidențiale (aproximativ 18 gospodării) situate în imediata apropiere, pe partea stângă/dreaptă a drumului (cu acces direct la R7). Impacturi principale: zgomotul generat de lucrări, vibrații, praf și restricții temporare de acces. Pe durata exploatării, nivelurile de zgomot pot crește din cauza volumului mai mare de trafic.
Activități comerciale pe R7 în Petrușeni Agricultură/Fermă/Moară: GȚ Tomaș Oleg (fermă de capre), SRL AstNordGrup, Moraru Vitalie Cafenea: II Mihailov Speranța, Benzinărie: Lukoil Moldova SRL Service auto: SRL „SvetVitKris” Comerț: SA „Omagiu” SRL „Cepoi Construct”,	82+810 83+850	Dreapta/Stânga	Impactul proiectului: gestionarea accesului, impacturi legate de faza de construcție. Impacturi pozitive: infrastructură îmbunătățită, creșterea potențialului economic și beneficii legate de tranzit. Nu se estimează nicio deplasare economică. Reabilitarea va fi gestionată în cadrul dreptului de trecere, iar achiziția de terenuri se va face în principal pe terenuri publice, pentru realiniere minoră.
Zona rezidențială Pășcăuți	85+750 87+525	Stânga	Cele mai apropiate locuințe se află la 53 m de drum (doar 2 gospodării cu acces direct la R7), iar pentru majoritatea locuințelor distanța față de R7 începe de la 170 m, pe o lungime totală de 2,5 km de clădiri rezidențiale din Pășcăuți situate pe partea stângă a drumului (cu acces la R7 prin drumuri locale). Impacturi principale: zgomot de construcție, vibrații, praf și restricții temporare de acces. În timpul exploatării, nivelurile de zgomot pot crește din cauza volumului mai mare de trafic.
Zona rezidențială Costești	89+236	Dreapta	Orașul Costești este situat la aproximativ 600 m de coridorul R7 și este conectat printr-un drum local. Principalele preocupări exprimate se referă la traficul intens de camioane asociat cu trecerea frontierei, impacturile anticipate fiind legate în primul rând de gestionarea traficului în faza de construcție.
Întreprinderi/instituții de pe R7 Costești Agricultură: GȚ Caterenciuc Ruslan, GȚ Dmitricen Serghei, GȚ Didic Aliona, GȚ Buinovschi Veaceslav, GȚ Cotea Snejana, SRL Select Agro, GȚ Țurcan Svetlana, SRL Hiliuțeanul, SRL Utilitas Groop, Stație de benzină: SRL „Guvas Nor”, SRL „Petrom Moldova” CBP Costești Stîncă	84+743 89+242	Dreapta/Stânga	Impactul proiectului: gestionarea accesului, impacturi legate de faza de construcție. Impacturi pozitive: infrastructură îmbunătățită, creșterea potențialului economic și beneficii legate de tranzit. Nu se estimează nicio deplasare economică. Reabilitarea va fi gestionată în cadrul dreptului de trecere, iar achiziția de terenuri se va face în principal pe terenuri publice, pentru realiniere minoră.

Tabelul 4-46: Grupuri sociale identificate în zona proiectului (Loturile 1-6)**4.9.7. Grupuri defavorizate și vulnerabile**

În contextul ESA și în conformitate cu Politica de mediu și socială a BERD (2019), vulnerabilitatea se referă la capacitatea redusă a unei persoane, a unei gospodării sau a unei comunități de a anticipa, de a face față, de

a rezista sau de a se recupera în urma impacturilor negative ale unui proiect. Grupurile vulnerabile sunt cele care pot suferi efecte disproporționate sau diferențiate în timpul planificării, construcției sau exploatării proiectului, din cauza statutului lor social, a condiției economice, a stării de sănătate, a vârstei, a genului, a dizabilității, a izolării geografice sau a altor factori specifici contextului.

Prin urmare, vulnerabilitatea depinde de context și poate varia de-a lungul coridorului R7, în funcție de caracteristicile demografice locale, accesul la servicii, dependența de terenuri, nivelurile de venit și expunerea la riscuri de mediu și de sănătate asociate cu proiectul „ ”.

În Moldova, grupurile vulnerabile sunt identificate prin intermediul mai multor politici naționale, instrumente statistice și cadre de protecție socială, inclusiv Strategia națională de protecție socială, Legea privind asistența socială, datele din Ancheta privind bugetul gospodăriilor și evidențele serviciilor sociale de la nivel de raion.

Grupurile vulnerabile recunoscute la nivel național includ, de obicei: **persoanele în vârstă**, în special cele care locuiesc singure sau în gospodării izolate din mediul rural, **gospodăriile conduse de femei și femeile expuse riscului de violență de gen**, **gospodăriile cu venituri reduse**, inclusiv cele dependente de alocații sociale; **copiii, inclusiv cei de vârstă preșcolară și școlară**; **persoanele cu dizabilități sau afecțiuni cronice**; **gospodăriile numeroase (5+ persoane)** cu stabilitate limitată a veniturilor; **romii sau grupurile minoritare**, acolo unde sunt prezenți (identificați prin autoafiliere voluntară); gospodăriile **de migranți sau cele dependente de remitențe**; **gospodăriile fără drept de proprietate asigurat** sau utilizatorii informali de terenuri.

Grupurile vulnerabile au fost identificate prin analiza datelor demografice din LPA (Strategiile locale de dezvoltare socio-economică elaborate de fiecare comunitate), din colectarea datelor primare efectuată (Ancheta socio-economică de referință), din informațiile furnizate de asistenții sociali și din observațiile de teren efectuate în timpul vizitelor la fața locului. Criteriile au inclus genul, vârsta, dizabilitatea, venitul, statutul etnic sau lingvistic și izolarea geografică. Această abordare urmează metodologia descrisă în Nota orientativă a BERD (2012), § 3.3 – Identificarea și implicarea grupurilor vulnerabile.

Grup	Preocupări specifice / Impacturi potențiale	Măsuri personalizate de implicare
Femeile și gospodăriile conduse de femei	Pot fi expuse la riscuri legate de siguranță și mobilitate pe durata lucrărilor de construcție; reprezentare limitată în procesul decizional	Invitații specifice la întâlniri; asigurarea unor facilitatoare femei și a unui program compatibil cu sarcinile gospodărești
Persoanele în vârstă	Mobilitate redusă; dificultăți în accesarea informațiilor sau a locurilor de desfășurare a evenimentelor	Utilizarea panourilor de afișaj locale, vizite la domiciliu și acțiuni de sensibilizare ale autorităților locale; asigurarea de locuri de șezut și transport la evenimente
Persoanele cu dizabilități	Limitări fizice de acces la locurile de consultare; riscuri de siguranță la trecerile de pietoni	Asigurați locații fără bariere; coordonați-vă cu asistenții sociali
Gospodării cu venituri reduse sau fără loc de muncă	Sensibilitate sporită la accesul temporar sau la întreruperea veniturilor	Transmiterea informațiilor prin intermediul asistenților sociali; evidențierea oportunităților locale de angajare
Minorități etnice sau lingvistice (romi, bulgari, ucraineni, vorbitori de limbă rusă)	Bariere lingvistice și încredere scăzută în instituții	Furnizați materiale traduse (RO/RU) și facilitatori bilingvi; implicați liderii comunității
Copii, elevi, acasă și în instituțiile de învățământ	Riscuri de siguranță generate de traficul de utilaje de construcții în apropierea școlilor	Coordonarea sesiunilor de sensibilizare cu profesorii și autoritățile locale

Tabelul 4-47: Prezentare generală a grupurilor vulnerabile identificate și a măsurilor de implicare

4.9.8. Sănătatea și siguranța comunității

Republica Moldova dispune de un sistem universal de sănătate, predominant de stat și gestionat centralizat. Sectorul sănătății este reglementat printr-un sistem ierarhic de administrație publică, în cadrul căruia Guvernul aprobă politica națională de sănătate, iar Ministerul Sănătății (MS) acționează ca autoritate centrală competentă pentru elaborarea politicilor, supravegherea reglementării și monitorizarea calității.

Printre principalele instrumente legislative se numără:

- Legea nr. 411/1995 privind asistența medicală, care definește organizarea, principiile și responsabilitățile sistemului național de sănătate.
- Legea nr. 263/2005 privind drepturile și responsabilitățile pacientului, care stabilește protecția pacienților și standardele minime de servicii.

Orientarea strategică este stabilită de Strategia națională „Sănătate 2030”, care prezintă șapte domenii de intervenție: sănătatea publică; servicii integrate și de calitate; medicamente la prețuri accesibile; guvernanță; resurse umane; digitalizare; sustenabilitate financiară.

Compania Națională de Asigurări de Sănătate (CNAS) (HG nr. 950/2001) gestionează sistemul de asigurări obligatorii, inclusiv administrarea fondurilor, monitorizarea calității serviciilor și implementarea programului de acoperire.

Finanțarea sănătății publice rămâne limitată, cheltuielile publice pentru sănătate situându-se la 5,4 % din PIB (2024). În ciuda acoperirii universale, plățile din buzunar rămân răspândite din cauza finanțării limitate a pachetului de prestații și a absenței unei politici formale de coplată.

Asigurarea finanțată de stat acoperă grupurile vulnerabile, inclusiv: copiii, studenții, femeile însărcinate, persoanele cu dizabilități, pensionarii, șomerii înregistrați, îngrijitorii, familiile defavorizate, veteranii, donatorii de organe și beneficiarii de protecție internațională.

Structura și capacitatea serviciilor de sănătate Furnizarea serviciilor de sănătate rămâne în principal publică, deși serviciile private de diagnostic și ambulatorii s-au dezvoltat în ultimul deceniu.

Pachetul de servicii din cadrul asigurării obligatorii include asistența medicală de urgență pre-spitalicească, asistența medicală primară, asistența medicală ambulatorie de specialitate, îngrijirea spitalicească, diagnosticarea de înaltă performanță și îngrijirea la domiciliu.

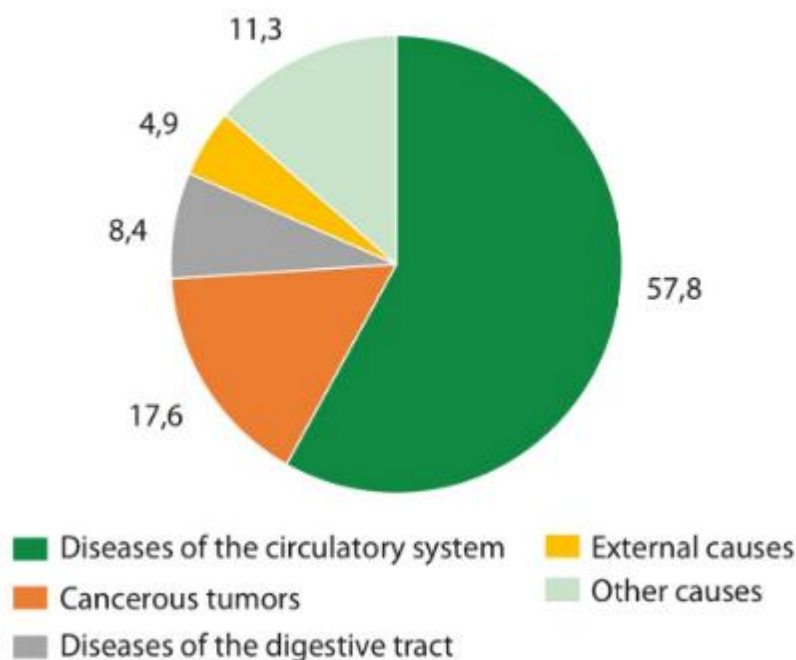
Profilul demografic și de sănătate Moldova se confruntă cu presiuni demografice care se intersectează:

- îmbătrânirea populației,
- scăderea populației și
- tendințe de creștere a morbidității în rândul bolilor cronice și transmisibile.

Bolile sistemului circulator reprezintă cauza principală și cea mai frecventă de deces, fiind responsabile de mai mult de jumătate din totalul deceselor. În 2023, ponderea deceselor din această cauză a crescut cu doar 0,2 puncte procentuale față de 2022 și a constituit 57,8 % din totalul deceselor. Alte boli care au un impact major asupra mortalității sunt tumorile și cancerul, din cauza cărora mor anual aproximativ 6 mii de persoane. Acești factori de risc indică deficiențe în depistarea și tratarea afecțiunilor cronice, intervenții de sănătate publică insuficient dezvoltate și probleme legate de condițiile generale de viață ale populației. Printre factorii relevanți se numără o alimentație dezechilibrată, bogată în grăsimi animale, siguranța alimentară insuficient dezvoltată, lipsa alimentelor în unele gospodării (în special în mediul rural) și practicile alimentare necorespunzătoare

pentru sugari și copii mici. Unul dintre cele mai frecvente obiective ale proiectelor ONG-urilor este creșterea cunoștințelor și a gradului de conștientizare a comunității cu privire la sănătate și nutriție²⁵.

Structure of deaths by major classes of causes of death, in 2023 (%)



Source: National Agency for Public Health

Figura4-44 : Categoriile de decese

Persistă disparități semnificative în materie de sănătate între mediul urban și cel rural:

- 52% dintre locuitorii din mediul urban își consideră starea de sănătate bună/foarte bună, față de 31% în mediul rural.
- Gospodăriile urbane cheltuiesc o proporție mai mare pe servicii medicale (5,1% din cheltuieli față de 3,6% în mediul rural).

Comunitățile rurale se confruntă cu distanțe mai mari până la unitățile medicale, cu lipsa personalului medical și cu acces limitat la servicii de diagnostic și de urgență.

Caracteristicile sistemului național de sănătate au implicații directe asupra nivelului de referință al sănătății și siguranței comunității (CHS) de-a lungul coridorului proiectului R7.

Capacitate limitată de asistență medicală rurală de-a lungul loturilor 1–6 Satele situate de-a lungul loturilor 1–6 (*satele din raionul Soroca (Cosăuți, Șolcani), satele din raionul Drochia (Zgurița, Chetrosu, Nicoreni, Țarigrad, Miciurin) și satele din raionul Rîșcani (Pîrjota, Hiliuți, Șaptebani, Mălăiești, Gălășeni, Petrușeni, comuna Costești (cu satele Pășcăuți, Dămășcani, Duruitoarea, Proscureni)* se bazează de obicei pe:

²⁵ <https://www.asp.gov.md/sites/default/files/date-deschise/lista-beneficiarilor-desemnarii-procentuale/Lista-asociatiilor-funda%C5%A3iilor-anul-2024.pdf>

- mici centre de medicină de familie sau puncte medicale, adesea cu un singur medic sau asistent medical;
- program de funcționare limitat și echipamente de urgență insuficiente;
- lipsa serviciilor specializate sau a farmaciilor.

Prin urmare, locuitorii din zonă depind în mare măsură de spitalele raionale din Soroca, Drochia și Rîșcani, la care se poate ajunge pe coridorul R7.

Dependență ridicată de R7 pentru accesul la servicii medicale de urgență și de specialitate Pentru majoritatea așezărilor rurale situate de-a lungul coridorului proiectului, R7 funcționează ca principală rută de transport către serviciile medicale de nivel raional, inclusiv:

- asistență medicală de urgență în caz de traumatisme,
- servicii de obstetrică și sănătate maternă,
- tratamentul afecțiunilor pediatrice și al bolilor cronice,
- diagnostic avansat (radiologie, cardiologie),
- îngrijire în regim de spitalizare.

Orice perturbare cauzată de lucrările de construcție — reducerea numărului de benzi de circulație, limitări de viteză, devieri sau lucrări nocturne — poate duce la creșterea timpilor de răspuns ai ambulanțelor, la întârzierea tratamentului pentru populațiile vulnerabile și la agravarea constrângerilor de acces preexistente.

Sensibilitatea beneficiarilor datorită contextului demografic și socio-economic Comunitățile rurale de-a lungul R7 se caracterizează prin:

- proporții mai mari de rezidenți vârstnici,
- o incidență mai mare a afecțiunilor cronice,
- venituri mai mici ale gospodăriilor,
- niveluri mai scăzute de autoevaluare a stării de sănătate,
- o capacitate redusă de a suporta costurile îngrijirilor medicale din propriul buzunar.

Acești factori sporesc vulnerabilitatea la praf, zgomot, vibrații, emisii atmosferice și accidente rutiere, toate acestea reprezentând potențiale impacturi ale proiectului pe durata construcției și exploatării.

Cerere ridicată existentă pentru servicii medicale de urgență Cu peste 754.000 de solicitări de urgență anual, sistemul de îngrijiri de urgență din Moldova funcționează deja sub o presiune semnificativă. Întârzierile de-a lungul R7 pot duce la:

- creșterea morbidității și mortalității (accidente vasculare cerebrale, evenimente cardiace, traume),
- întârzieri în intervențiile de sănătate maternă și infantilă,
- acces redus la îngrijiri urgente în cazul accidentelor rutiere sau al leziunilor legate de construcții.

Tabelul „**Fehler! Verweisquelle konnte nicht gefunden werden.**” este un tabel orientativ destinat NRA și contractantului executiv, care urmează să fie inclus în planurile de management.

Lotul R7	Furnizarea de servicii medicale în zona proiectului (publice, private)	Localități din cadrul proiectului
1-6	Urgență națională: Apelați 112 pentru situații care necesită o intervenție imediată din partea poliției, serviciilor medicale sau pompierilor	toate
1-6	Linia de asistență pentru persoane cu dizabilități 080010808	toate
1-6	Linia de asistență pentru copii 116111	toate
1-6	Linia de asistență pentru femeile victime ale violenței 080088008	toate

1,6	Spitalul Raional Soroca, str. Nicolae Testemițanu nr. 68, Soroca, call center +373 23023741, rsoroca@ms.md , www.sr-soroca.md Centrul de Sănătate Publică Soroca (servicii ambulatorii) cu medic de familie teritorial în Șolcani, cssoroca@ms.md www.cs-soroca.md , str. Mihai Eminescu 16, Soroca +373 0230 22 224 Centrul de Sănătate Publică Cosăuți (servicii ambulatorii) cu medic de familie teritorial, cscosauti@ms.md www.cscosauti.md , Cosăuți +373 23061396 Centrul comunitar de sănătate mintală din Soroca, www.sanatare-mintala.md , str. Mihai Eminescu nr. 16, Soroca, ccsm.soroca@ms.md , +373 23021135	Satul Șolcani, satul Cosăuți
1,2,4	Spitalul Raional Drochia, csdrochia@ms.md , www.csdrochia.md Orașul Drochia, bd. Nicolae Testemițanu nr. 2/3, +373252 22 448. Centrul de Sănătate Publică Drochia, csdrochia@ms.md , www.csdrochia.md orașul Drochia, bd. Nicolae Testemițanu nr. 4/1, +37325223031; +37325220406. Centrul comunitar de sănătate mintală din Drochia, www.sanatare-mintala.md , bd. Nicolae Testemițanu nr. 4/1, Drochia, ccsm.drochia@ms.md , +37325224927, +37367652999	Satul Zgurița, satul Chetrosu, orașul Drochia, satul Țarigrad, satul Nicoreni, satul Miciurin
2,3,5	Spitalul Raional Rîșcani, MD-5600. localitatea Rîșcani, str. N. Testemițanu nr. 6, srRiscani@ms.md , +37325621344, +37367267348 Centrul de Sănătate Publică din orașul Rîșcani, MD-5600, str. Independenței, nr. 59 cs.Riscani@ms.md www.cs-Riscani.md +37325623344 Centrul comunitar de sănătate mintală, www.sanatare-mintala.md MD-5600 str. Independenței, 59, ccsm.Riscani@ms.md +373 25621360	Orașul Rîșcani, satul Pîrjota, satul Șaptebani, satul Hiliuți, satul Gălășeni, satul Mălăiești, satul Petrușeni, comuna Costești (cu satele Pășcăuți, Dămășcani, Duruitoarea, Proscureni),

Tabelul 4-48: Asistența medicală în zona proiectului: Nu există zone sanitare în zona de interes a proiectului

4.9.9. Siguranța rutieră și istoricul accidentelor

Republica Moldova se numără în continuare printre țările cu cele mai periculoase drumuri din Europa, în ciuda unor progrese înregistrate în ultimii ani. Datele oficiale arată că, la sfârșitul anului 2024, rata mortalității pe drumurile naționale era de 8,3 decese la 100.000 de locuitori, aproape dublă față de media europeană de 4,4 decese²⁶.

Conform graficului, numărul accidentelor rutiere înregistrate a scăzut, în general, în perioada 2017–2024, de la 2.640 în 2017 la 1.986 în 2024, ceea ce reprezintă o reducere totală de aproximativ 24,8%. O scădere notabilă a avut loc în 2020, când numărul accidentelor a scăzut la 2.003, probabil ca urmare a mobilității reduse în timpul pandemiei de COVID-19. După o creștere temporară în 2021, la 2.548, cifrele au continuat să scadă, stabilizându-se în jurul valorii de 1.976–1.986 în perioada 2023–2024.

²⁶ <https://point.md/ro/novosti/obschestvo/moldova-vkhodit-v-top-stran-s-samymi-opasnymi-dorogami-v-evrope/>

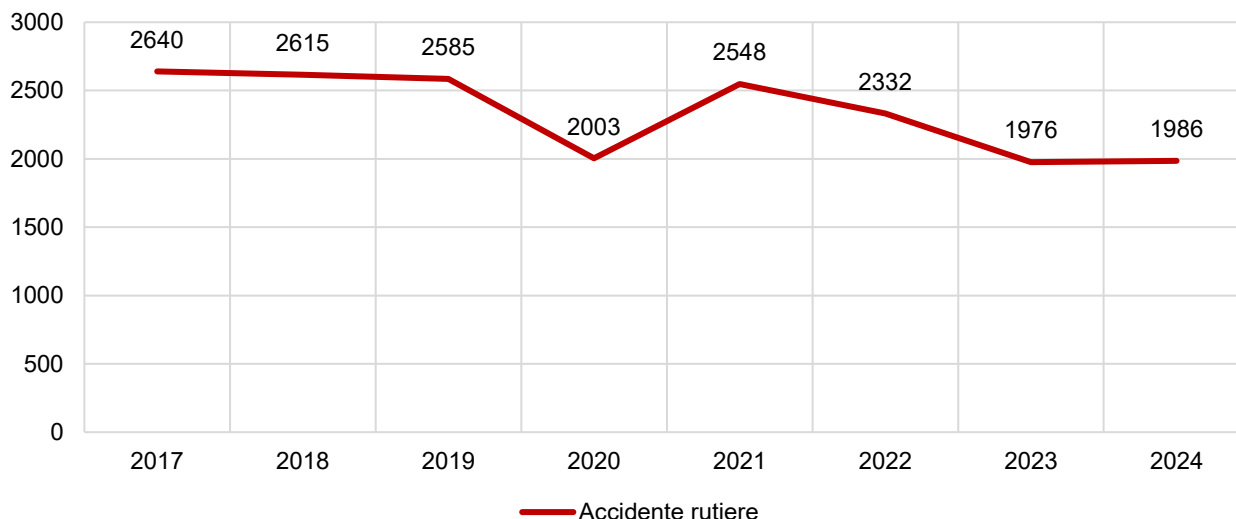


Figura4-45 : Accidente rutiere 2017-2024

Sursă: Raportul privind performanța în domeniul siguranței rutiere în Moldova (Organizația Națiunilor Unite, 2024); Clubul Automobilistic din Moldova (ACM)

Tendința numărului de decese în urma accidentelor rutiere din Moldova, în perioada 2005–2024, indică o scădere generală semnificativă, în ciuda unei creșteri inițiale. Numărul deceselor a atins un nivel maxim în 2008, cu 509 decese, în creștere față de 391 în 2005. După acest vârf, țara a înregistrat un progres major în domeniul siguranței rutiere, marcat de o reducere abruptă, în decursul unui singur an, de la 445 de decese în 2012 la 301 în 2013. Această reducere sugerează implementarea cu succes a unor noi politici de siguranță rutieră sau a unor măsuri de aplicare a legii. Tendința descendentă a continuat în mare măsură pe parcursul următorului deceniu, cifrele stabilizându-se în jurul valorii de 300 înainte de a intra într-o nouă fază de scădere. Cel mai mic număr de decese din întreaga perioadă a fost înregistrat în 2023, la 197. Până în 2024, datele preliminare indică o ușoară creștere la 202 decese. În ansamblu, reducerea de la valoarea maximă de 509 din 2008 la valoarea minimă de 197 din 2023 reprezintă o scădere remarcabilă de aproximativ 61,3%, demonstrând un progres considerabil pe termen lung în ceea ce privește creșterea siguranței rutiere în Moldova.

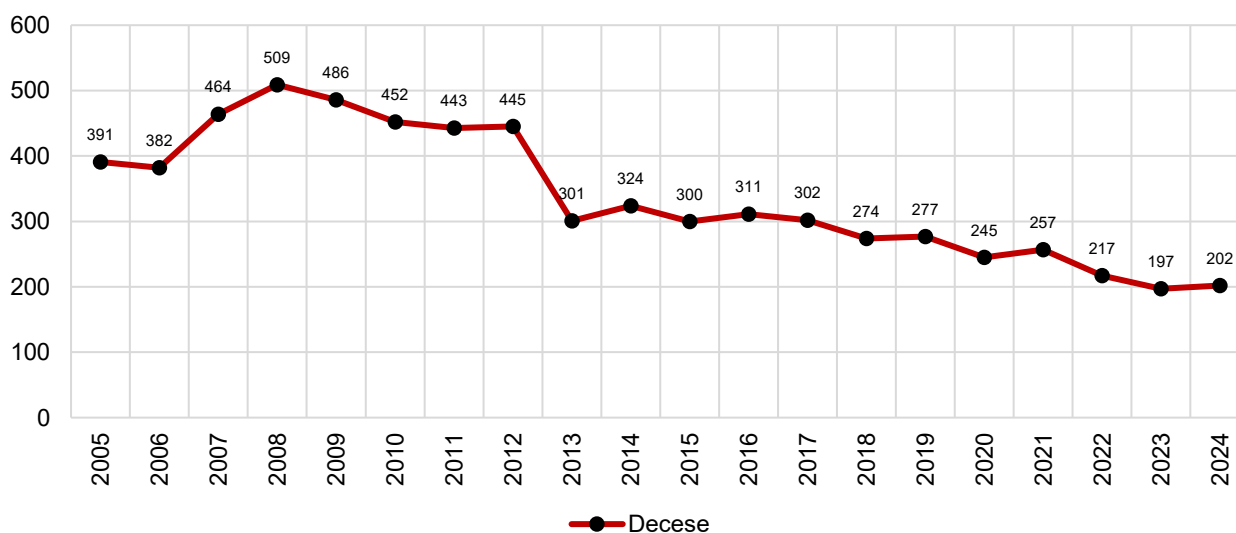


Figura4-46 : Decese în urma accidentelor rutiere în Moldova între 2005 și 2024

Sursă: Baza de date a CEE-ONU privind statisticile din domeniul transporturilor, compilată pe baza surselor oficiale naționale și internaționale

Analiza numărului de persoane rănite în accidente rutiere în Moldova între 2005 și 2024 arată o evoluție fluctuantă, cu o scădere moderată în ansamblu. Numărul persoanelor rănite a crescut inițial brusc, atingând un maxim în 2010, la 3 745 de persoane. După acest punct culminant, cifrele au intrat într-o fază de scădere treptată până în 2019. Un moment decisiv a avut loc în 2020, când s-a înregistrat cea mai accentuată scădere, până la 2.265 de răniți, un rezultat strâns legat de mobilitatea redusă din timpul pandemiei de COVID-19. O revenire post-pandemică a determinat o creștere semnificativă a numărului, ajungând la 2.862 în 2021, înainte ca o nouă scădere să ducă la 2.289 de răniți în 2023. Cele mai recente date pentru 2024 indică o ușoară creștere la 2.375. În ciuda volatilității, reducerea generală de la nivelul maxim din 2010 la cel minim din 2023 este semnificativă. Cu toate acestea, numărul constant de răniți indică faptul că, deși reducerea numărului de decese a reprezentat un succes major, eforturile de a reduce frecvența accidentelor care provoacă răni rămân o provocare persistentă pentru siguranța rutieră din Moldova.

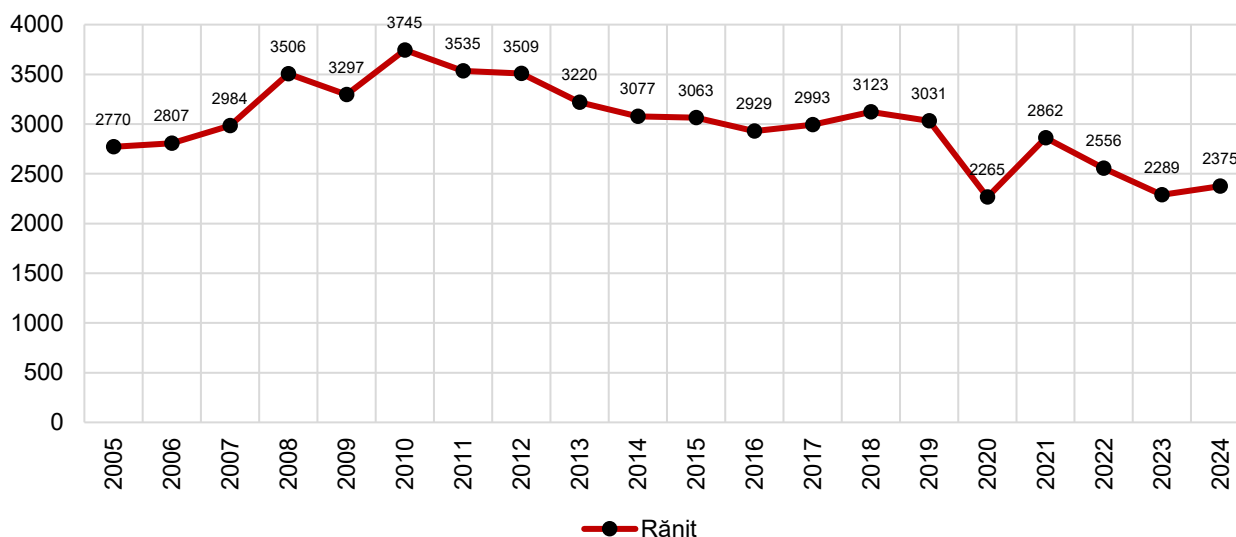


Figura4-47 : Accidente rutiere cu răniți în Moldova, în perioada 2005-2024

Sursă: Baza de date privind statisticile de transport ale CEE-ONU, compilată pe baza surselor oficiale naționale și internaționale

Principalele cauze ale accidentelor rutiere rămân viteza neadecvată condițiilor de vizibilitate și stării drumului, reprezentând 27,78% sau 558 din numărul total de accidente, care au dus la decesul a 102 persoane și rănirea altor 656.

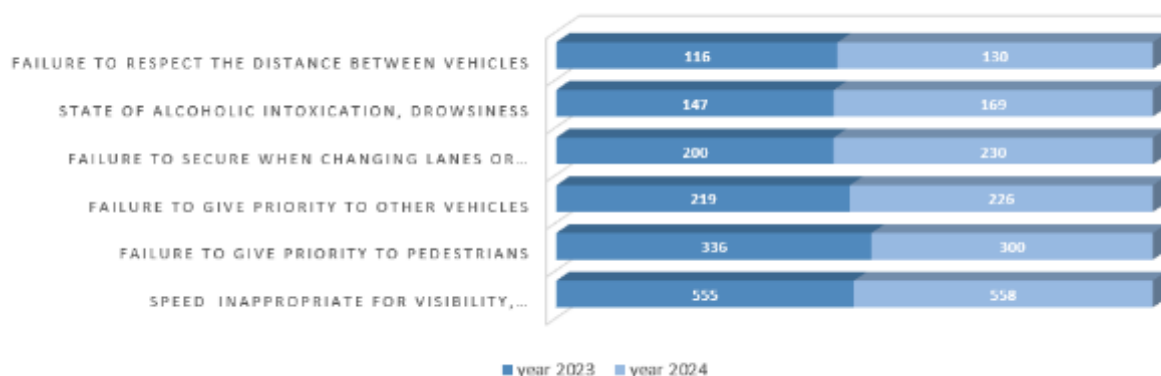


Figura4-48 : Principalele cauze ale accidentelor rutiere

Administrația Națională a Drumurilor include accidentele rutiere într-o hartă interactivă: www.andsa.md, cu toate detaliile privind activitățile online pe drumurile naționale.

Harta digitală prezintă în detaliu accidentele rutiere, tipurile și cauzele acestora, precum și alte date conexe, cum ar fi starea drumului, geometria, suprafața carosabilă, indicele de planeitate și altele. Astfel, șoferii pot utiliza motorul de căutare de pe site-ul web pentru a alege cele mai sigure drumuri atunci când călătoresc prin țară²⁷. Începând din ianuarie 2023, INSP (Inspectoratul Național pentru Securitate Publică) a colectat și raportat zilnic accidentele rutiere. Informațiile de pe hartă vor fi actualizate în mod continuu și puse la dispoziția tuturor părților interesate.

Programul Național de Siguranță Rutieră 2025–2030²⁸, elaborat cu sprijinul tehnic al Fundației FIA și al partenerilor acesteia, EASST și Clubul Automobilistic din Moldova (ACM), stabilește acțiuni concrete pentru creșterea siguranței pe drumurile publice și protejarea tuturor participanților la trafic: șoferi, pietoni, bicicliști și pasageri. Măsurile prioritare sunt organizate în următoarele direcții: consolidarea capacităților de gestionare a siguranței rutiere; îmbunătățirea siguranței infrastructurii rutiere; creșterea siguranței vehiculelor; educarea participanților la trafic și consolidarea capacităților de aplicare a legii; creșterea capacității de intervenție și îngrijire post-accident. În total, planul de acțiune include 62 de obiective specifice, printre care consolidarea capacităților, infrastructură mai sigură, inspecții periodice ale vehiculelor, zone școlare cu limita de viteză de 30 km/h și îmbunătățirea colectării datelor.

Punerea în aplicare a programului va contribui în mod semnificativ la creșterea siguranței rutiere, prin reducerea numărului de accidente și promovarea unei culturi a responsabilității în trafic.

Moldova a înregistrat deja progrese semnificative în domeniul siguranței rutiere, realizând o reducere cu 48 % a accidentelor rutiere în timpul primului Deceniu de acțiune al ONU pentru siguranța rutieră 2011-2020. Rata victimelor accidentelor rutiere din țară rămâne însă semnificativ mai mare decât media UE, iar în ultimul an, rata deceselor a crescut cu peste 5 %.

²⁷ <https://www.undp.org/moldova/press-releases/moldovan-drivers-can-choose-safer-roads-thanks-digital-map-road-accidents>

²⁸ <https://www.fiafoundation.org/news/moldova-launches-five-year-national-road-safety-programme-supported-by-fia-foundation-partners>

4.9.10. Sănătatea și securitatea în muncă, forța de muncă și condițiile de muncă

Republica Moldova este stat membru al OIM din 1992. Țara a ratificat 44 de standarde internaționale de muncă ale OIM (convenții) și un protocol, inclusiv toate cele zece convenții fundamentale. 42 de convenții sunt în vigoare. Convenția privind violența și hărțuirea la locul de muncă, 2019 (nr. 190) a fost ratificată în decembrie 2023. Convenția privind securitatea și sănătatea în muncă (OSH), ratificată la 28 aprilie 2000, completează Titlul IX din Codul Muncii²⁹ și oferă un cadru juridic detaliat pentru protecția drepturilor lucrătorilor. Lucrătorii străini aflați în țară sunt protejați de același cadru legislativ privind sănătatea și securitatea în muncă.

Ministerul Muncii și Protecției Sociale este autoritatea executivă centrală în domeniul securității muncii.

Inspectoratul de Stat al Muncii d³⁰, este autoritatea administrativă subordonată Ministerului Muncii și Protecției Sociale, care, în conformitate cu prevederile Legii nr. 140/2001, asigură aplicarea legii în domeniul relațiilor de muncă, al securității și sănătății la locul de muncă și exercită controlul de stat asupra întreprinderilor, instituțiilor și organizațiilor de orice tip de proprietate și formă juridică de organizare, asupra persoanelor fizice care angajează salariați, precum și asupra autorităților administrației publice centrale și locale, agenților private și intermediarilor neautorizați.

Agenția Națională pentru Muncă și Ocuparea Forței de Muncă³¹ este o structură a Ministerului responsabilă cu punerea în aplicare a politicii de promovare a ocupării forței de muncă; migrația forței de muncă; asigurarea de șomaj.

Conform **Legii nr. 186/2008** privind securitatea și sănătatea la locul de muncă (modificată în 2025), art. 9, angajatorul are obligația de a asigura securitatea și sănătatea lucrătorilor în toate aspectele legate de activitatea desfășurată. În cazul în care angajatorul recurge la servicii externe de protecție și prevenire, acesta nu este exonerat de responsabilitățile sale în domeniul securității și sănătății la locul de muncă.

De asemenea, în conformitate cu punctul 3 din **HG nr. 95/2009** privind aprobarea actelor normative referitoare la punerea în aplicare a Legii nr. 186/2008 privind securitatea și sănătatea în muncă), modificată în 2024, angajatorul poate organiza activități de protecție și prevenire în patru moduri:

- 1) prin preluarea de către angajator, în condițiile prevăzute la articolul 11 alineatul (10) din Legea privind sănătatea și securitatea în muncă, a atribuțiilor lucrătorului desemnat – dacă acesta deține un certificat care atestă participarea la cursul de SSM de nivel 2 (40 de ore);
- 2) prin desemnarea unui lucrător pentru desfășurarea activităților de protecție și prevenire – dacă acesta deține un certificat care atestă participarea la cursul de SSM de nivel 2 (40 de ore);
- 3) prin înființarea unui serviciu intern de protecție și prevenire – dacă acesta este format din cel puțin 2 persoane care dețin un certificat care atestă participarea la cursul de securitate și sănătate în muncă de nivel 2 (40 de ore);

²⁹ Codul Muncii nr. 154/2003, disponibil în limba română aici:

https://www.legis.md/cautare/getResults?doc_id=113032&lang=ro

³⁰ <https://ism.gov.md/>

³¹ <https://www.anofm.md/>

4) prin apelarea la servicii externe de protecție și prevenire (contract de externalizare)

Lucrătorii angajați în forme de muncă atipice (muncă cu fracțiune de normă, contracte pe durată determinată, program de lucru flexibil etc.) sunt pe deplin acoperiți de legislația muncii și beneficiază de aceleași drepturi și garanții ca și angajații aflați în raporturi de muncă standard³².

Cele mai frecvente tipuri de încălcări semnalate de Minister sunt legate de **programul de lucru, de neasigurarea de echipamente individuale de protecție (EIP) adecvate pentru forța de muncă, de utilizarea incorectă a EIP de către lucrători în cazul în care acestea le sunt furnizate, de neplata la timp a salariilor, de gestionarea deficitară a riscurilor legate de sănătatea și securitatea în muncă, de lucrătorii care nu sunt stabiliți în Chișinău (inclusiv lucrătorii străini) și de punerea la dispoziție a unor spații de cazare nesigure.**

Cerințe specifice conform politicilor BERD:

Cerințe specifice privind relațiile de muncă

Toți angajații implicați în proiect trebuie să aibă contracte valabile și semnate pentru munca pe care o desfășoară. Aceste contracte trebuie redactate într-o limbă pe care angajații o înțeleg, cu o comunicare clară și transparentă a rolurilor și responsabilităților fiecărei părți. Angajatorii trebuie să respecte dreptul angajaților la viață privată și la protecția datelor. Informațiile privind relațiile de muncă trebuie să fie ușor de înțeles, accesibile și disponibile în limba principală vorbită de forța de muncă. Angajatorul trebuie să asigure o comunicare deschisă cu privire la orice schimbări ale condițiilor de muncă și să permită angajaților să formuleze observații sau să depună reclamații cu privire la condițiile de muncă.

Cerințe specifice privind munca copiilor și munca forțată

Clientul trebuie să asigure respectarea tuturor legilor naționale relevante sau a standardelor internaționale de muncă privind angajarea minorilor, oricare dintre acestea oferă un grad mai ridicat de protecție pentru copil. În cazul angajării persoanelor cu vârsta sub 18 ani, se vor aplica restricții suplimentare privind mediile de lucru. De asemenea, clientul trebuie să se asigure că nu există muncă sau servicii prestate în mod involuntar sau impuse persoanelor sub amenințarea cu forța sau cu sancțiuni. Fără o supraveghere adecvată, șantierele de construcții pot deveni potențiale focare de exploatare a lucrătorilor migranți. Acest risc s-a accentuat în timpul crizei internaționale a migrației, întrucât majoritatea acestor lucrători nu dispun de documente valabile sau nu înțeleg legislația locală. Trebuie să existe sisteme care să garanteze că niciunul dintre lucrătorii de pe șantier nu este exploatat.

Cerințe specifice privind nediscriminarea și egalitatea de șanse

Deciziile privind angajarea nu trebuie să se bazeze pe caracteristici personale precum sexul, rasa, naționalitatea, opinia politică, apartenența la un sindicat, originea etnică, socială sau indigenă, religia sau convingerile, starea civilă sau familială, dizabilitatea, vârsta, orientarea sexuală sau identitatea de gen, care nu au legătură cu cerințele inerente postului. Relațiile de muncă se vor baza pe principiile egalității de șanse și ale tratamentului echitabil și nu vor face discriminare în niciun aspect al angajării (recrutare, promovare, atribuirea sarcinilor, remunerație, condiții de muncă, condiții de angajare, acces la formare, încetarea contractului de muncă sau pensionare și măsuri disciplinare). **Notă: Eforturile de a maximiza oportunitățile**

³² https://gov.md/sites/default/files/media/documents/2025-03/chapter_19_social_policy_and_employment.pdf

locale de angajare nu sunt considerate discriminare, dar trebuie definite și comunicate în mod clar.

Cerințe specifice privind organizațiile de lucrători

Lucrătorilor trebuie să li se permită să-și aleagă reprezentanți, să se afilieze la sindicate sau să negocieze colectiv, fără a suferi represalii. Organizațiilor de lucrători trebuie să li se permită să negocieze condițiile de muncă cu clientul, dispunând de informații suficiente și fără a fi supuse represaliilor.

Cerințe specifice referitoare la salarii, beneficii și condiții de muncă (PR 2)

Salariile trebuie să fie cel puțin comparabile cu standardele din sectorul respectiv din regiune (în ceea ce privește salariul, compensațiile cu majorare pentru ore suplimentare, revizuirea salariilor, beneficiile etc.). De asemenea, Clientul trebuie să se asigure că salariul minim național va fi respectat pentru toți lucrătorii de pe șantier. De asemenea, Clientul trebuie să se asigure că tuturor lucrătorilor de la fața locului li se garantează condiții de muncă și clauze de angajare rezonabile (ceea ce se referă la programul de lucru stabilit, pauze, posibilitatea de a-și lua concediu și zile libere, concediu medical garantat și ore suplimentare voluntare, dacă este posibil). Toate șantierele, de la complexul principal până la locațiile mai mici și îndepărtate, trebuie să fie dotate cu facilități adecvate la fața locului. Aceste facilități trebuie să fie adecvate din punct de vedere al dimensiunii, al condițiilor sanitare și al accesibilității. Trebuie amenajate toalete și vestiare separate pentru lucrătoarele femei, acordându-se o atenție suplimentară amplasării facilităților destinate femeilor pe șantier, pentru a le asigura siguranța.

Cerințe specifice privind sănătatea și securitatea în muncă (PR 4)

Acestea includ cerințe specifice pentru lucrătorii de pe șantier, cum ar fi: efectuarea unei evaluări corespunzătoare a riscurilor, organizarea unei instruiți suficiente a personalului cu privire la riscurile potențiale asociate zonelor lor de lucru, măsurile preventive și EIP necesare, furnizarea de EIP, monitorizarea accidentelor, a incidentelor care ar fi putut duce la accidente și a timpului pierdut.

Cerințe specifice privind cazarea lucrătorilor (PR 2)

Cazarea lucrătorilor pe șantier trebuie să respecte nota orientativă emisă de IFC și BERD „Cazarea lucrătorilor: procese și standarde” din 2009. Această notă orientativă oferă informații privind dimensiunea, accesibilitatea, cerințele sanitare, spațiile comune și multe alte aspecte legate de cazarea lucrătorilor pe șantier. **Cerințele generale sunt următoarele:** spațiile de cazare trebuie să fie adecvate locației lor și trebuie să fie curate, sigure și, cel puțin, să satisfacă nevoile de bază ale lucrătorilor, iar circulația lucrătorilor nu trebuie restricționată în mod nejustificat.

Cerințe specifice privind reducerile de personal

Concedierile colective sau reducerile de personal au loc, de obicei, în timpul restructurării organizației clientului. Concedierile colective legate de proiect sunt definite la articolul 1 din Directiva UE 98/59. Înainte de orice reducere de personal, clientul trebuie să efectueze o analiză a alternativelor la această măsură. Trebuie elaborat un plan pentru a minimiza și atenua impactul negativ asupra lucrătorilor. Acest plan trebuie să includă pachete de compensații bine definite, oportunități de formare profesională și un plan de comunicare. Înainte de luarea oricăror măsuri, trebuie stabilită o comunicare clară și transparentă cu privire la proces, inclusiv un mecanism de soluționare a reclamațiilor. Încetarea contractelor la sfârșitul fazei de construcție nu este considerată reducere de personal – aceste contracte au avut întotdeauna o durată limitată.

Cerințe specifice referitoare la mecanismul de soluționare a reclamațiilor pentru forța de muncă (PR

2/PR4)

Acest mecanism de soluționare a reclamațiilor trebuie privit separat și trebuie să funcționeze independent de mecanismul extern de soluționare a reclamațiilor, care este, de asemenea, instituit pentru proiect în vederea soluționării reclamațiilor din partea terților. Mecanismul de soluționare a reclamațiilor pentru forța de muncă trebuie să se concentreze în mod specific pe soluționarea reclamațiilor persoanelor care lucrează pe șantier. Scopul acestui mecanism de soluționare a reclamațiilor este de a aborda problemele pe care lucrătorii le-ar putea avea în ceea ce privește condițiile de muncă, siguranța personală sau a comunității, formarea profesională și echipamentele necesare pentru îndeplinirea activităților lor și altele similare. Clientul va asigura un mecanism eficient de soluționare a reclamațiilor pentru lucrători (și organizațiile acestora, acolo unde există) pentru a semnaliza problemele legate de locul de muncă. Clientul va informa lucrătorii cu privire la mecanismul de soluționare a reclamațiilor în momentul angajării și îl va face ușor accesibil acestora. Mecanismul de soluționare a reclamațiilor ar trebui să permită mai multe modalități de depunere a unei reclamații, mai ales având în vedere că reclamația ar putea fi îndreptată împotriva superiorilor ierarhici direcți. Mecanismul trebuie să implice un nivel adecvat de conducere și să abordeze prompt problemele, utilizând un proces ușor de înțeles și transparent, care să ofere un răspuns în timp util persoanelor în cauză, fără nicio represalie. Mecanismul trebuie, de asemenea, să permită depunerea și soluționarea plângerilor confidentiale. Mecanismul nu trebuie să împiedice accesul la alte căi de atac judiciare sau administrative care ar putea fi disponibile în temeiul legii sau prin proceduri existente de arbitraj sau mediere și nici nu trebuie să înlocuiască mecanismele de soluționare a reclamațiilor prevăzute prin sindicate sau prin convenții colective.

Cerințe specifice referitoare la personalul de securitate

Atunci când este necesară asigurarea securității pentru protejarea personalului și a bunurilor clientului, clientul va conveni asupra unui standard de practică și comportament pentru personalul de securitate, ghidat de principiul proporționalității și de bunele practici internaționale în ceea ce privește angajarea, regulile de conduită, instruirea, echiparea și monitorizarea acestui personal. Pe parcursul procesului de achiziție, clientul se va asigura că persoanele luate în considerare nu au fost implicate în abuzuri anterioare, nu au antecedente de violență și sunt instruite corespunzător în ceea ce privește utilizarea forței și comportamentul adecvat față de lucrători și comunitatea locală (în special în cazul paznicilor înarmați). Pe lângă programul de monitorizare, trebuie instituit un mecanism adecvat de soluționare a reclamațiilor pentru lucrători și comunitatea locală, pentru a semnaliza orice preocupări legate de personalul de securitate. De asemenea, Clientul trebuie să se asigure că există sisteme pentru investigarea oricăror acuzații de acte ilegale sau abuzive din partea personalului de securitate și să asigure măsuri de răspuns.

Cerințe specifice legate de oportunitățile de angajare

Perturbările cauzate de activitățile de construcție asupra comunității locale sunt adesea compensate de oportunitățile de angajare temporară legate de proiect. Pentru a utiliza forța de muncă locală, clientul trebuie să se asigure că în contractele cu antreprenorii, consultanții și furnizorii sunt incluse stimulente sau cerințe pentru mobilizarea forței de muncă locale. Această abordare va atenua, de asemenea, aflusul de forță de muncă suplimentară (muncitori, antreprenori, prestatori de servicii și alți solicitanți de locuri de muncă), precum și presiunea aferentă asupra infrastructurii, serviciilor și economiei locale. Toate părțile implicate în proces sunt rugate să evalueze piața locală a forței de muncă și a serviciilor și să se bazeze, pe cât posibil, pe forța de

muncă locală.

Cerințe specifice referitoare la lucrătorii care nu sunt angajați

Toate cerințele PR menționate anterior (PR2, PR4) ar trebui să se aplice lucrătorilor care nu sunt angajați, cu excepția concedierilor. Lucrătorii care nu sunt angajați ar putea fi însă expuși la riscuri diferite, iar acestea trebuie identificate și atenuate. Clientul trebuie să stabilească politici și proceduri pentru gestionarea și monitorizarea performanței lucrătorilor care nu sunt angajați în raport cu proiectul și cerințele PR. În plus, acesta trebuie să evalueze și să depună eforturi rezonabile pentru a integra aceste cerințe în acordurile contractuale cu astfel de contractanți și, acolo unde este cazul, să elaboreze și să pună în aplicare un **Plan de gestionare a contractanților**. Lucrătorii care nu sunt angajați trebuie să aibă acces la un mecanism eficient de soluționare a reclamațiilor. În calitate de angajator, este rolul clientului să se asigure că toți contractanții își desfășoară activitățile în conformitate cu cerințele acordului de împrumut. În timpul evaluării preliminare a contractanților, pe lângă expertiza profesională și performanța comercială, clientul ar trebui să ia în considerare elemente care aduc valoare adăugată. Se poate acorda prioritate furnizorilor care operează un sistem de management al calității, deoarece acest lucru garantează că aceștia au roluri și responsabilități bine definite, au efectuat propria evaluare a impacturilor, dispun de politici și proceduri și asigură formarea periodică a personalului, evaluarea și îmbunătățirea performanței.

Analiza discrepanțelor dintre PR4/ESR4 și legislația națională este prezentată mai jos, împreună cu măsurile adecvate de atenuare necesare.

Cerința PR4/ESR 4	Legislația națională	Discrepanțe identificate	Măsuri de atenuare
Sistemul de management al sănătății și securității în muncă și ierarhia măsurilor de control	Legea nr. 186/2008: evaluări de risc, organizarea SSM, personalul desemnat pentru SSM, măsuri de prevenire/protecție. HG 95/2009: proceduri de organizare a activităților de sănătate și securitate în muncă, instrucțiuni, regulamente interne. CP D.02.18: măsuri de control la nivel de sarcină pentru lucrări rutiere, utilaje, protecția traficului.	Nu există cerințe privind un proiect integrat ESMS/ESMP care să acopere sănătatea și securitatea în muncă (SSM) + sănătatea comunității (PR1+PR4). Nu există nicio cerință explicită privind alinierea la directivele UE privind sănătatea și securitatea în muncă sau la standardul ISO 45001.	Elaborați un Plan de management al sănătății și securității în muncă (OHSP) aliniat la PR1 și PR4, cu referire la directivele UE privind sănătatea și securitatea în muncă și la standardul ISO 45001. Includeți ierarhia măsurilor de control, indicatorii-cheie de performanță (KPI), monitorizarea și mecanismele de revizuire a managementului.
Informarea lucrătorilor, formarea, supravegherea medicală și EIP	Legea 186: informarea lucrătorilor (art. 14), instruirea (art. 17), supravegherea medicală (art. 21), furnizarea de EIP. CP D.02.18: EIP, operarea în siguranță a utilajelor, controlul temporar al traficului	Doar cerințe legale minime; lipsește o cultură proactivă a siguranței (siguranță bazată pe comportament, autoritatea de a opri lucrările, cultura raportării).	Introducerea siguranței bazate pe comportament, autoritatea obligatorie de oprire a lucrărilor. Stabilirea unui sistem de raportare a incidentelor evitate la limită/a acțiunilor nesigure (anonim). Integrarea raportării în ședințele de informare și în statisticile lunare.
Raportarea, investigarea și învățarea din incidente	Legislația națională: raportarea obligatorie a accidentelor/bolilor profesionale; cooperarea cu Inspectoratul Muncii; plăți compensatorii.	Nu există cerințe privind analiza cauzelor fundamentale, analiza tendințelor sau îmbunătățirea continuă. Nu există cerințe privind notificarea către BERD a incidentelor grave/mortale.	Stabilirea unei proceduri de gestionare a incidentelor (clasificare, instrumente de analiză a cauzelor principale, urmărirea măsurilor corective și preventive). Să se angajeze să raporteze în timp util incidentele grave către BERD.

Cerința PR4/ESR 4	Legislația națională	Discrepanțe identificate	Măsuri de atenuare
Gestionarea contractanților și a lucrătorilor terți	Legea nr. 186 se aplică individual fiecărui angajator. CP D.02.18 se aplică tuturor organizațiilor implicate în lucrări rutiere.	Nu există nicio cerință privind un sistem integrat de management al sănătății și securității în muncă (OHS) la nivelul tuturor contractanților. Nu există cerința de a impune obligații privind sănătatea și siguranța la locul de muncă la nivelul PR4 în contracte sau de a efectua audituri ale contractanților.	Elaborarea procedurii de gestionare a sănătății și securității în muncă (SSM) pentru contractori: precalificare, indicatori-cheie de performanță (KPI) privind SSM, analize obligatorii ale riscurilor la locul de muncă (JHA)/declarații de metodă, audituri periodice, conformitate contractuală cu PR4/ESR4.
Sănătate și siguranță comunitară (inclusiv siguranța rutieră)	Legea nr. 186: axată pe lucrători, fără obligații privind sănătatea și siguranța comunității. CP D.02.18: semnalizare rutieră, organizarea temporară a traficului (protejează indirect publicul).	Nu există obligația de a evalua/gestiona riscurile de sănătate și siguranță pentru comunitate (siguranța rutieră, riscul de „ ” al pietonilor, expunerea la praf, grupurile vulnerabile). Nu este necesară comunicarea către comunitate cu privire la riscurile de siguranță (deviere, închideri).	Elaborarea unui plan de sănătate, siguranță și securitate comunitară. Elaborarea unui plan de gestionare a traficului și a siguranței rutiere pentru șantier. Implementarea procedurilor de notificare a comunității (ședințele consiliului local, rețelele sociale, semnalizarea). Stabilirea protocoalelor de acces în situații de urgență împreună cu serviciile locale.
GBV/SEA (violență bazată pe gen / exploatare și abuz sexual)	Nu este abordată în Legea nr. 186 sau în CP D.02.18. Abordate doar în cadrul legislației generale penale/privind egalitatea, nu ca risc pentru sănătatea și securitatea la locul de muncă.	Lacună majoră: sistemul național nu tratează GBV/SEA ca pe un risc pentru sănătatea și siguranța la locul de muncă legat de proiect.	Elaborarea unui Plan de acțiune privind GBV/SEA (PR4/PR2). Cod de conduită pentru lucrători cu clauze explicite privind GBV/SEA. Instruire inițială obligatorie + cursuri de perfecționare. Căi confidențiale de soluționare a plângerilor; aplicarea principiului toleranței zero în contracte.
Personalul de securitate și utilizarea forței	Nu există prevederi legate de sănătatea și securitatea la locul de muncă; securitatea este reglementată separat (legile privind poliția/securitatea).	Nu există cerințe privind evaluarea riscurilor de securitate la nivel de proiect, verificarea antecedentelor, instruirea sau utilizarea forței în conformitate cu drepturile omului.	Dacă se utilizează personal de securitate, se va pregăti un Plan de gestionare a securității aliniat la PR4: verificare a antecedentelor, forță proporțională, dezamorsarea conflictelor, sensibilitate la violența bazată pe gen, raportarea incidentelor.
Sănătate și siguranță în lanțul de aprovizionare (lanțuri de aprovizionare cu risc ridicat)	Legea nr.186 se aplică numai angajatorilor de pe teritoriul RM; nu există obligația de a supraveghea sănătatea și securitatea în muncă a furnizorilor.	Nu există cerințe privind verificarea condițiilor de sănătate și siguranță a furnizorilor cu risc ridicat (carieră, bitum, uzine de asfalt).	Solicitați furnizorilor să demonstreze conformitatea cu normele de sănătate și siguranță la locul de muncă (evaluări de risc, licențe). Includeți cerințele PR4/UE privind sănătatea și securitatea în muncă în procesul de achiziții. Rezervați-vă dreptul de a efectua audituri la furnizorii cu risc ridicat.
Monitorizare, participarea lucrătorilor și mecanismele de soluționare a reclamațiilor lucrătorilor	Legea nr.186 prevede comitete de sănătate și siguranță la locul de muncă, precum și consultarea lucrătorilor.	Nu există nicio cerință privind un mecanism de soluționare a reclamațiilor specifice lucrătorilor în materie de sănătate și siguranță, legat de GRM-ul proiectului. Nu există nicio cerință privind participarea	Integrarea canalelor de sesizare privind sănătatea și siguranța lucrătorilor în GRM-ul proiectului (PR10). Înființarea unor comitete mixte de sănătate și siguranță la locul de muncă (client + contractori) care să analizeze auditurile, incidentele și măsurile corective.

Cerința PR4/ESR 4	Legislația națională	Discrepanțe identificate	Măsuri de atenuare
		lucrătorilor la monitorizarea ESAP	

Tabelul 4-49: Analiza discrepanțelor dintre PR4/ESR4 și legislația națională

Toți contractanții sunt obligați să respecte toate cerințele de reglementare naționale relevante, precum și orice cerințe conexe din autorizațiile de construcție sau alte aprobări obținute în conformitate cu procedurile naționale. Contractantul este, în general, responsabil de crearea sistemului de sănătate și siguranță la locul de muncă, inclusiv de elaborarea unui plan de sănătate și siguranță și de integrarea instruirii în domeniul sănătății și siguranței. Contractantul (contractanții) este (sunt), de asemenea, responsabil(i) de asigurarea unui mediu de lucru sigur, inclusiv de furnizarea echipamentului individual de protecție.

Cerințele principale privind sănătatea și securitatea în muncă pe durata lucrărilor de construcție sunt prezentate în documentația de proiectare. Alinierea la PR4/ESR4 este obligatorie în cadrul proiectelor finanțate de BERD.

Munca și condițiile de muncă

Informațiile furnizate de Guvernul Republicii Moldova în răspunsul la Chestionarul Comisiei Europene, Capitolul 19: Politica socială și ocuparea forței de muncă, din mai 2022³³, oferă o analiză cuprinzătoare a conformității legislației naționale cu procesele politice ale UE în domeniile politicii de ocupare a forței de muncă, incluziunii sociale și protecției sociale.

Cerință (PR2, PR4 sau PR2/PR4)	Legislația națională	Discrepanță / Aliniere	Implicații / Măsuri necesare
Politici privind egalitatea de șanse, hărțuirea, violența de gen, sclavia modernă și sănătatea și securitatea în muncă			
Cerința PR2 Trebuie să existe politici scrise privind egalitatea de șanse, combaterea hărțuirii, violența bazată pe gen, sclavia modernă și sănătatea și securitatea în muncă, atât pentru proiect, cât și pentru contractanți.	Nediscriminarea și egalitatea de șanse sunt reglementate de: Constituția (art. 43), Codul Muncii (art. 5, 8, 10, 47, 199), Legea nr. 5/2006 privind egalitatea între femei și bărbați, Legea nr. 121/2012 privind egalitatea, Legea nr. 1129/2000 privind sindicatele (care menționează discriminarea sexuală și hărțuirea), precum și cadrul general privind sănătatea și securitatea în muncă.	Aliniere parțială. Legislația națională reglementează nediscriminarea și hărțuirea sexuală, dar: (i) nu există o cerință explicită ca angajatorii să adopte politici scrise cuprinzătoare privind violența de gen/abuzul sexual în mediul de afaceri, combaterea hărțuirii și sclavia modernă; (ii) nu există o cerință explicită de a extinde aceste politici la contractanți și lanțurile de aprovizionare.	Clientul/contractantul trebuie să adopte o politică de resurse umane specifică proiectului, care să includă: nediscriminarea, egalitatea de șanse, combaterea hărțuirii, violența de gen/exploatarea sexuală a copiilor, interzicerea muncii forțate/sclaviei moderne, și să o coreleze cu politica privind sănătatea și securitatea în muncă. Se impune tuturor contractanților să adopte politici echivalente (acțiune ESAP).
Relații de muncă și contracte scrise			
Cerința PR2 Toți lucrătorii angajați în cadrul proiectului au condiții de muncă clare, consemnate în scris, într-o limbă pe care o înțeleg, inclusiv drepturi, salarii, program de lucru, pauze, beneficii etc.	Articolul 58 din Codul Muncii prevede încheierea de contracte individuale de muncă în scris; articolul 49 enumeră conținutul minim; articolul 51 permite includerea unor clauze suplimentare (mobilitate, confidențialitate, cazare, transport etc.). Forme:	1.1.1.1. Aliniere substanțială în ceea ce privește angajații, dar există lacune: (i) Legea nr. 22/2018 privind exercitarea unor activități necalificate cu caracter ocazional desfășurate de zilieri, nu intră sub incidența legislației muncii; (ii)	Asigurați-vă că toți lucrătorii din cadrul proiectului, inclusiv zilierii și cei cu contracte de prestări servicii, primesc informații scrise privind termenii și condițiile într-o limbă pe care o înțeleg. Impuneți contractual contractorilor să procedeze la fel (Planul de gestionare a contractorilor / procedurile de resurse umane).

³³ https://gov.md/sites/default/files/media/documents/2025-03/chapter_19_social_policy_and_employment.pdf

Cerință (PR2, PR4 sau PR2/PR4)	Legislația națională	Discrepanță / Aliniere	Implicații / Măsuri necesare
	contract permanent (art. 54), pe durată determinată (art. 55), cu normă parțială (art. 97), program flexibil (art. 100 ¹).	PR2 prevede claritatea condițiilor pentru toți lucrătorii din cadrul proiectului, inclusiv pentru lucrătorii cu forme de muncă atipice și cei care nu sunt angajați.	
Lanțul de aprovizionare și lucrătorii care nu sunt angajați			
Cerința PR2 Cerințe privind lucrătorii care nu sunt angajați și lanțul de aprovizionare: gestionarea și monitorizarea performanței contractanților, integrarea cerințelor PR2/PR4 în contracte, asigurarea accesului la mecanisme de soluționare a reclamațiilor și abordarea riscurilor de exploatare/sclavie modernă.	Nu există dispoziții specifice privind standardele de muncă din lanțul de aprovizionare sau gestionarea obligatorie a riscurilor sociale de către contractanți. Lucrătorii care nu sunt angajați sunt reglementați în principal de dreptul civil.	Lacună majoră. PR2 are așteptări ridicate privind gestionarea contractanților și a lanțului de aprovizionare, în timp ce legislația moldovenească nu impune cerințe echivalente clientului	Elaborarea și implementarea unui Plan de gestionare a contractanților: (i) includerea cerințelor PR2/PR4 în contracte (interzicerea muncii copiilor/muncii forțate, sănătate și siguranță la locul de muncă, programul de lucru, bună guvernanță, protecția datelor, nediscriminare); (ii) criteriile de precalificare și audituri; (iii) monitorizarea contractanților și a furnizorilor-cheie; (iv) asigurarea accesului lucrătorilor contractanților la politica de bună guvernanță a lucrătorilor.
Timpul de lucru, odihna și orele suplimentare			
Cerința PR2 Programul de lucru și pauzele trebuie să fie în conformitate cu standardele fundamentale ale OIM; orele suplimentare trebuie să fie voluntare și plătite cu tarife majorate; reguli clare privind pauzele, concediile și concediile medicale.	Titlul IV din Codul Muncii + Convenția colectivă națională nr. 2/2004 reglementează timpul de lucru și de odihnă, inclusiv timpul de pregătire și anumite perioade de inactivitate; art. 104 reglementează orele suplimentare, care trebuie să fie excepționale și, în practică, voluntare.	Există o aliniere generală la nivel legislativ, dar PR2 așteaptă dovezi privind punerea în aplicare și monitorizarea, în special în sectoarele cu risc ridicat, cum ar fi construcțiile (ore suplimentare sistematice, presiune asupra lucrătorilor).	Clientul/contractantul trebuie: (i) să adopte și să comunice o procedură privind timpul de lucru în conformitate cu legislația națională și PR2; (ii) să țină evidența orelor de lucru și a orelor suplimentare; (iii) să verifice caracterul voluntar al orelor suplimentare; (iv) să includă aceste obligații în contractele cu contractanții și în supravegherea sănătății și securității la locul de muncă.
Protecția datelor cu caracter personal și a vieții private			
Cerința PR2 Respectarea vieții private a lucrătorilor și a protecției datelor. Datele personale trebuie prelucrate în mod legal, sigur și confidențial.	Codul Muncii (art. 51, 91) și Legea nr. 133/2011 privind protecția datelor cu caracter personal – datele cu caracter personal pot fi prelucrate numai în scopuri legitime și în conformitate cu legea; există obligații de confidențialitate.	Cadrul juridic este bine aliniat, dar PR2 impune ca aceste aspecte să fie integrate în procesele departamentului de resurse umane și ale conducerii generale.	Elaborați un protocol de protecție a datelor pentru departamentul de resurse umane: limitați accesul la dosarele de personal; reglementați utilizarea datelor în cadrul plângerilor și al anchetelor disciplinare; asigurați instruirea personalului din departamentul de resurse umane și a conducerii unității.
Munca copiilor și tinerii lucrători			
Cerința PR2 Interzicerea muncii copiilor și asigurarea respectării legislației naționale sau a standardelor internaționale, oricare dintre acestea este mai strictă. Tinerii lucrători (<18 ani) nu trebuie angajați în muncă periculoasă.	Acoperit de Constituție, Codul Muncii, Codul Familiei și Codul Civil, legile privind educația, Codul contravențional. Vârsta minimă este de 15 ani, cu consimțământul părinților și în anumite condiții (art. 46(3) din Codul Muncii). Capitolul III (art. 253–257) din Codul Muncii + art. 255 interzic în mod explicit angajarea	Există o aliniere puternică la nivel legislativ, dar PR2 necesită verificări și monitorizări sistematice pe șantierele de construcții, în special în ceea ce privește antreprenorii și forța de muncă migratoare.	Clientul/contractantul trebuie: (i) să introducă proceduri de verificare a vârstei (verificarea actelor de identitate, ținerea evidențelor); (ii) să interzică în mod explicit, în contracte, angajarea persoanelor cu vârstă sub 18 ani în orice activitate de construcții sau muncă periculoasă; (iii) să supravegheze punerea în aplicare de către contractanți.

Cerință (PR2, PR4 sau PR2/PR4)	Legislația națională	Discrepanță / Aliniere	Implicații / Măsuri necesare
	persoanelor sub 18 ani în muncă grea, dăunătoare și periculoasă, inclusiv în activități de construcții care pot dăuna sănătății sau integrității morale.		
Munca forțată / Sclavia modernă			
Cerința PR2 Să interzică toate formele de muncă forțată, obligatorie sau rezultată din traficul de persoane; să nu se efectueze nicio muncă sub amenințarea cu sancțiuni sau sub constrângere; să abordeze riscurile legate de forța de muncă migratoare și de lanțurile de aprovizionare.	Articolul 44 din Constituție și articolul 7 din Codul Muncii interzic munca forțată. Există dispoziții penale/administrative generale împotriva traficului de persoane și a exploatarei, dar nu există obligații specifice la nivel de proiect privind practicile de recrutare sau reținerea pașapoartelor/taxelor.	Aliniere parțială. Interdicția există, dar nu există nicio cerință privind: (i) controlul agențiilor de recrutare; (ii) prevenirea reținerii documentelor de identitate; (iii) prevenirea taxelor de recrutare; (iv) monitorizarea practicilor contractanților.	Adoptarea unei proceduri privind sclavia modernă și munca forțată: (i) toleranță zero față de munca forțată; (ii) interzicerea reținerii pașapoartelor; (iii) interzicerea taxelor de recrutare; (iv) verificarea prealabilă a agențiilor de recrutare; (v) monitorizarea contractanților și a lucrătorilor migranți.
Libertatea de asociere și negocierea colectivă			
Cerința PR2 Lucrătorii au libertatea de a înființa sau de a adera la organizații, de a-și alege reprezentanți și de a negocia colectiv, fără a fi supuși represaliilor.	Articolele 5 și 8 din Codul Muncii garantează libertatea de asociere și interzic discriminarea pe baza apartenenței la sindicate; Legea nr. 1129/2000 privind sindicatele.	Există aliniere legislativă, dar PR2 pune accentul pe respectarea în practică a acestor drepturi și pe neintervenție, în special în ceea ce privește contractanții.	Cliantul și contractanții trebuie să se angajeze în mod formal (în Politică de resurse umane, Codul de conduită) să: (i) respecte dreptul lucrătorilor de a se afilia la sindicate; (ii) nu se amestece în activitățile sindicale; (iii) permită reprezentanților lucrătorilor să participe la dialogul privind sănătatea și securitatea în muncă și relațiile de muncă.
Reduceri de personal / Concedieri colective			
Cerința PR2 Înainte de concedierile colective, se analizează alternativele, se elaborează un plan de reducere a personalului cu măsuri de atenuare (despăgubiri, formare profesională) și se consultă lucrătorii; se înființează un comitet de gestionare; se reține că încetarea contractului la finalul lucrărilor de construcție nu constituie reducere de personal.	Art. 86 și 185 ¹ din Codul Muncii: atunci când se preconizează concedieri colective, angajatorul trebuie să notifice Agenția pentru Ocuparea Forței de Muncă cu cel puțin 3 luni în avans; agenția sprijină reangajarea și recalificarea, împreună cu angajatorul și reprezentanții angajaților.	Aliniere parțială. Legislația reglementează notificarea și unele măsuri de atenuare prin intermediul serviciilor publice de ocupare a forței de muncă, dar PR2 impune: (i) un plan formal de reducere a personalului; (ii) o analiză documentată a alternativelor; (iii) o strategie structurată de consultare și comunicare; (iv) integrarea cu Mecanismul de gestionare a forței de muncă (GM).	În cazul în care proiectul implică concedieri colective (de exemplu, restructurarea operațiunilor de exploatare și întreținere), clientul va elabora un plan de reducere a personalului în conformitate cu PR2: analiza alternativelor, măsuri de atenuare, sprijin extins și utilizarea mecanismului de soluționare a litigiilor pentru construcții, se va preciza în contracte că contractele pe durată determinată care se încheie odată cu finalizarea lucrărilor nu constituie „concedieri colective”, dar se va asigura totuși un tratament echitabil.
Mecanism de soluționare a reclamațiilor pentru lucrători			
Cerința PR2 Clientul trebuie să asigure un mecanism eficient de soluționare a reclamațiilor pentru lucrători (separat de mecanismul extern de gestionare a	Inspekția muncii Legea nr. 140/2001 – garantează confidențialitatea surselor de reclamații, dar Legea nr. 131/2012 privind controlul de stat limitează inspecțiile neanunțate bazate pe surse anonime	Lacună semnificativă. PR2 impune în mod explicit existența unui mecanism de gestionare a reclamațiilor angajaților la nivel de proiect; legislația națională se	Instituirea unui mecanism de soluționare a reclamațiilor lucrătorilor: (i) procedură scrisă și diagramă de flux; (ii) canale multiple (cutie poștală, linie telefonică directă, e-mail, reprezentanți ai lucrătorilor); (iii) confidențialitate și protecție

Cerință (PR2, PR4 sau PR2/PR4)	Legislația națională	Discrepanță / Aliniere	Implicații / Măsuri necesare
reclamațiilor), cu canale multiple, confidențialitate, protecție împotriva represaliilor și termene clare.	(este necesară dezvăluirea identității); lucrătorii pot apela la instanțe, sindicate și inspecția muncii; cu toate acestea, nu există nicio cerință legală de a institui un mecanism intern de gestionare a reclamațiilor lucrătorilor la nivel de proiect.	bazează pe instituții externe și mecanisme sindicale.	Împotriva represaliilor; (iv) termene clare; (v) urmărire și feedback; (vi) acces pentru lucrătorii contractanților și pentru persoanele care nu sunt angajați. Comunicarea mecanismului de soluționare a reclamațiilor la instruirea inițială și afișarea acestuia la fața locului.
Sănătate și siguranță la locul de muncă (link PR4)			
Cerințe PR2/PR4 Evaluarea sistematică a riscurilor privind sănătatea și securitatea în muncă, instruire, furnizarea de echipamente de protecție individuală, raportarea incidentelor și a situațiilor de aproape accident și îmbunătățirea continuă pentru toți lucrătorii (inclusiv cei ai contractanților).	Legea nr. 186/2008 privind securitatea și sănătatea în muncă, HG nr. 95/2009 privind organizarea securității și sănătății în muncă, reglementările sanitare (de exemplu, Hotărârea guvernamental nr. 1025/2016), precum și standardul CP D.02.18:2017 pentru lucrările de construcție a drumurilor.	Cadrul juridic este în mare parte aliniat, dar PR2/PR4 impun: (i) un sistem structurat de management al sănătății și securității în muncă; (ii) înregistrarea incidentelor care ar fi putut duce la accidente; (iii) participarea activă a lucrătorilor; (iv) supravegherea strictă a contractanților. Aceste cerințe nu sunt întotdeauna prevăzute sau implementate în totalitate.	Implementarea unui plan de management al sănătății și securității în muncă (SSM) la nivel de proiect, aliniat la PR4 și CP D.02.18:2017, care să acopere toți contractanții: evaluări de risc, declarații de metodă/analize de risc la locul de muncă (JHA), instruire, echipamente individuale de protecție (EIP), raportarea incidentelor și a incidentelor evitate la limită, comitete de SSM cu participarea lucrătorilor și audituri periodice.
Cazarea lucrătorilor			
Cerința PR2 Cazarea lucrătorilor trebuie să respecte documentul IFC/BERD „Cazarea lucrătorilor: procese și standarde” (2009): spațiu adecvat, condiții sanitare, siguranță, intimitate și libertate de mișcare.	Legislația moldovenească stabilește norme generale de igienă și locuire, dar nu prevede standarde specifice și detaliate pentru taberele temporare ale lucrătorilor, comparabile cu orientările IFC/BERD.	Lacună. Nu există un standard național detaliat pentru taberele temporare de muncitori echivalent cu orientările IFC/BERD.	Dacă se utilizează tabere pentru lucrători, adoptați un Plan de cazare a lucrătorilor bazat pe nota IFC/BERD din 2009, care să acopere densitatea locurilor de cazare, WASH, siguranța, facilitățile adaptate nevoilor de gen și accesul la GM. Includeți cerințele în contractele cu contractanții.
Personalul de securitate			
Cerința PR2/PR4 Personalul de securitate trebuie să își desfășoare activitatea în conformitate cu bunele practici internaționale, cu utilizarea proporțională a forței și cu respectarea drepturilor omului; acesta trebuie să fie verificat în ceea ce privește abuzurile comise în trecut, să fie instruit și să fie supus monitorizării generale (GM) și investigării incidentelor.	Legislația națională reglementează serviciile de securitate private și utilizarea forței, dar nu impune în mod explicit verificarea antecedentelor privind abuzurile împotriva drepturilor omului sau alinieră la standardele internaționale, cum ar fi Principiile Voluntare.	Lacună. Așteptările PR2/PR4 depășesc legislația națională: verificarea antecedentelor, instruirea, codul de conduită și managementul plângerilor (GM) pentru plângerile împotriva personalului de securitate.	Elaborarea unei proceduri de gestionare a securității pentru proiect: verificare (fără abuzuri anterioare), cod de conduită, instruire în domeniul drepturilor omului, reguli de proporționalitate, integrare cu sistemul de gestionare a proiectului și procedura de investigare a incidentelor. Includerea acestor cerințe în contractele de securitate.
Oportunități de angajare și angajarea personalului local			
Cerința PR2	Nu există nicio obligație legală specifică de a	Nu există nicio cerință legală; PR2 consideră	Includerea în documentele de licitație și în contracte a unor

Cerință (PR2, PR4 sau PR2/PR4)	Legislația națională	Discrepanță / Aliniere	Implicații / Măsuri necesare
Promovarea oportunităților locale de angajare și asigurarea definirii și comunicării obiectivelor sau stimulentei privind angajarea locală; evitarea discriminării.	acorda prioritate forței de muncă locale, dincolo de regulile generale privind nediscriminarea.	acest lucru o bună practică, mai degrabă decât o obligație strictă.	clauze privind angajarea locală (în măsura în care este posibil), comunicarea transparentă a oportunităților în comunitățile locale și monitorizarea indicatorilor de ocupare a forței de muncă la nivel local.
Lucrători care nu sunt angajați (contractanți, subcontractanți, furnizori)			
Cerința PR2 Aplicarea cerințelor PR2 și PR4 lucrătorilor care nu sunt angajați, cu excepția concedierilor; identificarea riscurilor specifice acestora; stabilirea procedurilor de gestionare și monitorizare; asigurarea accesului la mecanismul de soluționare a reclamațiilor.	Lucrătorii care nu sunt angajați sunt, în general, reglementați de dreptul civil și de contractele comerciale; legislația muncii și protecțiile de tip PR2 nu le sunt extinse în mod sistematic prin lege.	Lacună majoră. Nu există nicio obligație legală de a trata lucrătorii care nu sunt angajați în conformitate cu PR2/PR4.	Clientul trebuie: (i) să integreze cerințele PR2/PR4 în toate contractele (cu contractanți, subcontractanți și furnizorii cheie); (ii) să implementeze un Plan de gestionare a contractanților; (iii) să asigure accesul lucrătorilor care nu sunt angajați la Mecanismul de gestionare a reclamațiilor pentru lucrători; (iv) să monitorizeze și să auditeze performanța contractanților.

Tabelul 4-50: Comparație între PR2 și legislația națională

Moldova găzduiește un număr tot mai mare de refugiați, solicitanți de azil și lucrători migranți străini — în principal din Ucraina, țările CSI și, în sectorul construcțiilor, din Asia de Sud-Est (Vietnam, Nepal, India, Bangladesh, Filipine). Pentru un proiect de amploare și cu utilizare intensivă a forței de muncă, precum reabilitarea drumului R7 (loturile 1–6), prezența forței de muncă migrante – fie angajată direct de contractanți, fie prin intermediul subcontractanților – generează riscuri sporite legate de PR2 și PR4, care necesită o abordare specifică de gestionare.

Aceste riscuri și lacune nu sunt abordate pe deplin de legislația moldovenească, care nu conține cerințe explicite privind practicile de recrutare, intermediarii de recrutare, reținerea pașapoartelor, accesibilitatea lingvistică sau măsurile de protecție împotriva sclaviei moderne. Prin urmare, cerințele PR2 depășesc cadrul național.

În ansamblu, cadrul juridic moldovenesc oferă o bază solidă pentru condițiile de muncă și de angajare, în special în domeniile nediscriminării, interzicerii muncii copiilor și a muncii forțate, libertății de asociere, contractelor scrise pentru angajați, precum și sănătății și securității în muncă. Cu toate acestea, PR2 al BERD stabilește cerințe mai ample și mai axate pe aspectele operaționale, în special în ceea ce privește lucrătorii care nu sunt angajați, gestionarea lanțului de aprovizionare, riscul de sclavie modernă, mecanismele de soluționare a reclamațiilor lucrătorilor la nivel de proiect, cazarea lucrătorilor și măsurile de securitate.

Principalele lacune se referă la (i) absența unui mecanism obligatoriu de soluționare a reclamațiilor lucrătorilor la nivel de proiect; (ii) reglementarea limitată a practicilor de muncă în lanțurile de aprovizionare și pentru lucrătorii care nu sunt angajați; (iii) lipsa unor cerințe explicite privind evaluarea scrisă a violenței de gen (GBV)/evaluarea impactului social (SEA), politicile împotriva hărțuirii și a sclaviei moderne; (iv) absența unor standarde detaliate privind cazarea lucrătorilor temporari; și (v) obligații limitate privind gestionarea și supravegherea personalului de securitate. Aceste lacune vor fi remediate la nivel de proiect prin adoptarea unei politici de resurse umane și a unui cod de conduită conforme cu PR2, instituirea unui mecanism de soluționare a reclamațiilor lucrătorilor, elaborarea unui plan de gestionare a contractanților (inclusiv clauze

privind forța de muncă și sănătatea și securitatea în muncă) și pregătirea unor planuri specifice de gestionare a cazării lucrătorilor și a personalului de securitate.

Răspunsuri în situații de urgență (Informații care trebuie incluse de către contractantul executiv în Planul de răspuns în situații de urgență)

Capacitatea externă de intervenție în situații de urgență în zona proiectului R7 este asigurată prin **sistemul național unificat de urgență 112**, care integrează serviciile de pompieri și salvare (IGSU), ambulanța/SMURD, poliția/unitățile de patrulare și structurile de protecție civilă. Capacitatea generală este adecvată la nivel de raion, dar inegală în localitățile rurale, cu timpi de răspuns mai lenți și echipamente specializate limitate în afara centrelor urbane. Serviciile de urgență funcționează în cadrul sistemului național de protecție civilă al Republicii Moldova, sub coordonarea Inspectoratului General pentru Situații de Urgență (IGSU).

Amplasarea și capacitatea furnizorilor externi de intervenție în situații de urgență cărora li se poate solicita sprijin în timpul unei intervenții de urgență (în timpul construcției sau al exploatării) – pompieri și salvatori (IGSU) – sunt următoarele:

Stații de pompieri din vecinătatea proiectului:

R7 Lotul 1-6	Stații de pompieri din vecinătatea proiectului	Localități din zona proiectului
1-6	Urgențe naționale: Apelați 112 pentru situații care necesită o intervenție imediată din partea poliției, serviciilor medicale sau pompierilor	toate
1,6	www.igsu.gov.md Serviciul de Salvare și Pompieri din Soroca, mun. Soroca, str. Ocolirii, 11, soroca@igsu.gov.md , +3732324120, +37379604184	Orașul Soroca, satul Șolcani, satul Cosăuți
1,2,4	Secția pentru Situații de Urgență din Drochia, orașul Drochia, str. Hotin, nr. 34A, drochia@igsu.gov.md +37325222101, +37379604250	Satul Zgurița, satul Chetrosu, orașul Drochia, satul Țarigrad, satul Nicoreni, satul Miciurin
2, 3, 5	Secția Situații de Urgență Rîșcani, orașul Rîșcani, str. Trandafirilor, nr. 1, Riscani@igsu.gov.md +37325624501, +3739604149	Orașul Rîșcani, satul Pîrjota, satul Șaptebani, satul Hiliuți, satul Gălășeni, satul Mălăiești, satul Petrușeni, comuna Costești (cu satele Pășcăuți, Dămășcani, Duruitoarea, Proscureni)

Tabelul 4-51: Prezentare generală a locațiilor pompierilor

Furnizori de servicii de securitate publică de-a lungul zonei proiectului:

Lotul R7	Date de contact ale furnizorilor de servicii de securitate publică:	Responsabili pentru comunități
1-6	Urgențe naționale: Apelați 112 pentru situații care necesită o intervenție imediată a poliției, serviciilor medicale sau pompierilor	toate
1,6	Inspectoratul General de Poliție – www.poliția.md Inspectoratul de Poliție Soroca, str. Ion Creangă 18, mun. Soroca, +37323023602 +37323022980 mobil: +37369942555 ip_soroca@igp.gov.md	Orașul Soroca, satul Șolcani, satul Cosăuți
1,2,4	Inspectoratul General de Poliție – www.poliția.md Inspectoratul de Poliție Drochia, str. 31 August 7, orașul Drochia, +37325268101 +37360201226, ip_drochia@igp.gov.md ,	Satul Zgurița, satul Chetrosu, orașul Drochia, satul Țarigrad, satul Nicoreni, satul Miciurin
2, 3, 5	Inspectoratul General de Poliție – www.poliția.md Inspectoratul de Poliție Rîșcani, str. Independenței nr. 36, orașul Rîșcani +37325629302; +37325622980 mobil: +37369672902, ip_Riscani@igp.gov.md ,	Orașul Rîșcani, satul Pîrjota, satul Șaptebani, satul Hiliuți, satul Gălășeni, satul Mălăiești, satul Petrușeni, comuna Costești (cu satele Pășcăuți, Dămășcani, Duruitoarea, Proscureni)

Tabelul 4-52: Furnizorii de servicii de securitate publică din zona proiectului

4.9.11. Genul și rolul femeilor în societate

Cadrul legislativ privind egalitatea între femei și bărbați este în conformitate cu angajamentele internaționale. Cu toate acestea, punerea în aplicare este întârziată, iar femeile se confruntă în continuare cu discriminare și inegalitate în viața socială, economică și politică.

În februarie 2006, Parlamentul Republicii Moldova a adoptat Legea privind asigurarea egalității de șanse între femei și bărbați (Legea nr. 5/2006). Scopul acestei legi este de a asigura exercitarea drepturilor egale atât de către femei, cât și de către bărbați în sferile politică, economică, socială, culturală și în alte sfere ale vieții, drepturi garantate de Constituția Republicii Moldova, precum și de a preveni și elimina toate formele de discriminare pe criteriul sexului (art. 1). Până la adoptarea Legii privind egalitatea de șanse între femei și bărbați în 2006, cadrul legislativ al egalității de gen era prevăzut de Constituția Republicii Moldova, art. 16, alin. (2), care stipulează că: „Toți cetățenii Republicii Moldova sunt egali în fața legii și a autorităților publice, indiferent de rasă, naționalitate, origine etnică, limbă, religie, sex, opinie, apartenență politică, avere sau origine socială”.

Adoptarea legii a reprezentat un progres esențial, datorită faptului că, pentru prima dată în legislația Republicii Moldova, a fost definit conceptul de discriminare, în special pe criteriul sexului. Pe lângă definirea unor noțiuni specifice, precum egalitatea de șanse, genul, discriminarea pe criteriul sexului, această lege stabilește cadrul juridic și instituțional în domeniul egalității între femei și bărbați.

Moldova a ratificat Convenția privind eliminarea tuturor formelor de discriminare împotriva femeilor (CEDAW) în 1994 și Protocolul opțional la aceasta în 2006.

Femeile și ocuparea forței de muncă

Labour underutilization by sex (%)

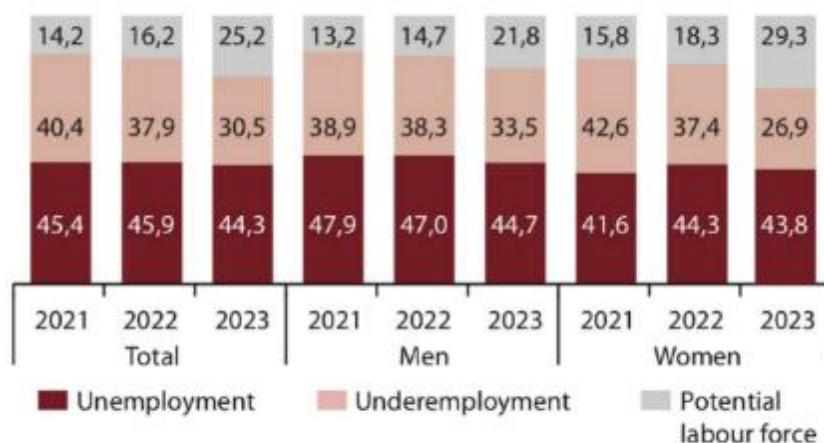


Figura4-49 : Subutilizarea forței de muncă în funcție de sex

Femeile sunt mai puțin active pe piața muncii din Moldova. Rata de ocupare a forței de muncă în rândul bărbaților cu vârsta cuprinsă între 20 și 64 de ani a fost de 58,8%, în timp ce în rândul femeilor a fost de 53,0%; diferența de gen în ceea ce privește ocuparea forței de muncă pentru această grupă de vârstă a fost de 5,8 puncte procentuale.

În 2022, bărbații au avut venituri mai mari decât femeile în majoritatea sectoarelor economice, cele mai mari diferențe fiind înregistrate în următoarele sectoare: informații și comunicații – cu 38,1% mai mult; activități financiare și de asigurări – cu 32,5%; sănătate și asistență socială – cu 22,4%. Femeile au avut venituri mai mari decât bărbații doar în activitățile de servicii administrative și de sprijin – cu 5,7 % mai mult; în educație – cu 4,3 %; în alte activități de servicii – cu 3,6 %.

Distribuția pe sectoare economice relevă o pondere mai mare a femeilor angajate în sectorul serviciilor (58,4% femei și, respectiv, 41,6% bărbați în 2022). Se înregistrează un număr mai mic de femei în sectorul agricol (37,2%), în construcții (7,8%), în transport și depozitare (31,3%), în informații și comunicații (36,8%), în tranzacții imobiliare (35,6%), în activități de servicii administrative și de sprijin (35,9%), în administrația publică, apărare și asigurări sociale obligatorii (42,4%), dar activități economice precum cazarea și alimentația publică (65,1 %), intermedierea financiară și asigurările (65,8 %), educația (81,9 %), sănătatea și asistența socială (82,1 %), activitățile profesionale, științifice și tehnice (62,7 %), alte activități de servicii (59,6 %)34 .

Femeile și transportul

După cum s-a menționat mai sus, femeile au o probabilitate mult mai mică de a ocupa un loc de muncă formal cu normă întreagă decât bărbații; deplasările lor tind să fie mai variate și legate de responsabilitățile gospodărești. La nivel național, femeile călătoresc frecvent cu copiii și se deplasează la instituții de învățământ și de sănătate, pentru a-și vizita rudele și pentru a îndeplini sarcini administrative la birourile administrației locale. În 2022, dintre toți șoferii, la toate nivelurile, 55,4 % erau bărbați, iar 44,6 % erau femei35 .

Femeile în viața politică

De la adoptarea Legii nr. 5 privind egalitatea de șanse între bărbați și femei în 2006, au fost elaborate o serie de strategii naționale și planuri de acțiune cu scopul de a promova egalitatea de gen. În 2016, o lege privind măsurile speciale temporare a introdus o cotă de 40 % pentru fiecare gen în cadrul cabinetelor și pe listele electorale, precum și dispoziții privind concediul de paternitate, alături de interzicerea publicității sexiste.

³⁴ https://statistica.gov.md/ro/portretul-statistic-al-femeilor-si-barbatilor-in-republica-moldova-9617_61008.html

³⁵ https://statistica.gov.md/ro/portretul-statistic-al-femeilor-si-barbatilor-in-republica-moldova-9617_61008.html

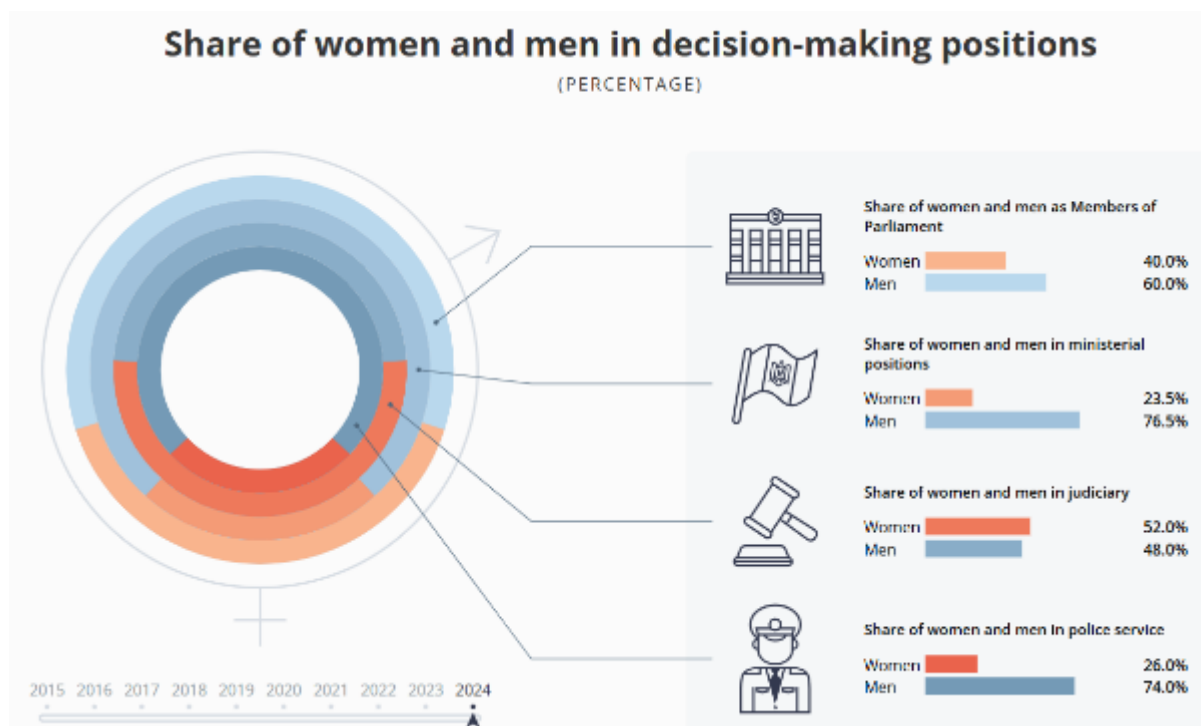


Figura4-50 : Ponderea femeilor și a bărbaților în funcții de decizie în 2024

Sursă www.genderpulse.md

Cu toate acestea, punerea în aplicare a măsurilor de egalitate de gen este prea lentă. Femeile se confruntă în continuare cu discriminare și inegalitate în viața socială, economică și politică, iar reprezentarea lor în politica și procesul decizional din Moldova rămâne sub standardele internaționale³⁶.

4.10. Patrimoniul cultural și siturile arheologice

Patrimoniul cultural se distinge prin următoarele forme:

- Patrimoniul cultural material include patrimoniul cultural mobil (de exemplu, picturi, sculpturi, manuscrise etc.), precum și patrimoniul cultural imobil (de exemplu, monumente, situri arheologice, locuințe rupestre, clădiri istorice etc.) care prezintă o valoare universală excepțională din punct de vedere istoric, artistic sau științific sau care prezintă o valoare universală excepțională din punct de vedere istoric, estetic, etnologic sau antropologic³⁷.
- Patrimoniul cultural imaterial include tradițiile sau expresiile vii moștenite de la strămoși și transmise descendenților, precum tradițiile orale, artele spectacolului, practicile sociale, ritualurile și evenimentele festive.
- Patrimoniul natural include situri naturale cu aspecte culturale, precum peisaje culturale, formațiuni fizice, biologice sau geologice care au o valoare universală excepțională din punct de vedere estetic, științific, al conservării sau al frumuseții naturale.

În Republica Moldova există mii de situri culturale sau naturale, inclusiv monumente arhitecturale, așezări din

³⁶ https://www.eeas.europa.eu/sites/default/files/country_gender_profile.pdf

³⁷ UNESCO, <http://whc.unesco.org/en/conventiontext/>

diferite epoci istorice și cetăți medievale. Acest patrimoniu cultural și natural este distribuit relativ uniform pe întreg teritoriul țării.

Potențialul turistic al Regiunii de Dezvoltare Nord d38³⁸ este reprezentat de un cadru natural deosebit de bogat și variat, care include 102 arii protejate de stat cu o suprafață totală de aproximativ 16,6 mii ha, 2 plaje de importanță națională (Soroca, Costești), 20 de muzee, 178 de clădiri eclesiastice de importanță națională și 454 de importanță locală.

În Regiunea de Dezvoltare Nord există 30 de situri de fortificații antice și medievale (cetăți și citadele), concentrate în zona Naslavcea-Mereșeuca, Cosăuți-Zastâncă.

În Regiunea de Dezvoltare Nord sunt înregistrate 279 de obiective religioase (incluse în Registrul Național al Monumentelor). Cele mai vechi așezări monahale sunt mănăstirile din Călărășeuca, Ocnița, Rudi și Cosăuți, Soroca, Japca, Florești, Zăbriceni, Edineț, Nihoreni, Drochia etc.

Conacele boierești sunt monumente arhitecturale de importanță națională, învăluite în mister, care poartă amprenta familiilor nobile din trecut; unele se află în prezent într-o stare deplorabilă, iar altele au fost transformate în muzee sau școli. În RDN sunt înregistrate aproximativ 28 de conace construite în secolele al XIX-lea și al XX-lea.

Raionul Soroca din Moldova se mândrește cu un patrimoniu cultural semnificativ, evidențiat de emblematica Cetate de la Soroca, o fortăreață medievală bine conservată de pe malul Nistrului, alături de situri unice precum Dealul Țiganilor, cunoscut pentru palatele sale deosebite, și mănăstiri istorice precum Rudi și Japca, care păstrează tradițiile spirituale și arhitecturale moldovenești în mijlocul unor peisaje naturale uimitoare.

Principalele obiective culturale și arheologice:

Cetatea Soroca: Un monument medieval de importanță crucială, construit de Ștefan cel Mare și reconstruit din piatră, care oferă o perspectivă asupra arhitecturii militare și priveliști impresionante asupra Nistrului.

Dealul Romilor: renumit pentru casele sale extravagante, asemănătoare palatelor, care ilustrează un stil arhitectural local unic și o vitalitate culturală deosebită.

Mănăstirea Rudi: Un important complex religios cu ruine antice și peisaje frumoase, care invită la reflecție spirituală.

Mănăstirea Japca: Una dintre cele mai vechi mănăstiri din Moldova, cunoscută pentru biserica sa unică, Biserica Înălțării Domnului, care datează din secolul al XVII-lea.

Cosăuți: O locație care oferă priveliști uluitoare asupra râului Nistru, adesea vizitată împreună cu cetatea.

Mănăstirea „Acoperirea Maicii Domnului”, satul Cosăuți, raionul Soroca. Anul 1729 a fost consemnat ca începutul schitului de la Cosăuți în diverse acte și lucrări, deși nu s-au păstrat documente vechi care să ateste înființarea schitului în prima jumătate a secolului al XVIII-lea.

Monumentul „Luminarea Recunoștinței”: Un monument simbolic situat pe un deal cu vedere spre Nistru, care marchează punctul final al multor trasee turistice regionale.

Raionul Drochia se remarcă prin numeroase situri de patrimoniu cultural și arheologic, printre care Vila Mîndic cu complexul muzeal și parcul aferent, Mănăstirea Nicoreni și un important sit arheologic din cultura Cucuteni-Trypillia, situat în apropierea satelor Petreni și Sofia.

Situri notabile de patrimoniu cultural

³⁸ <https://www.investnorth.md/tourist-potential/tourism-overview/>

Complexul muzeal „Vila cu parc Mîndîc”: Monument de arhitectură istorică și peisagistică de la sfîrșitul secolului al XIX-lea, acest complex oferă o perspectivă asupra trecutului aristocratic al regiunii.

Mănăstirea „Sfîntul Profet Ilie” din satul Nicoreni: această mănăstire de călugări este un important sit religios, cunoscut pentru arhitectura sa și pentru amplasarea pe un deal.

Muzeul de Istorie, Etnografie și Artă: Situat în orașul Drochia, muzeul județean adăpostește o bogată colecție de artefacte, opere de artă și obiecte de patrimoniu din zonă.

Biserici din lemn: Districtul găzduiește mai multe biserici istorice din lemn, printre care biserica „Sfîntul Nicolae” din satul Fântânița și biserica „Adormirea Maicii Domnului” din satul Măcăreuca.

Cimitirul evreiesc: Un important sit istoric din satul Zgurița, care datează din secolul al XIX-lea.

Situri arheologice importante

Situl Petreni-Sofia: Cercetările arheologice au scos la iveală rămășițe extinse ale unei așezări mari de tip Cucuteni-Trypillia (datînd din Epoca Bronzului Tîrziu) în zona dintre satele Petreni și Sofia, indicînd existența unei așezări antice.

Așezarea Odaia-Miciurin: Acest sit din Epoca Bronzului Tîrziu, situat în apropierea satului Odaia-Miciurin, a făcut obiectul unor cercetări interdisciplinare detaliate, descoperirile incluzînd fragmente de ceramică, artefacte din bronz și tencuială arsă.

„Ghiulea turcească”: Un artefact istoric localizat în satul Fântânița, care reprezintă un punct de interes pentru pasionații de istorie locală.

Raionul Rîșcani din Moldova se mîndrește cu un patrimoniu cultural semnificativ, în special misterioasa Suta de Movile (Valea celor O Sută de Dealuri), un peisaj vast cu peste 3.000 de movile considerate a fi morminte antice ale getilor, alături de situri istorice precum Catedrala Sfîntul Nicolae, monumente moderne precum Lumînarea Recunoștinței și locuri culturale precum atelierul Ceramica Zavatchi, care oferă o perspectivă asupra istoriei locale, meșteșugurilor și tradițiilor spirituale.

Suta de Movile (Valea celor O Sută de Dealuri): Situată în apropierea satului Braniște, această formațiune geologică unică cuprinde mii de movile, locuri de odihnă legendare ale vechilor războinici geti.

Catedrala Sfîntul Nicolae (orașul Rîșcani): Un important reper religios din principalul oraș al raionului.

Mănăstirea Rudi: Deși se află puțin în afara raionului Rîșcani, este un sit istoric și religios notabil din regiune, cunoscut pentru atmosfera sa liniștită.

Ceramica Zavatchi: Un atelier unde vizitatorii pot învăța și exersa tehnici tradiționale de modelare a argilei și de olărit.

Stupina „Honey Land”: Un loc interactiv unde puteți afla mai multe despre apicultură, puteți vedea stupi tradiționali și puteți degusta miere locală.

Piața Vasile Alecsandri și Piața Independenței: piețe centrale din orașul Rîșcani, care oferă o perspectivă asupra vieții locale.

În cadrul Programului Național de Dezvoltare a Turismului „Turism 2028”, sectorul turistic din Republica Moldova este recunoscut ca avînd un potențial semnificativ de dezvoltare, în special în ceea ce privește turismul intern și cel de intrare, care sunt factori-cheie pentru creșterea economică regională. Cu toate acestea, Programul subliniază faptul că infrastructura turistică și de sprijin inadecvată continuă să plaseze sectorul pe o traiectorie de dezvoltare volatilă și cu risc ridicat.

În ciuda progreselor notabile realizate prin politici publice, sprijinul partenerilor internaționali și implicarea sporită a sectorului privat — care au dus la extinderea capacității de cazare, diversificarea serviciilor turistice, promovarea destinațiilor rurale și stabilirea de parteneriate cu multiple părți interesate (inclusiv autorități publice, mediul academic, ONG-uri, donatori și implicarea diasporei) — persistă mai multe constrângeri structurale.

În special, investițiile publice insuficiente în infrastructura esențială rămân o barieră majoră în calea dezvoltării turismului la nivel regional. Printre acestea se numără infrastructura limitată de acces către destinațiile turistice, sistemele de alimentare cu apă și de canalizare subdezvoltate, gestionarea inadecvată a deșeurilor, întreținerea deficitară a rețelelor rutiere naționale, regionale și locale, iluminatul stradal insuficient, precum și planificarea teritorială și dotările limitate. În plus, distribuția geografică inegală a unităților de cazare, standardele de calitate inconsistente, drumurile de acces sub standard și limitate, precum și conectivitatea redusă la nodurile de transport aerian contribuie la accesibilitatea și atractivitatea reduse ale destinațiilor turistice.

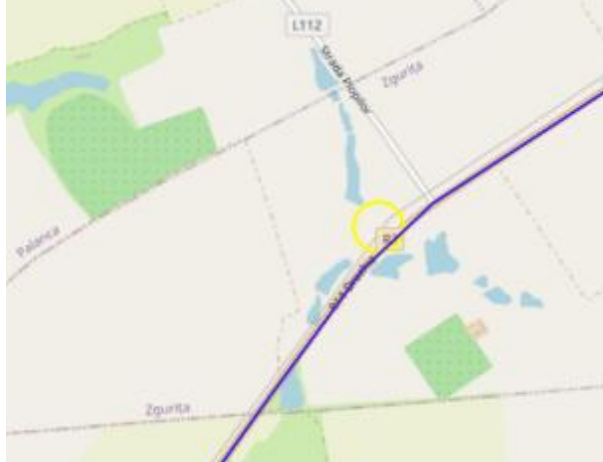
Ca urmare, Republica Moldova este adesea percepută ca o destinație de tranzit de scurtă durată pe rutele turistice internaționale, cu o durată medie redusă a șederii vizitatorilor și o subutilizare a resurselor turistice situate în afara zonei Chișinău. Aceste provocări sunt direct relevante pentru coridorul rutier R7, unde îmbunătățirea infrastructurii rutiere în cadrul proiectului are potențialul de a spori accesibilitatea la siturile de patrimoniu cultural și la destinațiile turistice, sprijinind astfel obiectivele de dezvoltare a turismului regional în conformitate cu programul.

4.10.1. Siturile arheologice

În zona de influență a proiectului de reabilitare și modernizare a drumului R7, au fost identificate mai multe situri arheologice pe baza datelor disponibile din inventarul arheologic. Aceste situri sunt situate în imediata apropiere a traseului propus și se încadrează în loturile 1, 2, 3, 4 și 6 ale proiectului.

Majoritatea siturilor identificate datează din Epoca Bronzului Târziu (secolele XV/XIV – XIII î.Hr.) și din perioada Eneolitică (mileniul al IV-lea î.Hr.), reflectând bogatul patrimoniu preistoric al regiunii. Au fost înregistrate, de asemenea, situri suplimentare din Epoca Romană Târzie (secolele III–IV d.Hr.), din perioada medievală (secolele VI–XVIII d.Hr.) și un sit paleolitic semnificativ.

	Lotul 1 1 - Latitudine: 48,172 - Longitudine: 28,087 Denumire: Solcani III Cod: 7855.3 Datare: Prima Epocă a Fierului / secolele XII-X î.Hr. 2 - Lat: 48,166 - Long: 28,086 Denumire: Solcani II Cod: 7855.2 Datare: Eneolitic / mil. IV î.Hr.; Evul Mediu / secolul al XVIII-lea.

	Lotul 1 1 - Lat: 48,15 - Long: 28,056 Denumire: Baxani IV Cod: 7812.5 Datare: Epoca Bronzului Târziu / secolele XV/XIV-XIII î.Hr. 2 - Lat: 48,143 - Long: 28,05 Denumire: Baxani III Cod: 7812.4 Datare: Epoca Bronzului Târziu / secolele XV/XIV-XIII î.Hr. 3 - Lat: 48,142 - Long: 28,041 Denumire: Zgurița IV Cod: 3642.4 Datare: Evul Mediu / secolele VI-IX d.Hr.
	Lotul 1 Lat: 48,103 - Long: 27,943 Denumire: Zgurița V Cod: 3642.5 Datare: Epoca Bronzului Târziu / secolele XV/XIV-XIII î.Hr.
	Lotul 1 Lat: 48,062 - Long: 27,874 Denumire: Chetrosu I Cod: 3614.1 Datare: Eneolitic / mil. IV î.Hr.
	Lotul 2 1 - Lat: 48,014 - Long: 27,771 Denumire: Tsargrad VI Cod: 3641.6 Datare: Eneolitic / mil. IV î.Hr.; perioada târzie a Epocii Bronzului / secolele XV/XIV-XIII î.Hr. 2 - Lat: 48,019 - Long: 27,789 Denumire: Tsargrad VII Cod: 3641.7 Datare: Epoca romană târzie / secolele III-IV d.Hr. 3 - Lat: 48,017 - Long: 27,766 Denumire: Tsargrad XVI Cod: 3641.16 Datare: Epoca Bronzului Târziu / secolele XV/XIV-XIII î.Hr.

	Lotul 3 1 - Latitudine: 47,884 - Longitudine: 27,329 Denumire: Mălăiești V Cod: 7127.5 Datare: Epoca romană târzie / secolele III-IV d.Hr. 2 - Lat: 47,881 - Long: 27,332 Denumire: Mălăiești IV Cod: 7127.4 Datare: Epoca romană târzie / secolele III-IV d.Hr.; Epoca medievală / secolele VI-XVIII d.Hr.
	Lotul 3 Lat: 47,858 - Long: 27,313 Denumire: Petrușeni III Cod: 7136.3 Datare: Epoca Bronzului Târziu / secolele XV/XIV-XIII î.Hr.
	Lotul 4 1 - Lat: 48,007 - Long: 27,804 Denumire: Miciurin IV - „Yasnaya Poleana I” Cod: 3623.4 Datare: Eneolitic / mil. IV î.Hr.; perioada târzie a Epocii Bronzului / secolele XV/XIV-XIII î.Hr. 2 - Lat: 48,01 - Long: 27,814 Denumire: Miciurin V - „Yasnaya Poleana II” Cod: 3623.5 Datare: Epoca târzie a Bronzului / secolele XV/XIV-XIII î.Hr.
	Lotul 6 Lat: 48,213 - Long: 28,244 Denumire: Cosăuți I Cod: 7817.1 Datare: Paleolitic / 650-10 mii de ani î.Hr.

Tabelul 4-53: Situri arheologice istorice din zona proiectului

Sursă: <https://mc.gov.md/ro/content/patrimoniu-arheologic>

Lotul 1 conține cel mai mare număr de situri arheologice. Printre descoperirile notabile se numără mai multe așezări din Epoca Bronzului Târziu (Baxani III, Baxani IV, Zgurița V) și din perioada Eneolitică (Solcani II, Chetrosu I). La Solcani II și Zgurița IV au fost identificate, de asemenea, vestigii din epoca medievală. Siturile sunt situate, în general, în vecinătatea satelor Solcani, Baxani și Zgurița.

Lotul 2 traversează zona mai multor situri importante din apropierea localității Tsargrad. Printre acestea se numără așezări cu ocupare multiperiodală: straturi din eneolitic și din epoca bronzului târziu la Tsargrad VI, un sit din epoca romană târzie la Tsargrad VII și o altă așezare din epoca bronzului târziu la Tsargrad XVI.

Lotul 3 cuprinde vestigii arheologice din epoca romană târzie (Mălăiești IV și Mălăiești V) cu o oarecare continuitate medievală, precum și un sit din epoca bronzului târziu la Petrușeni III. Aceste situri sunt situate în apropierea satelor Mălăiești și Petrușeni.

Lotul 4 include două situri multiperiodale situate în imediata apropiere a localității Miciurin (Yasnaya Poleana): Miciurin IV și Miciurin V, ambele conținând straturi arheologice **din eneolitic și din epoca târzie a bronzului**.

Lotul 6 se remarcă prin prezența sitului **Cosăuți I**, un sit **paleolitic** important, datat între 650.000 și 10.000 de ani înainte de Hristos. Acesta reprezintă una dintre cele mai vechi descoperiri arheologice identificate în aria de influență a proiectului.

Coridorul proiectului traversează un teritoriu sensibil din punct de vedere arheologic, cu o densitate ridicată de situri, în special de tip „” din perioada preistorică (eneolitic și epoca târzie a bronzului). Prezența acestor bunuri de patrimoniu cultural, dintre care unele prezintă urme de ocupare pe mai multe perioade, subliniază necesitatea unei planificări atente în timpul fazelor de proiectare detaliată și de construcție. Vor fi necesare măsuri adecvate de atenuare, inclusiv monitorizarea arheologică, săpături de probă acolo unde este necesar și o coordonare strânsă cu autoritățile naționale competente pentru protecția patrimoniului cultural, pentru a evita sau a minimiza impacturile potențiale asupra acestor situri.

4.10.2. Monumente istorice

Tabelul de mai jos prezintă o listă a monumentelor arhitecturale și istorice identificate în comunele și satele vizate de proiect.

Localitate	Monument	Cronologie	Tip	Categorie ³⁹
Satul Șolcani	Monumentul comemorativ al războiului (1941-1945)	1982	Ist.	L
Satul Cosăuți	Biserica Nașterii Maicii Domnului 48.228442895211°N 28.281050561743°E	1882	Arhitectural	L
Satul Cosăuți	Fosta clădire a asociației de credit 48.224800897156°N 28.282843200636°E	1901	Arhitectural	N
Satul Cosăuți	Placă comemorativă. La biserică.	Secolul XX	Artă	N
Satul Cosăuți	Plăci comemorative (3). Pe locul fostei mănăstiri	Secolul XIX	Artă	N
Satul Cosăuți	Monument în memoria celor 48 de săteni căzuți în perioada 1941-1945	1965	Istorie	L
Satul Cosăuți	Monument la mormântul a 5 soldați (1944)	1965	Ist	L

³⁹ Categorie: L – local, N – național

<i>Satul Cosăuți</i>	Placă comemorativă a traversării Nistrului de către trupele Frontului al II-lea Ucrainean în 1944 48.226685564889°N 28.275280918639°E	1969	Ist	L
<i>Satul Cosăuți</i>	Sculptură populară. La cimitir	sec. XIX-XX	Artă	N
<i>Satul Cosăuți</i>	Școala primară	1942	Arhitectură	L
<i>Orașul Drochia</i>	Monument la mormântul a 24 de soldați căzuți în război (1941-1944) 48.030033025175°N 27.811886243928°E	1881	Ist	L
<i>Orașul Drochia</i>	Gara (complex urban) 48.030722222222°N 27.809972222222°E	Secolul XX	Ist.	N
<i>Orașul Drochia</i>	Biserica din lemn a Adormirii Maicii Domnului	1872	Arhitectural	N
<i>Orașul Drochia</i>	Placă comemorativă	XIX	Artă	N
<i>Orașul Drochia</i>	Monument în memoria celor 32 de soldați din sat care au căzut în perioada 1941-1945	1974	Ist.	L
<i>Satul Nicoreni</i>	Biserica „Sfânta Treime”	1877	Arhitectural	L
<i>Satul Nicoreni</i>	Monument în memoria a 35 de soldați din sat care au căzut în perioada 1941-1945 47.9672759°N 27.6958457°E	1975	Ist	L
<i>Satul Țarigrad</i>	Biserica Sfântul Alexandru Nevski 48.044470522897°N 27.752201285373°E	1882	Arhitectural	L
<i>Satul Țarigrad</i>	Casa memorială Boris Glavan (1920-1940)	1964	Istoric	N
<i>Satul Țarigrad</i>	Monument în memoria celor 74 de soldați din sat care au căzut la datorie în perioada 1941-1945	1975	Istorie	L
<i>Satul Miciurin</i>	Conac cu parc	Mijlocul secolului al XIX-lea	Arhitectural	N
<i>Satul Miciurin</i>	Biserica „Acoperirea Maicii Domnului” 47.990746304067°N 27.789843003744°E	1830	Ist.	L
<i>Satul Miciurin</i>	Monument în memoria a 50 de soldați din sat care au căzut în perioada 1941-1945 47.989229177425°N 27.789097508009°E	1972	Ist.	L
<i>Satul Zgurița</i>	Biserica din lemn „Sfântul Arhanghel Mihail”	1881	Arhitectură	N
<i>Satul Zgurița</i>	Monument în memoria celor 112 soldați din sat care au căzut în perioada 1941-1945 48.127277374411°N 28.006721429091°E	1981	Ist	L
<i>Satul Zgurița</i>	Groapă comună a soldaților căzuți în război	1944	Ist	L
<i>Orașul Rîșcani</i>	Biserica Adormirea Maicii Domnului 47.958355894507°N 27.552397471001°E	1859	Arhitectural	L
<i>Orașul Rîșcani</i>	Școala gimnazială nr. 1 47.954631782637°N 27.560703441062°E	1930	Arhitectură	N
<i>Orașul Rîșcani</i>	Clădirea spitalului 47.95383350323°N 27.561536980745°E	Secolul XX	Arhitectural	N
<i>Orașul Rîșcani</i>	Monumentul comemorativ al războiului (1941-1945) 47.970045585781°N 27.546501650866°E	1978	Ist.	L
<i>Orașul Rîșcani</i>	Monument în memoria celor 1643 de săteni căzuți în război (1941-1945) 47.955598801639°N 27.563219005921°E	1986	Ist	L

<i>Orașul Rîșcani</i>	Monument la mormântul comun al celor 72 de soldați din 1941 și 1944 și în memoria celor 82 de săteni căzuți în perioada 1941-1945 47.955597722812°N 27.562032988285°E	1977	Ist	L
Satul Pîrjota	Biserica „Toți Sfinții” cu clopotniță 47.960128595602°N 27.429192200185°E	1865	Arhitectural	N
Satul Pîrjota	Monument la mormântul soldatului căzut în 1944 și în memoria celor 39 de săteni căzuți în perioada 1941-1945	-	Ist.	L
Satul Șaptebani	Biserica „Acoperirea Maicii Domnului” 47.89475142041°N 27.34636690969°E	1904	Arhitectural	L
Satul Șaptebani	Monument în memoria celor 73 de săteni căzuți în perioada 1941-1945	1975	Istoric	L
Satul Hiliuți	Biserica din lemn „Sfântul Arhanghel Mihail” 47.934195957632°N 27.38030911808°E	1808	Arhitectură	N
Satul Hiliuți	Monument în memoria a 29 de săteni	1941-1945	Ist	L
Satul Gălășeni	Biserica Nașterii Maicii Domnului 47.869227621883°N 27.337926832593°E	1821	Arhitectural	N
Satul Gălășeni	Monument în memoria celor 23 de săteni căzuți în războiul din 1941-1945	1962	Istoric	L
Satul Mălăiești	Biserică	XIX	Arhitectural	L
Satul Mălăiești	Monument în memoria celor 43 de săteni căzuți în perioada 1941-1945	1962	Istoric	L
Satul Petrușeni	Biserica „Sf. Arhangheli Mihail și Gavriil” (distrusă de un incendiu)	1702	Arhitectural	N
Satul Petrușeni	Monument în memoria celor 39 de săteni căzuți în războiul din 1941-1945	1975	Istoric	L
Satul Petrușeni	Mormântul comun al a 2 soldați 47.849521827381°N 27.299218516205°E	1941	Ist	L
Satul Costești	Baraj hidrotehnic cu lac de acumulare pe râul Prut 47.839837°N 27.2270182°E	1973-1978	Istoric	N
Satul Chetrosu	Biserica Sfântului Arhanghel Mihail 48.077346754063°N 27.887352728078°E	1869	Arh.	L
Satul Chetrosu	Monument la mormântul soldatului căzut în 1941 și în memoria soldaților din sat care au căzut în perioada 1941-1945 48.073583370084°N 27.892643954613°E	1975	Ist.	L

Tabelul 4-54: Lista monumentelor arhitecturale și istorice din zona proiectului

Sursă: [Registrul](#) monumentelor din Republica Moldova aflate sub protecția statului.

Toate monumentele enumerate sunt situate în centrele rezidențiale ale localităților respective. Acestea se află pe terenuri publice, în general în apropierea clădirilor administrative locale, a bisericilor sau a altor spații comunitare, servind drept repere culturale și comemorative accesibile. Conform articolului 12 din Legea nr. 1530/1993, zonele de protecție a monumentelor sunt definite după cum urmează:

- În zonele urbane: rază de 100 m
- În localitățile rurale: o rază de 200 m
- În zonele periferice: o rază de 500 m

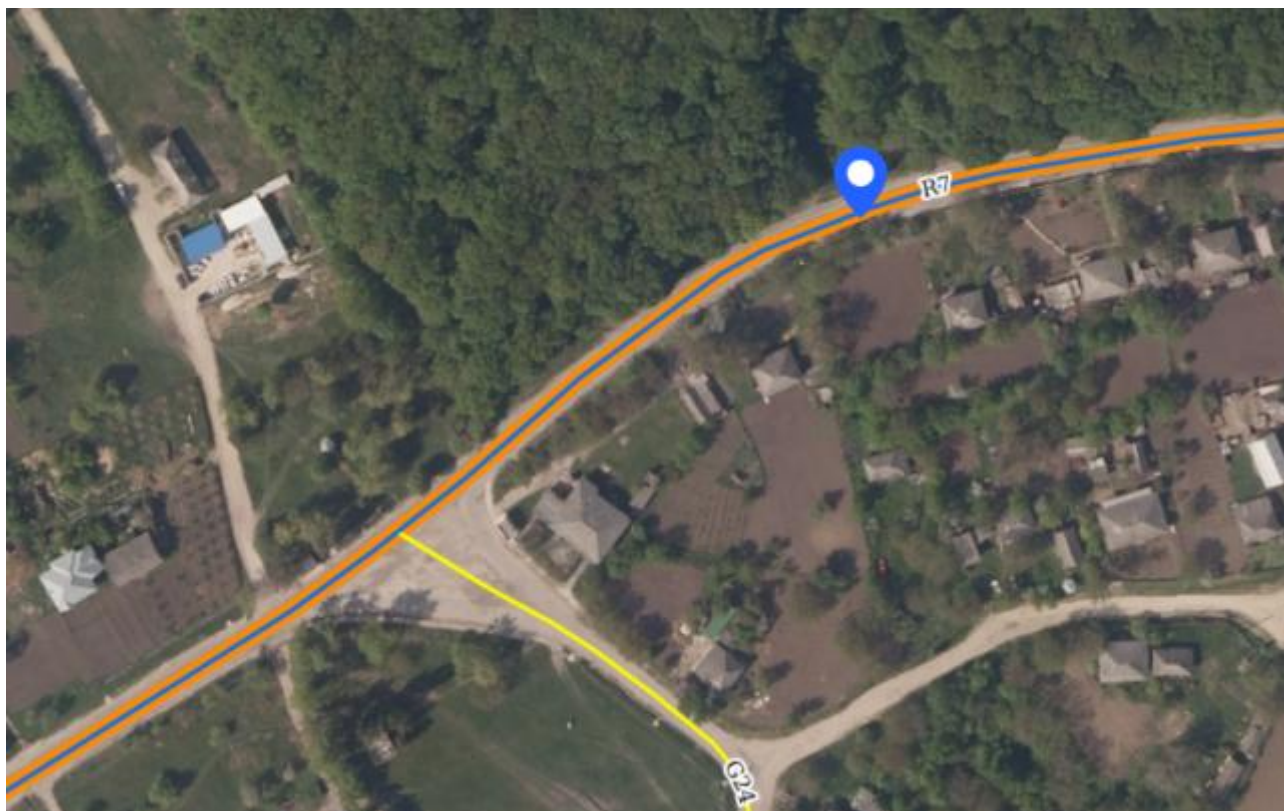
Pentru a menține autenticitatea și integritatea monumentelor, proprietarii acestora sunt obligați să pună în aplicare măsuri de protecție adecvate și să prevină orice demolare, modificare, deteriorare, neglijare sau abandon.

Locațiile exacte ale monumentelor și zonele de protecție stabilite prin lege se află la o distanță considerabilă de traseul proiectului și de zona sa de influență. Prin urmare, nu există nicio suprapunere spațială sau interferență directă între lucrările de construcție și aceste situri culturale și comemorative. Singurul monument în memoria celor 39 de săteni căzuți în războiul din 1941-1945, situat în satul Petrușeni la km 83+400 pe partea dreaptă, se află la o distanță minimă de 15 m de linia mediană a drumului R7.



În consecință, toate monumentele și bisericile identificate în zona proiectului vor fi păstrate în întregime, iar zonele lor de protecție nu vor fi afectate de activitățile de construcție, reabilitare sau exploatare a drumului.

Singurele impacturi potențiale sunt de natură indirectă și minoră, cum ar fi o creștere temporară a volumului de trafic sau a nivelurilor de zgomot în localități. Cu toate acestea, nu se preconizează ca acestea să pună în pericol nici starea fizică, nici valoarea simbolică a monumentelor.



4.11. Dreptul de proprietate asupra terenurilor și achiziționarea de terenuri

Exproprierea terenurilor în Moldova este reglementată de un cadru legislativ și normativ care asigură derularea proiectelor de interes public, protejând în același timp drepturile proprietarilor privați. Aceste legi sunt în

conformitate cu standardele internaționale, inclusiv cu cele prevăzute de Convenția Europeană a Drepturilor Omului (CEDO), punând accentul pe principiile legalității, proporționalității și despăgubirii echitabile. Articolul 1 din Protocolul nr. 1 la CEDO garantează dreptul la proprietate și permite exproprierea numai în interes public și în conformitate cu procedurile legale. Angajamentul Moldovei față de aceste standarde consolidează cadrul său legislativ.

Printre actele normative cheie se numără Constituția Republicii Moldova (CRM1/1994 din 29.07.1994), Codul civil (COD nr. 1107 din 06.06.2002) și Codul funciar (CF22/2024 din 15.02.2024).

Constituția Republicii Moldova stabilește temeiul exproprierii terenurilor. Articolul 46 garantează în mod explicit dreptul la proprietate privată, permițând totodată exproprierea în condiții specifice:

- Interesul public: Terenurile pot fi expropriate numai dacă acest lucru servește unui interes public clar și justificat.
- Temei juridic: Exproprierea trebuie să respecte legea.
- Despăgubire echitabilă: Proprietarii au dreptul la o despăgubire prealabilă și echitabilă pentru proprietatea lor.

Codul funciar nr. 22/2024⁴⁰ definește terenul ca o resursă fundamentală supusă reglementării statului, stabilește categoriile de utilizare a terenurilor, inclusiv în scopuri agricole, rezidențiale și industriale, și prevede procedurile de reclasificare și expropriere a terenurilor.

Codul civil al Republicii Moldova nr. 1107/ 2002 prevede norme generale privind drepturile și obligațiile de proprietate și stipulează condițiile în care dreptul de proprietate poate fi transferat sau restricționat, inclusiv prin expropriere.

4.11.1. Actele legislative specifice

Actele legislative specifice care reglementează procedurile de expropriere pentru nevoi publice sunt: **Legea exproprierii pentru cauză de utilitate publică nr. 488/1999**, precum și **Legea nr. 204/2024** privind declararea utilității publice de interes național a lucrărilor de construcție, reabilitare, modernizare și extindere a drumurilor publice naționale, inclusiv: R7 R14 – Drochia – Costești – granița cu România, R14.3 drumul de acces către podul Cosăuți – Yampil, cu punctul de trecere a frontierei și infrastructura aferentă, **HG nr.**

868/2024 privind unele măsuri de asigurare a procesului de expropriere pentru construcția, reabilitarea, modernizarea și extinderea drumurilor naționale, realizarea ansamblului de lucrări cadastrale (identificarea proprietăților private, delimitarea proprietăților publice, corectarea erorilor comise la atribuirea terenurilor din patrimoniul public, modificarea planurilor cadastrale, elaborarea proiectelor de organizare teritorială, elaborarea planurilor geometrice, inițierea și aprobarea lucrărilor de constituire a bunurilor imobile), evaluarea în scopul stabilirii cuantumului despăgubirii pentru obiectele supuse exproprierii, elaborarea studiilor de sol și pregătirea dosarelor pentru schimbarea categoriei de utilizare a terenurilor, transmiterea, prin notificare, a propunerilor (ofertelor) de expropriere către proprietarii obiectelor supuse exproprierii, alcătuirea componenței comisiilor pentru soluționarea contestațiilor persoanelor expropriate (GRM).

Legea nr. 488/1999 (modificată ultima dată la 1 aprilie 2025) reprezintă legislația primară care reglementează

⁴⁰ https://www.legis.md/cautare/getResults?doc_id=150480&lang=ro

procesul de expropriere, definește „necesitatea publică” și prezintă etapele procedurale ale exproprierii, inclusiv notificarea, mecanismul de soluționare a reclamațiilor și despăgubirea. Cu toate acestea, cadrul național prezintă câteva lacune esențiale atunci când este evaluat în raport cu standardul obligatoriu de finanțare, PR 5 al BERD privind strămutarea involuntară.

Lacună	Legislația moldovenească	PR5	Remediarea lacunelor
Impactul potențial al relocării	Legislația moldovenească nu specifică impacturile potențiale ale relocării.	Strămutarea involuntară: se referă atât la strămutarea fizică (relocare, pierderea terenului sau a locuinței), cât și la strămutarea economică (pierderea terenului, a bunurilor sau restricții privind utilizarea terenului, a bunurilor și a resurselor naturale, care duc la pierderea surselor de venit sau a altor mijloace de subsistență). Strămutarea este considerată involuntară atunci când persoanele sau comunitățile afectate nu au dreptul de a refuza exproprierea terenurilor sau restricțiile privind utilizarea terenurilor, a altor bunuri și a resurselor naturale, chiar dacă exproprierea este utilizată doar ca ultimă soluție, după un proces de negociere. Exproprierea terenurilor în cadrul proiectului poate duce la apariția unor terenuri abandonate, iar terenurile rămase pot deveni inutilizabile, neviabile sau inaccesibile pentru utilizarea prevăzută, ca urmare a exproprierii parțiale a terenurilor sau a exproprierii unor terenuri din vecinătate.	În cazul în care achiziția involuntară de terenuri va declanșa strămutări fizice și/sau economice, proiectul va elabora Planuri de acțiune privind relocarea (RPs) și/sau Planuri de restabilire a mijloacelor de subsistență (LRPs) în conformitate cu PR5. Aceste documente vor fi revizuite și aprobate de BERD. Terenurile orfane sunt frecvente în proiectele liniare și pot viza, de exemplu, parcele de teren agricol. Se preconizează ca RP să identifice și să clasifice situațiile de terenuri orfane, să definească criteriile de eligibilitate și să includă drepturile relevante.
Obiectivele-cheie ale PR5	Reglementările moldovenești nu consideră relocarea ca un program de dezvoltare durabilă și nici nu prevăd temeiuri pentru opțiuni alternative. De asemenea, acestea nu specifică beneficiile și oportunitățile pe care le poate oferi relocarea pentru îmbunătățirea mijloacelor de subsistență ale populațiilor afectate.	Obiectivele-cheie ale PR 5 sunt definite de ierarhia generală de atenuare: Evitarea sau minimizarea relocării involuntare; Evitarea strămutării forțate : Atenuarea impactului deplasărilor inevitabile prin: acordarea în timp util a unei despăgubiri pentru pierderea bunurilor, la costul integral de înlocuire sprijinirea persoanelor afectate în eforturile lor de a-și îmbunătăți sau, cel puțin, de a-și restabili mijloacele de subsistență și nivelul de trai îmbunătățirea mijloacelor de subsistență ale persoanelor afectate care trăiesc în sărăcie îmbunătățirea condițiilor de viață ale persoanelor vulnerabile strămutate fizic prin asigurarea unor locuințe adecvate cu siguranța dreptului de proprietate asigurarea faptului că toate activitățile de relocare involuntară sunt planificate și implementate cu consultări semnificative, participare și divulgare a informațiilor asigurarea accesului persoanelor afectate la mecanisme de	Proiectele de infrastructură vor fi revizuite și examinate pentru a evalua dacă există posibilități de îmbunătățire în ceea ce privește evitarea relocării involuntare. Dacă se va constata că relocare a este inevitabilă, proiectul va elabora planuri de relocare (RP) și/sau planuri de relocare pe termen lung (LRP) în conformitate cu PR5. Aceste documente vor fi revizuite și aprobate de BERD.

Lacună	Legislația moldovenească	PR5	Remediarea lacunelor
		soluționare a reclamațiilor, în conformitate cu PR 10: Implicarea părților interesate asigurarea posibilității ca persoanele strămutate să beneficieze direct de pe urma proiectului.	
Instrumente de relocare involuntară	Legislația moldovenească nu conține dispoziții privind elaborarea instrumentelor de relocare, cum ar fi Cadrul de relocare, Planul de relocare, Planul de restabilire a mijloacelor de subzistență.	Instrumentele PR 5 și aplicabilitatea acestora: Planul de relocare (RP): Obligatoriu atunci când se declanșează ESR 5 (deplasare fizică și/sau economică), acoperind toate cerințele aplicabile, indiferent de amploare. Cadrul de relocare (RF): Acceptabil ca prim pas atunci când amprenta proiectului nu este pe deplin definită din motive imperioase, cu angajamentul de a pregăti ulterior un RP complet Planul de restabilire a mijloacelor de subzistență (LRP): Obligatoriu atunci când proiectul provoacă deplasare economică, pentru a ajuta persoanele afectate să-și îmbunătățească sau să-și restabilească mijloacele de subzistență. Acesta poate fi un document de sine stătător sau un capitol din cadrul RP.	În cazul în care se vor produce exproprieri involuntare, strămutări și/sau strămutări economice, proiectul va elabora RP-uri și/sau LRP-uri în conformitate cu PR5. Aceste documente vor fi revizuite și aprobate de BERD.
Există diferite categorii de relocare, cum ar fi cea economică sau fizică	Strămutarea și achiziția de terenuri au loc în temeiul Legii privind exproprierea din motive de utilitate publică nr. 488 din 7 august 1999 sau al Legii privind dreptul de expropriere și al Codului funciar, care se aplică numai strămutării fizice.	PR 5 definește relocarea involuntară ca incluzând atât strămutarea fizică (pierderea locuinței), cât și strămutarea economică (pierderea veniturilor sau a mijloacelor de subzistență) rezultate din exproprierea terenurilor pentru proiect sau din restricțiile privind utilizarea terenurilor. În consecință, cerințele ESR5 referitoare la strămutarea fizică și la strămutarea economică se pot aplica simultan	Proiectul va aplica ESR5 pe tot parcursul ciclului de proiect, asigurându-se astfel că toate impacturile posibile sunt luate în considerare și abordate corespunzător.
Persoanele strămutate fără drepturi legale	Legislația moldovenească nu recunoaște persoanele strămutate fără drepturi legale. Codul funciar acoperă doar drepturile, ale proprietarilor legali de terenuri, ale utilizatorilor legali ai terenurilor (chiriași legali) și ale întreprinderilor care dețin drepturi legale asupra terenurilor și a altor bunuri. Prin urmare, acesta adoptă o abordare restrictivă în ceea ce privește despăgubirile acordate populației care nu deține titluri legale.	PR 5 clasifică persoanele eligibile în trei categorii, în funcție de regimul de proprietate: (i) titularii de drepturi legale formale; (ii) titularii de pretenții recunoscute; și (iii) utilizatorii informali „ ” care nu au niciun drept legal sau pretenție recunoscută asupra terenurilor sau bunurilor pe care le ocupă sau le utilizează. Recensământul identifică și stabilește statutul acestor persoane afectate.	RP și LRP elaborate în cadrul proiectului vor oferi mecanisme de despăgubire pentru persoanele strămutate fără drepturi legale, conform ESR5
Restabilirea mijloacelor de subzistență	Reglementările din Republica Moldova nu conțin prevederi specifice privind restabilirea mijloacelor de subzistență.	Restabilirea mijloacelor de subzistență este obligatorie în conformitate cu ESR 5 pentru a îmbunătăți sau cel puțin a restabili mijloacele de subzistență și nivelul	Proiectul va elabora RP/LRP pentru a lua în considerare restabilirea mijloacelor de subzistență pentru

Lacună	Legislația moldovenească	PR5	Remediarea lacunelor
Costul integral de strămutare	Reglementările din Republica Moldova nu conțin considerații specifice privind costurile totale de strămutare defalcate pe tipuri de bunuri afectate.	de trai al persoanelor strămutate la nivelurile anterioare strămutării. Obiectivele PR 5 impun atenuarea impacturilor inevitabile ale strămutării prin acordarea unei despăgubiri în timp util pentru pierderea bunurilor la costul integral de înlocuire și asigurarea faptului că relocarea este implementată cu consultări, participare și divulgare de informații semnificative. În situațiile de terenuri orfane, clientul ar trebui să ia în considerare opțiunile prevăzute în legislația națională și să ofere achiziționarea întregii parcele de teren. Dacă nu se ia în considerare achiziționarea integrală a parcelei de teren, valoarea de piață a părții rămase poate scădea semnificativ, iar acest aspect ar trebui luat în considerare la evaluarea părții afectate.	persoanele afectate, pe baza prevederilor ESR5 RP și LRP elaborate în cadrul proiectului vor asigura despăgubiri la costul integral de înlocuire, conform PR5.
Participarea în cunoștință de cauză a persoanelor afectate de proiect (PAP)	Baza juridică limitată pentru asigurarea transparenței publice a activităților de achiziție a terenurilor și de relocare. Cu toate acestea, o serie de reglementări existente și convenții internaționale, la care Moldova este parte, oferă o bază pentru elaborarea unor reglementări specifice privind participarea publică și procesele de consultare pentru relocare. Convenția privind accesul la informații, participarea publicului la procesul decizional și accesul la justiție în domeniul mediului (Aarhus, 1998). Legea privind accesul la informațiile publice nr. 148/2023.	PR 5 impune consultarea și participarea semnificativă în cazul tuturor activităților de relocare involuntară. Trebuie depuse eforturi speciale pentru a se asigura că grupurile vulnerabile, care sunt afectate în mod disproporționat de strămutare, au un cuvânt de spus în procesele de consultare și planificare.	Proiectul va planifica și va pune în aplicare consultări și participări semnificative pentru toate activitățile de relocare pe parcursul întregului ciclu al proiectului. Aceasta include divulgarea informațiilor prin intermediul unei documentații simple, practice, precise și adecvate din punct de vedere cultural, destinată unei difuzări pe scară largă, precum și organizarea de consultări semnificative cu comunitățile afectate și cu persoanele afectate de proiect. Se vor depune eforturi speciale pentru a se asigura că grupurile vulnerabile au un cuvânt de spus în procesele de consultare și planificare, atenuând astfel impacturile negative disproporționate asupra acestora. Planul de implicare trebuie să includă consultări suplimentare în perioada de implementare a relocării.
Mecanismul de soluționare a reclamațiilor	Temei juridic limitat pentru instituirea unui mecanism de soluționare a reclamațiilor în conformitate cu cerințele ESR. Cu toate acestea, o serie de reglementări existente oferă o bază pentru soluționarea reclamațiilor Codul administrativ al RM nr. 116/2018.	PR 5 impune clienților să instituie un mecanism de soluționare a reclamațiilor (GRM) accesibil, transparent și receptiv, aliniat de obicei la PR 10/PR1, încă din faza inițială de dezvoltare a proiectului. GRM se referă la soluționarea în timp util și a reclamațiilor, incluzând un mecanism de recurs capabil să rezolve disputele într-un mod imparțial și transparent. Mecanismul ar trebui să fie operațional înainte de data limită și	Proiectul va institui un GRM conform cu standardele BERD cât mai devreme posibil în faza de dezvoltare a proiectului, înainte de data limită și de începerea inventarierii activelor. La finalul procesului de achiziție a terenurilor ar putea fi necesară o acțiune specifică de gestionare a reclamațiilor, pentru a identifica și a soluționa aceste situații.

Lacună	Legislația moldovenească	PR5	Remedierea lacunelor
		de începerea inventarierii bunurilor. Mecanismul de soluționare a reclamațiilor ar trebui să poată lua în considerare problemele legate de terenurile fără stăpân.	
Preferința pentru acordurile negociate	Temei juridic limitat pentru preferința acordurilor negociate.	PR 5 încurajează puternic clienții să urmărească soluționări negociate pentru a obține drepturile asupra terenurilor, chiar și atunci când dețin autoritatea legală pentru achiziția forțată. Această abordare minimizează necesitatea exproprierii și a întârzierilor, reducând semnificativ impacturile negative asupra persoanelor afectate. Astfel de soluționări trebuie să îndeplinească cerințele PR 5, care includ principiile bunei-credințe, timpului adecvat, transparenței, echilibrului de putere, lipsei de constrângere și accesului la sprijin (cum ar fi consilierea juridică și mecanismele de soluționare a reclamațiilor). Negocierile trebuie documentate în detaliu pentru a demonstra că aceste principii au fost respectate.	Planul de relocare (RP) și Planul de relocare pe termen lung (LRP) elaborate în cadrul proiectului vor lua în considerare și vor oferi temeuri pentru soluționarea prin negociere. Proiectul va promova preferința pentru soluționarea prin negociere și va stabili o metodologie adecvată. Planul de relocare (RP) ar trebui, de asemenea, să detalieze procesul de soluționare prin negociere (negocieri colective, apoi individuale, oferte, acceptare, refuz și formalizarea acordului).
Reducerea la minimum a strămutărilor	Legislația RM nu conține nicio dispoziție privind minimizarea strămutării.	Obiectivul principal al PR 5 este evitarea sau minimizarea relocării involuntare. Atunci când strămutarea este inevitabilă, prima obligație a clientului este de a încerca evitarea acesteia, în conformitate cu ierarhia măsurilor de atenuare. Acest lucru necesită o evaluare cuprinzătoare a variantelor alternative de proiect, proporțională cu amploarea potențialei strămutări. Rezultatul procesului de evitare și minimizare, inclusiv justificarea caracterului inevitabil al impacturilor reziduale, trebuie documentat și pus la dispoziție înainte de aprobarea finanțării.	Proiectele de infrastructură vor fi analizate și examinate pentru a evalua dacă există posibilități de îmbunătățire în ceea ce privește evitarea strămutării involuntare. Dacă se va constata că strămutarea este inevitabilă, proiectul va elabora planuri de relocare (RP) și/sau planuri de relocare pe termen lung (LRP) în conformitate cu PR5. Aceste documente vor fi revizuite și aprobate de BERD.
Situația de referință și data limită	Legislația din Moldova nu conține nicio dispoziție referitoare la stabilirea datei limită.	PR 5 impune clientului să stabilească o dată limită de eligibilitate pentru a preveni cererile oportuniste. În absența unor proceduri guvernamentale, proiectul trebuie să-și stabilească propria dată limită, de obicei la sfârșitul procesului de recensământ/inventariere. Această dată trebuie stabilită în mod transparent și comunicată publicului pentru a fi considerată valabilă. Comunicarea trebuie să aibă loc la nivel local, să utilizeze metode adecvate din punct de vedere cultural, să fie difuzată în întreaga zonă a proiectului la intervale regulate și să fie bine documentată în Planul de relocare.	Proiectul va stabili o dată limită pentru eligibilitate. Stabilirea datei limită va fi documentată și difuzată, de exemplu, prin pliante, afișaje publice, anunțuri în mass-media și rețele sociale în zona proiectului.
Preferința pentru	Deși legislația RM privind exproprieria prevede	PR 5 susține utilizarea compensației în natură în locul	Proiectul va pleda cu tărie pentru compensații în natură

Lacună	Legislația moldovenească	PR5	Remedierea lacunelor
compensații în natură față de compensațiile în numerar	temeiuri e pentru despăgubirea în natură (teren contra teren), nu există nicio dispoziție care să acorde prioritate despăgubirii în natură față de cea în numerar.	cele în numerar , ori de câte ori este posibil. Mai precis, în cazul în care persoanele afectate își asigură mijloacele de trai din terenuri sau terenul este deținut în proprietate colectivă, se așteaptă ca clientul să ofere o compensație sub formă de terenuri. Dacă se susține că despăgubirea bazată pe teren (în natură) este imposibilă sau inacceptabilă pentru persoanele afectate de proiect (PAP), clientul trebuie să demonstreze și să justifice în mod clar în Planul de relocare (RP) faptul că mijloacele de subzistență nu vor fi afectate negativ.	, în special în cazurile în care vor fi afectate bunurile grupurilor vulnerabile.
Compensații pentru pierderea activităților economice și a fluxului de venituri	Legislația RM nu conține nicio dispoziție referitoare la despăgubirea pentru pierderea activităților economice și a fluxului de venituri.	PR 5 impune clientului să implementeze măsuri de refacere a mijloacelor de subzistență pentru toate persoanele strămutate involuntar ale căror mijloace de subzistență sau venituri sunt afectate. Aceasta este o obligație prevăzută de PR 5 ori de câte ori are loc o strămutare economică. Persoanele strămutate fizic sunt, de asemenea, strămutate economic în marea majoritate a cazurilor. Prin urmare, cerințele din PR 5 se aplică și persoanelor strămutate fizic. Activitățile de refacere a mijloacelor de subzistență trebuie concepute și pentru utilizatorii informali care ar putea să nu fie eligibili pentru despăgubiri pentru terenul în sine.	Proiectul va elabora Planul de Reabilitare (RP) și Planul de Reabilitare a Mijloacelor de Subzistență (LRP) pentru a lua în considerare restabilirea mijloacelor de subzistență pentru persoanele afectate, pe baza prevederilor PR 5.
Alocații și sprijin în perioada de tranziție	Legislația RM nu conține nicio dispoziție care să permită acordarea de sprijin de tranziție și alocații.	PR 5 impune acordarea de sprijin de tranziție pentru toate persoanele strămutate din punct de vedere economic. Acest sprijin acoperă perioada cuprinsă între momentul în care mijloacele de subzistență sunt afectate și momentul în care activitățile de refacere dau rezultate. Durata și valoarea acestui sprijin ar trebui să se bazeze pe o estimare rezonabilă a timpului necesar pentru refacerea capacității lor de a obține venituri, a nivelurilor de producție și a standardelor de viață.	Proiectul va elabora Planul de Acțiune Regional (RAP) și Planul de Reconstrucție Locală (LRP) pentru a oferi sprijin de tranziție și alocații: de exemplu, o alocație de tranziție separată sau o plată în numerar inclusă în calculul despăgubirilor pentru a compensa veniturile pierdute, acoperind veniturile pierdute în perioada ciclurilor agricole pierdute (de exemplu, între momentul preluării terenului și accesul la terenul de înlocuire), sprijinirea întreprinderilor relocate pentru a acoperi veniturile pierdute în timp ce acestea au nevoie de timp pentru a redeveni operaționale.
Măsuri pentru populația cea mai vulnerabilă.	Legislația RM nu conține nicio dispoziție privind oferirea de asistență suplimentară grupurilor vulnerabile în cadrul activităților de relocare.	PR 5 impune clienților să identifice, să evalueze și să abordeze riscurile și impactul asupra grupurilor vulnerabile pe parcursul tuturor fazelor proiectului, întrucât acestea pot fi afectate în mod disproporționat.	Planul de relocare (RP/LRP) elaborat în cadrul proiectului va lua în considerare dispoziții speciale și mecanisme de compensare pentru grupurile vulnerabile. Acestea pot fi adaptate sub

Lacună	Legislația moldovenească	PR5	Remediarea lacunelor
		În planul de proiect ar trebui incluse măsuri specifice și sprijin pentru persoanele vulnerabile, cum ar fi: Elaborarea de planuri de acțiune individuale adaptate pentru fiecare gospodărie vulnerabilă. Furnizarea de activități specifice de sprijin și facilitarea accesului la asistență socială. Îmbunătățirea condițiilor de viață ale persoanelor vulnerabile, strămutate fizic, prin asigurarea unei locuințe adecvate cu siguranța dreptului de locuire. Căutarea unei îmbunătățiri semnificative a mijloacelor de subzistență pentru persoanele care trăiesc în sărăcie și ale căror mijloace de subzistență sunt afectate, mai degrabă decât simpla restaurare a acestora. Asigurarea faptului că procesele de consultare includ metode și garanții adecvate din punct de vedere cultural, în special în cazul în care sunt implicate populațiile indigene. Monitorizare îmbunătățită: Efectuarea unei monitorizări specifice a mijloacelor de subzistență și a aspectelor sociale (mai frecventă sau pe o perioadă mai lungă) în perioada de după strămutare, pentru a asigura o atenuare eficientă a efectelor negative.	forma unor pachete de compensare suplimentare sau a unui sprijin special.

Tabelul 4-55: Analiza lacunelor (tabel extras din LARF – Cadrul privind achiziția de terenuri și relocarea)

Clientul se angajează în mod explicit să implementeze proiectul în conformitate cu principiile PR 5, care prevalează asupra legislației naționale în cazul în care există lacune. Acest lucru necesită măsuri suplimentare specifice, finanțate de proiect, pentru a asigura protecția tuturor persoanelor afectate.

4.11.2. Proprietatea funciară și utilizarea terenurilor

Proprietatea funciară în Moldova se referă la dispozițiile juridice și instituționale care reglementează proprietatea, utilizarea, transferul și gestionarea terenurilor. Aceasta definește cine deține terenurile, cine le poate utiliza, în ce scop, pentru cât timp și în ce condiții.

Regimul funciar în conformitate cu Codul funciar:

Clasificarea terenurilor/Drepturile de proprietate asupra terenurilor	Categorii
Tipul de proprietate	Terenuri de proprietate publică ale statului: ▪ Include terenuri esențiale pentru funcțiile naționale: drumuri, căi ferate, păduri de interes național, corpuri de apă de importanță națională, arii protejate, obiective militare. ▪ Administrate de autoritățile centrale (de exemplu, NRA pentru drumuri, Agenția Moldsilva pentru fondul forestier, „Apele Moldovei” pentru Fondul Apelor). ➤ În general, nu pot fi transferate în alte categorii sau proprietate decât în conformitate cu proceduri legale stricte

Clasificarea terenurilor/Drepturile de proprietate asupra terenurilor	Categorii
	Terenuri aflate în proprietatea publică a unităților administrativ-teritoriale: ▪ Terenuri aflate în proprietatea raioanelor, municipalităților, orașelor și comunelor. ▪ Include drumuri locale, păduri municipale, parcuri, piețe publice, pășuni comunale și terenuri destinate infrastructurii. ▪ Administrate de consiliile locale. ▪ Transferul/înstrăinarea se realizează conform procedurilor locale și legislației funciare. Terenuri aflate în proprietate privată: ▪ Terenuri deținute de persoane fizice sau juridice în baza unui titlu de proprietate privată, inclusiv parcele agricole, terenuri pentru construcții, amplasamente industriale, podgorii, livezi, parcele de uz casnic și alte parcele utilizate în scop privat. ▪ Proprietarii dețin drepturi depline de proprietate — de a poseda, utiliza și dispune de teren — sub rezerva restricțiilor naționale de amenajare a teritoriului, de mediu și de utilizare a terenurilor (de exemplu, zone de protecție a apelor, centuri de protecție a pădurilor, arii protejate). ▪ Transferul este permis prin vânzare, donație, moștenire, închiriere, schimb sau alte contracte civile, cu condiția ca înregistrarea cadastrală să fie completă și dreptul de proprietate să fie incontestabil. ▪ Terenurile sunt supuse impozitării și trebuie să respecte destinația de utilizare stabilită în Codul funciar și în planurile urbane locale. Exproprierea în interes public este permisă numai cu despăgubire prealabilă, în conformitate cu Legea privind exproprierea și, acolo unde este cazul, cu procedurile de negociere „ ” aliniate la PR5. ▪ Terenurile aflate în proprietate privată pot include parcele cu mai mulți moștenitori, titluri de proprietate comune (în coproprietate), servituți sau contracte de închiriere pe termen lung, ceea ce poate complica accesul la teren, despăgubirile și procesele de autorizare în cadrul proiectelor de infrastructură. ▪ Orice modificare a categoriei de utilizare necesită aprobarea administrativă din partea autorităților competente (consiliile locale sau agențiile specializate), asigurându-se conformitatea cu planificarea utilizării terenurilor și cu cerințele de mediu.
Teren	Terenuri publice ▪ Terenuri aflate în proprietatea raioanelor, municipalităților, orașelor și comunelor. ▪ Include drumurile locale, pădurile municipale, parcurile, piețele publice, pășunile comunale și terenurile destinate infrastructurii. ▪ Sunt gestionate de consiliile locale. ▪ Transferul/înstrăinarea se realizează conform procedurilor locale și legislației funciare. Terenuri private ▪ Deținute de persoane fizice, gospodării, cooperative, companii private, ONG-uri, biserici. ▪ Include parcele agricole, podgorii, livezi, terenuri pentru construcții și terenuri industriale. ▪ Sunt pe deplin transferabile (vânzare, închiriere, moștenire). ▪ Sub rezerva înregistrării în Cadastrul bunurilor Imobile.
Destinație	În funcție de destinație, terenurile fondului funciar se clasifică în următoarele categorii: ▪ terenuri cu destinație agricolă; ▪ terenuri destinate fondului forestier; ▪ terenuri destinate fondului apelor; ▪ terenuri destinate construcțiilor și amenajărilor; ▪ terenuri destinate transporturilor, rețelelor de comunicații electronice și exploatării miniere; ▪ terenuri cu destinație specială; ▪ terenuri destinate ocrotirii naturii și ale bunurilor de patrimoniu cultural.
Drepturi de proprietate	Drepturi de proprietate – drepturi depline: posesie, utilizare, transfer Drepturi de arendă – cea mai comună formă pentru activitățile agricole Drepturi de folosință fără drept de proprietate – statul sau autoritatea locală poate acorda drepturi de folosință pentru servicii sociale sau infrastructură comunitară, adesea utilizate pentru canale de irigații, căi de acces, utilități publice Servituți – drept de trecere pentru drumuri, conducte, cabluri

Clasificarea terenurilor/Drepturile de proprietate asupra terenurilor	Categorii
	Posesie fără documente – există în zonele rurale, dar necesită formalizare

Tabelul 4-56 : Regimul funciar în Moldova

Terenurile din fiecare categorie de destinație pot avea multiple utilizări. **Agenția Națională pentru Îmbunătățiri Funciare (NALI)** este autoritatea administrativă care pune în aplicare politicile în domeniul îmbunătățirilor funciare, al relațiilor funciare și al monitorizării terenurilor și aprobă Clasificatorul funciar pe categorii de destinație și utilizare – Ordinul OANÎF23/2024 din 13 noiembrie 2024, în conformitate cu Regulamentul privind conținutul documentației cadastrale funciare (HG nr. 940/2023). Rezumatul descrierii destinației terenurilor, relevant pentru evaluare și pentru relocare, din tabelul „Fehler! Verweisquelle konnte nicht gefunden werden. :

Categorie principală	Descrierea utilizării terenului	Relevanță pentru evaluarea ESIA	Relevanță pentru relocare LARF/PR5
Terenuri agricole	1.1 Terenuri cu destinație agricolă (terenuri arabile, pârlage, livezi, podgorii, plantații de nuci, plantații de fructe de pădure, grădini familiale, pașiști, pășuni, zone agroforestiere, parcele ale cooperativelor de grădinărit)	Productivitatea inițială a terenurilor, calitatea solului, serviciile ecosistemice; impactul potențial al ocupării terenurilor sau al restricțiilor de acces	Compensații pentru culturi, plantații perene; refacerea mijloacelor de subzistență; identificarea fermierilor afectați
	1.2 Infrastructură agricolă (depozite, hale de prelucrare, camere frigorifice, instalații post-recoltare, ferme de creștere a animalelor, sisteme de irigații/drenaj, laboratoare de cercetare, structuri de agroturism)	Impacturi fizice asupra instalațiilor; impacturi asupra lanțurilor valorice agricole	Compensații la costul de înlocuire pentru structuri; compensații pentru întreruperea activității
	1.3 Terenuri destinate plantelor energetice	Evaluarea vegetației pe termen lung și a surselor de venit	Compensații pentru plantațiile perene; evaluarea culturilor
	1.4 Terenuri destinate sistemelor solare fotovoltaice	Evaluarea conversiei terenurilor; impacturi cumulative	Verificarea drepturilor de proprietate asupra terenurilor; evaluarea pierderii terenurilor productive
	1.5 Terenuri destinate fâșiilor forestiere de protecție	Evaluarea controlului eroziunii, a serviciilor ecosistemice	Utilizarea restricționată a terenurilor; compensații, în general, limitate (dacă sunt deținute de autoritățile locale/stat)
	1.6 Drumuri agricole tehnologice și de acces	Impactul traficului, al prafului și al zgomotului; accesul pe durata construcției	Restricții temporare de acces; despăgubiri pentru ocuparea temporară
	1.7 Parcele de livadă ale cooperativelor de grădinărit	Terenuri cu producție de fructe de mare valoare	Despăgubiri pentru culturile perene; verificarea drepturilor asupra terenurilor cooperativei
	1.8 Terenuri degradate	Nivelul de referință al calității solului; riscul de eroziune	Valoare de compensare de obicei scăzută; utilizate pentru lucrări de aliniere sau lucrări temporare
Terenuri din Fondul Forestier	2.1 Terenuri acoperite de pădure	Evaluarea biodiversității; impactul asupra habitatelor	De obicei, sunt excluse din sistemul de compensații private (sunt deținute de stat); necesită autorizații

Categorie principală	Descrierea utilizării terenului	Relevanță pentru evaluarea ESIA	Relevanță pentru relocare LARF/PR5
	2.2 Terenuri în regenerare sau plantații	Impact asupra habitatului, compoziția speciilor	Compensația nu se aplică (terenuri de stat); sunt necesare autorizații
	2.3 Terenuri destinate împăduririi și reîmpăduririi	Nivelul de referință al sechestrării carbonului	Relevanța reglementărilor de stat
	2.4 Pepiniere forestiere și terenuri de cultivare	Impactul asupra producției forestiere	Compensații în cazul închirierii de către persoane private
	2.5 Terenuri destinate producției forestiere (salcie, brazi de Crăciun etc.)	Situația inițială a ecosistemului și a biodiversității	Compensații pentru arborii plantați / pierderile de producție
	2.6 Terenuri destinate administrării silvice	Impacturi administrative	Autorizații; compensații pentru ocuparea temporară, dacă este cazul
	2.7 Terenuri destinate gestionării resurselor forestiere (clădiri, utilități, drumuri forestiere etc.)	Interacțiunea cu infrastructura; impacturi cumulative	Compensații pentru clădiri, dacă sunt proprietate privată; terenurile de stat necesită aprobări
	2.8 Terenuri forestiere neproductive (mlaștini, stânci, versanți abrupti)	Habitate sensibile; evaluarea riscurilor geologice	Habitate sensibile; evaluarea riscurilor geologice
Fondul pentru apă	3.1 Terenuri situate sub corpuri de apă	Hidrologie, ecosisteme acvatic	Excluse de la despăgubire; proprietate publică de stat
	3.2 Albia râurilor	Impactul asupra debitelor hidrologice	Fără despăgubiri (terenuri de stat); sunt necesare autorizații
	3.3 Bazinele lacurilor/iazurilor/rezervoarelor	Nivelul de referință al calității apei; habitate acvatic	Compensare numai pentru pierderile de pești (dacă este cazul)
	3.4 Zone umede	Sensibilitate ecologică ridicată	Prioritate de evitare; fără compensații (terenuri de stat)
	3.5 Structuri hidrotehnice (baraje, stații de pompare, sisteme de irigații)	Interacțiuni cu infrastructura hidrică	Compensare numai în cazul activelor auxiliare aflate în proprietate privată
	3.6 Instalații de piscicultură	Situația de referință pentru acvacultură	Compensare pentru pierderile economice, dacă sunt gestionate de entități private
	3.7 Protecția malurilor râurilor și fâșiile de deviere	Impactul asupra eroziunii și hidrologiei	Fără despăgubiri; restricții de acces gestionate
	3.8 Terenuri destinate infrastructurii de alimentare cu apă (fântâni, stații de pompare)	Sănătatea și siguranța comunității; accesul la apă	Fără despăgubiri; asigurarea unui acces alternativ
Terenuri destinate construcțiilor și dezvoltării	4.1 Terenuri destinate construcțiilor rezidențiale	Riscuri legate de relocare; impactul zgomotului/calității aerului	Costul de înlocuire a structurilor; asistență pentru relocare
	4.2 Clădiri comerciale și de servicii	Deplasare economică	Compensații pentru întreprinderi, restabilirea veniturilor
	4.3 Clădiri publice (școli, centre de sănătate, cimitire, clădiri administrative)	Continuitatea serviciilor comunitare	Prioritate acordată evitării; relocarea bunurilor publice, dacă este necesar
	4.4 Terenuri destinate construcțiilor industriale	Scenariul de referință industrial și evaluarea riscurilor	Despăgubire la costul de înlocuire (dacă sunt private)

Categorie principală	Descrierea utilizării terenului	Relevanță pentru evaluarea ESIA	Relevanță pentru relocare LARF/PR5
	4.5 Infrastructura de transport	Impactul asupra traficului, siguranța, zgomotul	Despăgubiri pentru accesul temporar
	4.6 Infrastructura tehnică și de utilități	Interferența cu utilitățile existente	Relocarea utilităților; temporară
	4.7 Terenul destinat exploatarei miniere	Stabilitatea solului; impactul asupra mediului	Compensații pentru drepturile private; autorizații pentru terți
	4.8 Facilități de agrement	Impact asupra peisajului și turismului	Compensații pentru bunuri și vegetație
	4.9 Instalații municipale de utilități	Situația de referință a serviciilor publice	Prioritate de evitare; relocarea serviciilor comunitare
Terenuri cu destinație specială	5.1 Terenuri destinate securității naționale și apărării	Zone cu acces restricționat	Fără despăgubiri; interacțiune cu autoritățile militare
Terenuri pentru natură și patrimoniu cultural	6.1 Zone de protecție a naturii	Zone sensibile din punct de vedere al biodiversității; PR6	Evitare strictă; fără despăgubiri — terenuri protejate de stat
Terenuri, natură și patrimoniu cultural	6.2 Terenuri cu patrimoniu cultural	Patrimoniu arheologic și cultural (PR8)	Proceduri privind descoperirile întâmplătoare; fără despăgubiri, cu excepția monumentelor aflate în proprietate privată

Tabelul 4-57: Descrierea utilizării terenurilor și relevanța pentru ESIA/LARF

Proprietatea publică se împarte în continuare în **domeniu public** și **domeniu privat**. Comparatie între domeniul public și domeniul privat:

Aspect	Domeniul public (stat/unități teritoriale administrative)	Domeniul privat (stat/unități teritoriale administrative)
Statut juridic	Proprietate publică cu protecție specială	Proprietate publică fără protecție specială
Alienare	Nu este permisă	Permisă conform legii
Utilizare	Utilitate publică, infrastructură, patrimoniu	Activități economice, utilizare comercială
Regimul juridic	Drept administrativ/public	Drept civil/administrativ
Exemple	Drumuri, corpuri de apă, păduri, parcuri, arii protejate	Terenuri agricole, terenuri destinate dezvoltării, parcele destinate privatizării
Impactul ESIA	Necesită autorizații, nu pot fi achiziționate	Pot fi achiziționate, închiriate, schimbate

Tabelul 4-58 : Domeniu public/Domeniu privat

Legislația moldovenească susține, de asemenea, procese specifice de legalizare și regularizare:

1. Sistemul cadastral: Sistemul de bază pentru înregistrarea detaliilor privind proprietatea și dreptul de deținere asupra terenurilor este sistemul cadastral unificat, gestionat de Agenția pentru Servicii Publice (PSA). Cadrul juridic pentru acesta este stabilit de Legea nr. 1543/1998 cadastrului bunurilor imobile.
2. Corectarea și formalizarea cadastrală: Există proceduri naționale pentru corectarea erorilor cadastrale, precum cele prevăzute de Legea nr. 354/2004. Lucrările cadastrale sunt obligatorii în cadrul procesului de expropriere (de exemplu, în temeiul HG nr. 323/2025 și HG nr. 781/2013) pentru identificarea proprietății private și corectarea erorilor.
3. Moștenire și soluționarea litigiilor: Cadrul național include proceduri pentru soluționarea problemelor complexe, cum ar fi tranzacțiile neînregistrate sau procedurile de moștenire, adesea soluționate prin instanțe.

Aceste procese asigură că persoanele despre care se stabilește că au un drept legal își pot formaliza statutul și pot primi despăgubiri.

În paralel, se elaborează un Cadru privind achiziția de terenuri și relocarea (LARF), iar ESA face trimiteri încrucișate la acest document, în conformitate cu ESR 5 al BERD.

4.11.3. Achiziționarea permanentă de terenuri d

Proiectul se desfășoară în principal pe terenuri destinate exploatării drumurilor, cu excepția Lotului 4 (construcție parțial nouă), a Loturilor 5 și 6, precum și a drumurilor de acces către noile poduri peste râurile Nistru și Prut, care vor necesita achiziționarea de terenuri private. Terenurile aflate în proprietatea statului sunt gestionate de NRA în conformitate cu HG 362/2011 privind aprobarea listei terenurilor proprietate publică a statului ocupate de drumurile naționale.

HG nr. 489/2024 privind aprobarea Regulamentului privind procedura de eliberare a certificatului de urbanism pentru proiectare și a autorizației de construcție/demolare pentru lucrări de utilitate publică de interes național intră în vigoare la 30 decembrie 2025. Certificatele de urbanism pentru proiectarea drumurilor pentru Lotul 1, Lotul 2 și Lotul 3 au fost eliberate în conformitate cu Legea nr. 163/2010 privind autorizarea executării lucrărilor de construcție, care a fost abrogată de Noul act legal- **Codul urbanismului și construcțiilor nr. 434/2023**, intrat în vigoare la 30.01.2025. Tabelul „Tabelul4-59) descrie regimul de proprietate asupra terenurilor alocate, indicat în mod preliminar în certificatele de planificare elaborate pentru proiectarea proiectului.

Loturile 1-6	Drum existent/Construcție nouă	Certificate de planificare elaborate de/data	Dreptul de proprietate	Proiectantul proiectului
Lotul 1 R7 R14 Drochia-Costești-Granița cu România, 29 km (Soroca-Drochia) km 0+000 – 29+000 – Reabilitare	Drum existent/Proiect 510/2020	Administrația raionului Drochia / Certificat nr. 81 din 12.04.2021	Teren existent situat în afara/în interiorul zonelor construite ale localităților orașul Drochia, satul Țarigrad, satul Nicoreni – teren public.	FPC Universinț SRL Moldova
		Raionul Soroca / Certificat i02/1-20/1034 /16.12.2020	Terenuri existente situate în afara zonelor construite ale localităților satul Șeptelici, satul Șolcani, satul Baxani, terenuri publice.	
Lotul 2 R7 R14 Drochia-Costești-Granița cu România (Drochia-Rîșcani), 30,5 km) km 29+000 – 59+500 – Reabilitare	Drum existent / Proiectul de execuție 510/2020	Raionul Rîșcani / Certificat nr. 77 din 16.12.2020	Teren existent situat în afara zonelor construite ale localităților orașul Rîșcani, satul Nihoreni, teren public.	FPC Universinț SRL Moldova
		Administrația raionului Drochia / Certificat nr. 81 din 04.12.2021	Teren existent situat în afara/în interiorul zonelor construite ale localităților orașul Drochia, satul Țarigrad, satul Nicoreni, teren public.	FPC Universinț SRL Moldova
Lotul 3 R7 R14 Drochia-Costești-Granița cu România, (Rîșcani-Costești) - 30 km) km 59+500 – 89+571 – Reabilitare	Drum existent/Proiect de execuție 210/2022	Raionul Rîșcani / Certificate 880/18.12.2020 11/21.12.2020 5/21 decembrie 2020 3/21.12.2020	Terenuri existente situate în afara/parțial în interiorul zonelor construite ale localităților orașul Rîșcani, satul Pîrjota, satul Hiliuți, satul Șaptebani, comuna Gălășeni, satul Petrușeni, orașul Costești, terenuri publice.	SIMBO-PROIECT SRL Moldova

		4/21 decembrie 2020 22/21 decembrie 2020 4.20/28.12.2020		
Lotul 4 R7 R14 Drochia-Costești-Granița cu România (Drumua de centură a orașului Drochia, 7,3 km) – 4,2 km reabilitare a drumului existent R12 și 3,1 km – construcție nouă	Drumul existent R12 / construcție nouă / Etapa studiului de fezabilitate	Certificatul de urbanism pentru proiectul de execuție urmează să fie obținut în conformitate cu DECIZIA GUVERNULUI nr. 489 din 10-07-2024	Teren existent situat în afara zonelor construite ale localităților orașul Drochia, satul Miciurin și satul Țarigrad, teren public.	FPC Universinț SRL Moldova
Lotul 5 R7 R14 Drochia-Costești-granița cu România, drum de legătură către noul pod peste râul Prut la granița cu România, 5 km) - construcție nouă	Construcție nouă	Etapa de prefezabilitate	Etapa de prefezabilitate	Etapa de prefezabilitate
Lotul 6 R7 R14.3 Drumul de legătură Soroca-granița cu Ucraina, cu noul pod peste râul Nistru la granița cu Ucraina (7,7 km), zona localităților Cosăuți – Yampil – construcție nouă	Construcție nouă	Proiectul de execuție este în curs de elaborare	Teren situat în afara zonei construite a comunei Cosăuți, teren public/privat, în mare parte teren agricol, la o distanță mică de 300 m de zona urbană a satului Cosăuți, teren public/privat. Distanța până la prima casă de locuit este de aproximativ 350 m.	Proiectul de execuție este în curs de elaborare

Tabelul4-59 : Prezentare generală a certificatelor de planificare

Terenurile publice necesare pentru construirea noului tronson de drum/reabilitare sunt împărțite în următoarele categorii:

1. Drum public existent, care nu necesită expropriere.
2. Teren public existent, deținut de administrația publică locală (APL), zonă periferică. Expropriere pentru zona de construcție a drumului.
3. Terenuri private destinate construcțiilor/terenuri arabile private/grădini, Administrația Publică Locală (APL), zonă periferică. Expropriere pentru zona de construcție a drumului.
4. Teren public existent, aflat în proprietatea Administrației Publice Locale (APL), în zona periferică. Expropriere pentru zona de siguranță rutieră, în conformitate cu *Legea drumurilor nr. 509/1995*.
5. Teren privat destinat construcțiilor/teren arabil privat/grădină, Administrația Publică Locală (APL), zonă periferică. Expropriere pentru zona de siguranță rutieră, în conformitate cu *Legea drumurilor nr. 509/1995*.

Achiziția permanentă de terenuri prevăzută pentru lucrările de reabilitare/construcție din cadrul loturilor 1–6, pe baza informațiilor disponibile în această etapă a proiectului, este descrisă mai jos:

Componentele proiectului R7 (Tranșa 1)	Amprenta potențială / impactul asupra terenurilor (faza de construcție/exploatare)
Lotul 1 (R14 – Drochia, 29 km)	Proiectul detaliat este disponibil

	Total 7 ha, incluzând 77 de terenuri: Terenuri publice: 5,16 ha (inclusiv 18 parcele); Terenuri private: 1,84 ha (inclusiv 59 de parcele). Lucrările de construcție vor fi efectuate într-o zonă în care nu există bunuri de patrimoniu cultural care să necesite protecție. Date estimative privind îndepărtarea arborilor: 557 de unități
Lotul 2 (Drochia – Rîșcani, 27,4 km)	Proiectul detaliat este disponibil Total 2,56 ha, inclusiv 126 de parcele Terenuri private: 81 de parcele, dintre care 20 de terenuri agricole; 54 neclasificate; 7 terenuri destinate construcțiilor și dezvoltării) Terenuri publice: 12 parcele, dintre care 3 aparțin fondului hidrografic; 9 neclasificate 33 de terenuri cu proprietate nedeterminată (dintre care 33 cu destinație neclasificată) Lucrările de construcție vor fi efectuate într-o zonă în care nu există bunuri de patrimoniu cultural care să necesite protecție. Date estimative privind îndepărtarea arborilor: 386 de unități
Lotul 3 (Rîșcani – Costești, 30 km)	Proiectul de execuție este disponibil Total: 3,62 ha, incluzând 58 de terenuri: Terenuri private: 53 de parcele (dintre care 37 agricole, 4 destinate construcțiilor și dezvoltării și 12 grădini) Terenuri publice: 5 parcele (din care 1 agricolă; 2 din fondul hidrografic; 1 din fondul forestier; 1 destinată transporturilor, rețelelor de comunicații electronice și exploatării miniere) Lucrările de construcție vor fi efectuate într-o zonă în care nu există bunuri de patrimoniu cultural care să necesite protecție. Date estimative privind îndepărtarea arborilor: 615 unități
Lotul 4 (Ocolirea Drochia)	Nu este disponibil un proiect detaliat Total 19,71 ha, incluzând în total 67 de terenuri private (66 de terenuri agricole; 1 teren destinat construcțiilor și dezvoltării); 16 terenuri publice (12 neclasificate; 3 terenuri din fondul hidrografic; 1 teren destinat construcțiilor și dezvoltării): Noua porțiune de drum: Terenuri private: 13,39 ha Terenuri publice: 6,17 ha Reabilitare: drum sectorial Terenuri private: 0,15 ha Strămutarea din motive economice: - Terenurile private care fac obiectul exproprierii sunt în principal terenuri agricole și constituie o sursă de venit - Mai precis, persoanele pensionate își închiriază adesea terenurile unor asociații agricole, care le cultivă și le restituie proprietarilor un procent din profituri. În unele cazuri, acesta reprezintă principala lor sursă de venit, pe lângă pensie. - Terenurile private sunt utilizate pentru culturi anuale. Suprafața medie a unei parcele este de 1 ha, iar o gospodărie poate deține una sau două parcele. Pentru construirea șoselei de centură, vor fi afectate și terenurile publice . În prezent, aceste terenuri sunt utilizate pentru pășunat de către comunitatea locală. Autoritățile locale au confirmat că există terenuri publice alternative care ar putea fi utilizate pentru pășunat. Posibile zone cu bunuri de patrimoniu cultural (de confirmat) Date estimative privind îndepărtarea arborilor: 70 de unități
Lotul 5 (Conectarea cu noul pod peste râul Prut la granița cu România, 5 km)	Nu este disponibil un proiect detaliat Nu există date exacte privind exproprierile Zone posibile cu bunuri de patrimoniu cultural (de confirmat) Nu există date privind tăierea arborilor
Lotul 6 (Soroca – granița cu Ucraina, 7,4 km)	Nu este disponibil un proiect detaliat Total: 41,73 ha, incluzând în total 281 de terenuri: - Terenuri private (236 de parcele; 34,67 ha) - Terenuri publice (45 de parcele; 7,06 ha), dintre care 3 parcele din fondul forestier; 4 parcele din fondul hidrografic; 1 parcelă agricolă; 2 parcele destinate transporturilor, rețelelor de comunicații electronice și exploatărilor miniere; 2 grădini și 33 de parcele neclasificate. Zone posibile cu bunuri de patrimoniu cultural (de confirmat) Nu există date privind tăierea arborilor.

Tabelul4-60 : Amprenta proiectului și impactul asupra terenurilor pe loturi

Legislația moldovenească oferă doar o bază limitată pentru acorduri negociate, bazându-se în principal pe proceduri de expropriere. În schimb, PR 5 încurajează puternic utilizarea acordurilor negociate pentru obținerea drepturilor funciare, punând accentul pe angajamentul de bună-credință, transparență, timp adecvat, condiții echilibrate de negociere și acces la sprijin pentru persoanele afectate de proiect (PAP). Negocierile trebuie să fie bine documentate pentru a demonstra conformitatea cu principiile ESR 5.

Prin urmare, proiectul va elabora un Plan de acțiune privind relocarea (RAP) care să definească o metodologie clară și un proces pas cu pas pentru acordurile negociate (colective și individuale), inclusiv pregătirea ofertei, căile de acceptare/refuz și formalizarea.

4.11.4. Terenuri utilizate temporar

În etapa de construcție ar putea fi necesare parcele de teren utilizate temporar pentru amenajarea carierelor de material de umplutură, a șantierelor de construcție, a zonelor de depozitare etc. Șantierele de construcție vor fi amenajate în conformitate cu cerințele normelor de construcție naționale și vor include zone pentru parcare utilajelor, ateliere mecanice, zone de depozitare a materialelor și facilități pentru personal. Amplasarea exactă a șantierelor de construcție și suprafața acestora vor fi definite în cadrul planurilor de execuție a lucrărilor de construcție, care vor fi elaborate de unul sau mai mulți contractanți pe baza planurilor de management al construcției și a documentației detaliate de proiectare, după finalizarea procesului de licitație. Proiectul poate necesita, de asemenea, o anumită ocupare temporară a terenurilor pentru zone de depozitare a materialelor de construcție, depozitarea temporară a materialelor excavate/solului, a arborilor tăiați etc.

Terenurile de stat vor fi utilizate pentru amenajarea taberelor de construcție, a șantierelor, a carierelor de material de umplutură, a drumurilor de acces etc. Terenurile private pot fi utilizate numai în cazul în care nu sunt disponibile terenuri de stat și cu aprobarea NRA (nu se vor utiliza terenuri agricole). Utilizarea temporară a terenurilor se va face în conformitate cu prevederile stabilite în LARF (Cadrul privind achiziția de terenuri și relocarea) – un document separat de ESA.

Contractantul va furniza investitorului (sau, prin împuternicire, inginerului de supraveghere) toate acordurile de închiriere temporară a terenurilor de la proprietarii privați, în vederea examinării, pentru a se asigura că:

- Compensarea pentru toate pierderile (inclusiv venituri, culturi și active) este calculată la costul integral de înlocuire și plătită înainte de intrarea pe teren.
- O perioadă de închiriere definită în mod specific.
- Realizarea unui studiu de referință al parcelei de teren (pentru a documenta condițiile existente înainte de utilizare).
- O cerință de a readuce terenul și proprietatea la starea inițială la sfârșitul perioadei de închiriere sau de a plăti despăgubiri pentru orice daune reziduale

Ocuparea temporară a terenurilor în scopuri de construcție trebuie compensată. Orice utilizare temporară inevitabilă a terenurilor private trebuie compensată la costul integral de înlocuire, iar terenul trebuie restituit după readucerea corespunzătoare la starea inițială.

4.11.5. Etapele exproprierii terenurilor în conformitate cu legislația națională

Planul prezentat mai jos oferă un ghid detaliat privind etapele necesare pentru exproprierea terenurilor în scopul realizării unor lucrări de utilitate publică și a proiectelor imobiliare în Republica Moldova, în conformitate cu cele mai recente modificări legislative. Duratele fiecărei etape sunt aproximative și pot varia în funcție de numărul de terenuri și de specificul fiecărui proiect.

Etapă	Dură	Activități
1. Cercetare preliminară (Comisia de cercetare preliminară)	1-2 luni	1. Constituirea comisiei în conformitate cu HG nr. 660/2006 privind aprobarea Regulamentului privind metoda de cercetare preliminară pentru declararea utilității publice a obiectului exproprierii. 2. Identificarea terenurilor și a bunurilor imobiliare. 3. Evaluarea impactului social și economic. 4. Întocmirea raportului de cercetare preliminară.
2. Declararea utilității publice (Parlament)	1-2 luni	1. Prezentarea raportului preliminar de cercetare în fața Parlamentului. 2. Adoptarea deciziei prin care se declară proiectul de utilitate publică.
3. Lucrări cadastrale (constituire și corectarea erorilor)	2-3 luni	1. Delimitarea și identificarea terenurilor afectate. 2. Corectarea erorilor cadastrale în conformitate cu Legea nr. 354/2004. 3. Întocmirea documentației cadastrale actualizate.
4. Evaluare (stabilirea valorii despăgubirii)	1-2 luni	1. Selectarea, prin licitație, a evaluatorului în conformitate cu Legea nr. 989/2002 privind activitatea de evaluare. 2. Evaluarea și stabilirea prețului de piață. 3. Întocmirea raportului de evaluare.
5. Depunerea propunerilor (notificarea proprietarilor)	1-2 luni	1. Întocmirea propunerilor de expropriere. 2. Notificarea proprietarilor și publicarea în Monitorul Oficial.
6. Mecanismul de soluționare a contestațiilor (Comisia de soluționare a contestațiilor)	1-2 luni	1. Înființarea Comitetului de soluționare a contestațiilor. 2. Analiza și soluționarea obiecțiilor și reclamațiilor.
7. Stabilirea cuantumului despăgubirii (organismul autorizat)	1 lună	1. Stabilirea cuantumului despăgubirii pe baza evaluării. 2. Întocmirea deciziei de despăgubire.
8. Înregistrarea sumelor (cont bancar)	1 lună	1. Transferul sumelor de despăgubire în conturile bancare ale proprietarilor. 2. Emiterea confirmărilor de plată.
9. Decizia de expropriere (organismul autorizat)	1 lună	1. Adoptarea deciziei de expropriere de către autoritatea competentă 2. Emiterea deciziei de expropriere
10. Înregistrarea drepturilor în Registrul funciar (RER)	1-2 luni	1. Depunerea documentației pentru înregistrarea drepturilor de expropriere în Registrul Imobiliar (RER) 2. Actualizarea informațiilor în Registrul Imobiliar (RER)
11. Dosarul de schimbare a destinației (pedologie, calculul pierderilor)	1-2 luni	1. Pregătirea dosarului pentru schimbarea destinației terenurilor expropriate. 2. Evaluarea impactului pedologic și calcularea pierderilor în conformitate cu Decizia Guvernului nr. 1170/2016
12. Adoptarea Deciziei Guvernului privind schimbarea destinației (Guvern)	1-2 luni	1. Prezentarea dosarului către Guvern în vederea adoptării deciziei privind schimbarea destinației terenurilor.
13. Modificări în Registrul Imobiliar (RER)	1-2 luni	1. Actualizarea înregistrărilor din Registrul Imobiliar (RER) pentru a reflecta modificările destinației. 2. Eliberarea documentelor cadastrale actualizate.
Durata totală estimată	15-22 luni	

Tabelul 4-61 : Prezentare generală a etapelor exproprierii

Studiu de fezabilitate/Documentația proiectului	Declararea de utilitate publică și eliberarea unui HG special pentru procedura de expropriere	Etapa procedurii de expropriere în faza de evaluare ESA (cercetare preliminară, lucrări cadastrale/evaluări cadastrale, informarea proprietarilor, decizia de despăgubire etc.)
Lotul 1 R7 R14 Drochia-Costești-Granița cu România, 29 km) km 0+000 – 29+000 – reabilitarea drumului existent		

DD510/2020	Legea nr. 204/2024⁴¹ privind declararea de utilitate publică de interes național a lucrărilor de construcție, reabilitare, modernizare și extindere a drumurilor publice naționale, inclusiv: R7 R14 – Drochia – Costești – granița cu România, R14.3 drumul de acces către podul Cosăuți – Yampil, cu punctul de trecere a frontierei și infrastructura aferentă. HG nr. 868/2024⁴² privind unele măsuri de asigurare a procesului de expropriere pentru construcția, reabilitarea, modernizarea și extinderea drumurilor naționale.	Conform planului de achiziții publice pentru anul 2025, se desfășoară în prezent lucrări cadastrale în localitate https://achizitii.md/ro/public/tender/21433523/. Serviciile de evaluare în vederea stabilirii cuantumului despăgubirilor în cadrul procesului de expropriere a terenurilor sunt prevăzute în planul de achiziții pentru anul 2026. Oferte (proponeri de expropriere): planificate după finalizarea fazei de evaluare.
Lotul 2 R7 R14 Drochia-Costești-Granița cu România (Drochia-Rîșcani), 30,5 km) km 29+000 – 59+500 – reabilitarea drumului existent		
DD 509/2020	Legea nr. 204/2024 privind declararea de utilitate publică de interes național a lucrărilor de construcție, reabilitare, modernizare și extindere a drumurilor publice naționale, inclusiv: R7 R14 – Drochia – Costești – granița cu România, R14.3 drumul de acces către podul Cosăuți – Yampil, cu punctul de trecere a frontierei și infrastructura aferentă. HG 868/2024 privind anumite măsuri de asigurare a procesului de expropriere pentru construcția, reabilitarea, modernizarea și extinderea drumurilor naționale. evaluare în vederea stabilirii cuantumului despăgubirilor pentru obiectele supuse exproprierii	Conform planului de achiziții publice pentru 2026, lucrările cadastrale și serviciile de evaluare în vederea stabilirii cuantumului despăgubirilor în cadrul procesului de expropriere a terenurilor sunt estimate pentru primul semestru. Oferte (proponeri de expropriere): planificate după finalizarea fazei de evaluare.
Lotul 3 R7 R14 Drochia-Costești-Granița cu România, (Rîșcani-Costești) – 30 km, km 59+500 – 89+571 – reabilitarea drumului existent		
DD 210/2020	Legea nr. 204/2024 privind declararea de utilitate publică de interes național a lucrărilor de construcție, reabilitare, modernizare și extindere a drumurilor publice naționale, inclusiv: R7 R14 – Drochia – Costești – granița cu România, R14.3 drumul de acces către podul Cosăuți – Yampil, cu punctul de trecere a frontierei și infrastructura aferentă.	Conform planului de achiziții publice pentru 2026, lucrările cadastrale și serviciile de evaluare în vederea stabilirii cuantumului despăgubirilor în cadrul procesului de expropriere a terenurilor sunt estimate pentru primul semestru. Oferte (proponeri de expropriere): planificate după finalizarea fazei de evaluare.

⁴¹ https://www.legis.md/cautare/getResults?doc_id=144446&lang=ro

⁴² https://www.legis.md/cautare/getResults?doc_id=146356&lang=ro

	HG nr. 868/2024 privind anumite măsuri de asigurare a procesului de expropriere pentru construcția, reabilitarea, modernizarea și extinderea drumurilor naționale. evaluare în vederea stabilirii cuantumului despăgubirilor pentru obiectele supuse exproprierii	
Lotul 4 R7 R14 Drochia-Costești-Granița cu România (Drumua de centură a orașului Drochia, 7,3 km) – 4,2 km reabilitare a drumului existent R12 și 3,1 km – construcție nouă		
Studiu de fezabilitate nr. 652/2024 Proiectul de execuție este în curs de elaborare	Nu a fost elaborată nicio lege specială și niciun document de ghidare	Licitații pentru contractarea serviciilor cadastrale și de evaluare – neinițiate Propuneri de expropriere – nu au fost depuse
Lotul 5: Conectarea cu noul pod peste râul Prut la granița cu România		
Studiul de prefezabilitate este în curs de desfășurare din partea României	Nu a fost elaborată nicio lege specială și niciun document de orientare	Nu sunt disponibile date
Lotul 6: Legătura cu noul pod peste râul Nistru la granița cu Ucraina		
Studiu de fezabilitate 2021 Elaborat de S.R.L. „International Design Institute”. Proiectul de execuție este în curs de elaborare	Legea nr. 204/2024 privind declararea de utilitate publică de interes național a lucrărilor de construcție, reabilitare, modernizare și extindere a drumurilor publice naționale, inclusiv: R7 R14 – Drochia – Costești – granița cu România, R14.3 drumul de acces către podul Cosăuți – Yampil, cu punctul de trecere a frontierei și infrastructura aferentă. HG nr. 868/2024 privind unele măsuri de asigurare a procesului de expropriere pentru construcția, reabilitarea, modernizarea și extinderea drumurilor naționale, realizarea ansamblului de lucrări cadastrale (identificarea proprietăților private, delimitarea proprietății publice, corectarea erorilor comise la atribuirea terenurilor din	Conform planului de achiziții publice pentru 2025, se află în curs de execuție lucrările cadastrale https://achizitii.md/ro/public/tender/21433523/ Serviciile de evaluare în scopul stabilirii cuantumului despăgubirilor în cadrul procesului de expropriere a terenurilor sunt prevăzute în planul de achiziții pentru 2026. Oferte (propuneri de expropriere): planificate după finalizarea fazei de evaluare

proprietatea publică, modificarea planurilor cadastrale, elaborarea proiectelor de organizare teritorială, elaborarea planurilor geometrice, inițierea și aprobarea lucrărilor de formare a bunurilor imobiliare) evaluarea în scopul stabilirii cuantumului despăgubirilor pentru obiectele supuse exproprierii elaborarea studiilor de sol și pregătirea dosarelor pentru schimbarea categoriei de utilizare a terenurilor. transmiterea, prin notificare, a propunerilor (ofertelor) de expropriere către proprietarii obiectelor supuse exproprierii numirea membrilor comisiilor pentru soluționarea contestațiilor persoanelor expropriate (GRM)	

Tabelul4-62 : Nivelul de expropriere pe loturi corelat cuTabelul4-60

Achiziția de terenuri din trecut (procesele de achiziție de terenuri sau de strămutare care au avut loc înainte de implicarea finanțatorului internațional) – în ceea ce privește Faza de expropriere R7: Analiza lacunelor PR5 elaborată în Cadrul de achiziție de terenuri și relocare (LARF), parte a proiectului, a concluzionat că legislația moldovenească nu conține dispoziții privind gestionarea achizițiilor de terenuri din trecut. În conformitate cu PR5 al BERD, astfel de cazuri necesită un audit independent, o abordare bazată pe riscuri pentru remedierea lacunelor rămase și respectarea deplină a ESR5 pentru orice achiziție de terenuri în curs. Pentru R7, Proiectul poate solicita un audit sub forma unui document de sine stătător, poate aplica măsuri corective după cum este necesar și poate pregăti un plan suplimentar de relocare în cazul în care se identifică lacune.

4.11.6. GRM în cadrul procedurii de expropriere, în conformitate cu cadrul legal național

Pe lângă GRM prevăzut pentru atenuarea impactului social al proiectului, există un mecanism de soluționare a reclamațiilor prevăzut de lege (Codul administrativ) referitor la reclamațiile legate de valoarea despăgubirilor datorate persoanelor afectate de proiect (PAP) pentru expropriere permanentă sau temporară a terenurilor. După primirea notificării privind expropriere și a propunerii/ofertei, persoanele afectate de proiect, în cazul în care oferta propusă nu este considerată acceptabilă, pot adresa o plângere/reclamație Comitetului de soluționare a reclamațiilor în termen de 45 de zile de la primirea propunerii. Pentru a fi informați cu privire la primirea și procesarea reclamației lor, reclamantii o pot depune personal la entitatea responsabilă cu soluționarea reclamațiilor (NRA), unde documentele sunt înregistrate și preluate în lucru de către Comitetul de soluționare a reclamațiilor, sau o pot trimite către acea entitate prin poștă recomandată.

Comisia de soluționare a contestațiilor va fi înființată prin hotărârea Guvernului RM și va include 3 membri

permanenți, experți în domeniul de activitate în care se desfășoară lucrările de interes național, precum și 3 membri ai consiliului local al municipiului, orașului sau satului în care se află proprietățile propuse pentru expropriere, fără a include proprietarii și titularii altor drepturi reale asupra obiectelor expropriate, membrii familiilor acestora și rudele până la gradul al patrulea inclusiv, persoanele care dețin funcții în administrația centrală sau locală și care au un interes în expropriere. Comisia va examina cererile și documentele justificative relevante, în termen de cel mult 60 de zile de la data înregistrării acestora. Decizia comisiei privind cererea formulată ca răspuns la reclamații va fi comunicată persoanei afectate în termen de cel mult 15 zile de la data emiterii deciziei.

În cazul în care reclamantul este mulțumit de decizia comisiei cu privire la cererea sa, plângerea se încheie. În caz contrar, deciziile comisiei pot face obiectul unei proceduri judiciare (contestate în instanță). Legea privind declararea utilității publice va stabili limitele dreptului de a introduce o acțiune în instanță. Persoanele afectate pot contesta numai cuantumul despăgubirii datorate, și nu faptul exproprierii/utilizării terenului în cauză.

Legea privind declararea utilității publice pentru lucrări de construcții va conferi autorităților responsabile dreptul de a prelucra datele cu caracter personal ale persoanelor afectate, precum și dreptul de a solicita informații relevante de la obiectul exproprierii de la orice instituție publică sau privată etc. Se preconizează că această responsabilitate va fi atribuită NRA. Documentele relevante vor fi înregistrate și arhivate de către aceasta.

În consecință, calea națională de soluționare a reclamațiilor — deși este clar definită prin Codul administrativ și prin Comisia de soluționare a reclamațiilor aprobată de Guvern — se limitează la contestarea cuantumului despăgubirii, nu la condițiile de achiziție sau la soluții alternative. Acest lucru creează o discrepanță față de PR5, care promovează implicarea timpurie, negocierea constructivă și explorarea alternativelor înainte de recurgerea la exproprierea obligatorie a terenurilor.

5. Implicarea părților interesate

5.1. Divulgarea informațiilor în cadrul evaluării de impact asupra mediului (ESA)

În conformitate cu legislația națională, accesul publicului la informații de mediu și sociale reprezintă o cerință esențială pentru proiectele de infrastructură publică. Administrația Națională a Drumurilor (NRA) este responsabilă de asigurarea divulgării în timp util a informațiilor și a comunicării cu părțile interesate prin intermediul mai multor canale. Departamentul de Mass-Media și Comunicații gestionează actualizările periodice ale site-ului web și coordonează anunțurile publice.

Gestionarea reclamațiilor se desfășoară în conformitate cu procedurile naționale. Reclamațiile pot fi depuse verbal sau în scris la Secretariatul NRA (Biroul de înregistrare) și sunt apoi direcționate către departamentul relevant. Problemele legate de drumurile din cadrul proiectului sunt transmise Unității de Implementare a Proiectului (PIU), care oferă răspunsuri în termen de 30 de zile, în conformitate cu Codul Administrativ 116/2018. Cazurile urgente sunt tratate printr-o procedură accelerată; dacă este necesar un termen suplimentar, se stabilesc un nou termen limită și se desemnează un responsabil.

Un formular online de petiție pentru observațiile publicului este disponibil la adresa: <https://www.and.md/petitii-online/>.

În conformitate cu Cerința de performanță nr. 10 a BERD (Divulgarea informațiilor și implicarea părților interesate), pachetul ESIA, NTS, SEP, ESAP, ESMP, RSA și LARF vor fi publicate atât în limba română, cât și în limba engleză înainte de aprobarea proiectului. Documentele vor fi accesibile pe site-ul web al ANR, la sediile primăriilor și pe platforma de divulgare a BERD, cu anunțuri publicate în mass-media locală. ANR va ține un registru de divulgare în care vor fi consemnate locațiile, datele și materialele puse la dispoziția publicului.

5.1.1. Implicarea timpurie a părților interesate

Metodologia aplicată pentru implicarea timpurie a părților interesate s-a bazat pe o evaluare cuprinzătoare a factorilor contextuali cei mai relevanți pentru părțile afectate și interesate. Abordarea a luat în considerare nivelul actual de avansare a proiectului de execuție, stadiul proceselor de autorizare de mediu, cadrul național de expropriere și progresul implementării acestuia, categoria drumului (drum expres), precum și gradul și intensitatea interacțiunilor cu comunitatea observate de-a lungul loturilor 1–6. Aceste elemente au determinat, în ansamblu, identificarea temelor prioritare, a grupurilor de părți interesate, precum și a nivelului de detaliere și a calendarului necesar pentru activitățile de implicare.

Proiectele din categoria B trebuie să desfășoare un proces formalizat și participativ de consultare, integrat în procesul de evaluare de mediu și socială (ESA).

Implicarea părților interesate în faza inițială pentru coridorul R7 Tranșa 1 a avut ca scop identificarea persoanelor afectate sau interesate, identificarea preocupărilor specifice locației și rafinarea profunzimii consultărilor publice și a colectării datelor de referință. Părțile interesate au fost identificate în cadrul unui atelier intern organizat la 29 august 2025 împreună cu NRA, pe baza a două dimensiuni — gradul de impact și nivelul de interes — și grupate după cum urmează: ministere și agenții naționale; autorități regionale și districtuale;

administrații municipale; comunități afectate de proiect (rezidenți, proprietari de terenuri, întreprinderi); lucrători și reprezentanți ai sindicatelor; potențiali furnizori și contractori; societatea civilă și ONG-uri tematice; precum și presa locală și mass-media online. Registrul detaliat al părților interesate și datele de contact sunt prezentate în **ANEXA B**.

Întâlnirile de consultare au fost organizate ca parte a unui proces continuu de implicare timpurie a părților interesate în perioada august-septembrie 2025, urmată de identificarea acestora în octombrie 2025.

Metodele utilizate pentru implicarea *părților interesate* în cadrul R7, în conformitate cu *Nota orientativă a BERD privind divulgarea informațiilor și implicarea părților interesate din 2023*, sunt detaliate mai jos.

Instrumente de divulgare a informațiilor

Anunțurile au fost publicate de Administrația Națională a Drumurilor și de autoritățile județene și locale pe site-urile lor web și pe rețelele sociale. Având în vedere prevalența grupurilor comunitare de pe Viber și Facebook, administrațiile locale au utilizat, de asemenea, aceste canale pentru a ajunge rapid la locuitori și a colecta feedback. În cazul în care prezența online este limitată, anunțurile au fost afișate fizic la sediile primăriilor. Această abordare multicanal a îmbunătățit acoperirea și a asigurat că chiar și comunitățile mici sau izolate au fost informate cu privire la proiect, la consultările viitoare și la modalitățile de adresare a întrebărilor sau reclamațiilor. **Broșura A4** utilizată în etapa inițială este prezentată în **ANEXA D – Raport detaliat privind implicarea timpurie a părților interesate**.

Loturile (1-6)	Părți interesate	Anunț publicat (online, în fața primăriei)
1-6	Administrația Națională a Drumurilor	https://www.andsa.md/featured/anunt-cu-privire-la-lansarea-proiectului-de-evaluare-impactului-de-mediul-social-si-siguranta-rutiera-pe-traseul-r7-r14-drochia-Costești-frontiera-cu-romania-si-r14-1-soroca-frontiera-cu-ucraina/
1,2,4	Consiliul Raional Drochia	https://drochia.md/anunt-cu-privire-la-lansarea-proiectului-de-evaluare-a-impactului-de-mediul-social-si-siguranta-rutiera-pe-traseul-r7-r14-drochia-Costești-frontiera-cu-romania-si-r14-1-soroca/
3	Consiliul raional Rîșcani	https://consiliulRiscani.md/?pag=news&tip=anunturi&opa=view&id=2695
1,6	Consiliul raional Soroca	https://www.facebook.com/share/169JhQGhT6/?mibextid=wwXlfr www.soroca.org.md
1	Satul Solcani	https://www.facebook.com/primaria.solcani/
1	Satul Zgurița	https://www.facebook.com/primariazgurita.rnuldrochia/
1	Satul Chetrosu	www.primariachetrosudrochia.info , https://www.facebook.com/share/1Vs2XCcnYg/?mibextid=wwXlfr
2,4	Satul Tarigrad	www.tarigrad.sat.md , https://www.facebook.com/share/175pGZAwgF/?mibextid=wwXlfr
2	Satul Nicoreni	https://www.facebook.com/share/1ar5ZWYxhu/?mibextid=wwXlfr
2,3	Orașul Rîșcani	www.Riscani.info https://www.facebook.com/share/1A5aRk6A4u/?mibextid=wwXlfr
3	Satul Pîrjota	https://www.facebook.com/share/1PQNLZ5THi/?mibextid=wwXlfr
3	Satul Hiliuți	https://www.facebook.com/share/1YmWKn6BSU/?mibextid=wwXlfr
3	Satul Șaptebani	https://www.facebook.com/share/g/16vnMfFLWF/?mibextid=wwXlfr
3	Satul Gălășeni	https://www.facebook.com/share/g/16NKSStHkw/?mibextid=wwXlfr
3	Satul Petrușeni	https://www.facebook.com/share/g/17k4yJmii1/?mibextid=wwXlfr
3	Satul Costești	www.primariaCostești.md
4	Satul Miciurin	https://www.facebook.com/share/g/17VH5sV56k/?mibextid=wwXlfr
6	Satul Cosăuți	https://www.facebook.com/comunaCosauti/
1-6	Observatorul de Nord – presă locală	https://observatorul.md/evaluare-impact-mediul-traseul-r7/

Tabelul5-1 : Prezentare generală a anunțurilor publicate

Panourile informative din satele din aria de interes a proiectului, în special cele amplasate în fața sau în interiorul primăriilor, sunt utile și familiare pentru furnizarea de actualizări periodice, notificări și detalii privind mecanismele de contact sau de depunere a reclamațiilor către comunitățile locale, în special acolo unde panourile informative reprezintă deja un mijloc consacrat de diseminare a informațiilor.

Panoul informativ din interiorul primăriei orașului Rîșcani	Panoul informativ din satul Șolcani, în interior	În interiorul satului Miciurin
		

Figura5-1 : Panouri informative

Întâlniri față în față cu părțile interesate cheie și reprezentanții satelor pentru loturile 1-6

Data	Localitate / Părți interesate implicate	Feedback/Preocupări/Probleme
14.08.2025	Lotul 2-3 Consiliul Raional Rîșcani, Departamentul Drumurilor	Praf, zgomot, impact asupra biodiversității, gestionarea siguranței și a accesului, impacturi transversale, impacturi ale construcției Reprezentanții districtului au menționat cariera de piatră Duruitoarea din Costești ca un impact negativ existențial, deoarece drumul adiacent care face legătura cu R7 nu este reabilitat, iar camioanele care circulă dinspre cariera Duruitoarea generează o poluare masivă cu praf. Este posibilă analizarea acestui aspect. Este necesar să se ia în considerare, în cadrul evaluării tehnice de due diligence, proiectul în curs de desfășurare „Îmbunătățirea serviciilor de alimentare cu apă și de canalizare în localitățile Păscăuți, Dămășcani, Proscureni, Gălășeni, Mălăiești, Hiliuți, raionul Rîșcani”. Proiectul Băncii Mondiale „Securitatea aprovizionării cu apă și a serviciilor de salubritate în Moldova”. Implementat de Oficiul Național pentru Dezvoltare Regională și Locală (ONDRL). Ariile protejate fac obiectul unei evaluări detaliate a impactului.
14.08.2025	(Loturile 1, 2, 4) Consiliul Raional Drochia, Președintele raionului	Impactul lucrărilor de construcție, impactul transversal, impactul achiziției de terenuri. Ocolirea din Drochia va avea un impact social pozitiv semnificativ din punctul de vedere al siguranței rutiere, deoarece R7 este singura cale de acces și traversează orașul Drochia, prezentând un potențial risc de zgomot pentru instituțiile medicale, școlile, întreprinderile și zonele rezidențiale de-a lungul traseului, precum și un risc pentru siguranța pietonilor, având în vedere că Stația Centrală de Autobuze și Piața Auto sunt situate de-a lungul traseului. Administrația a subliniat faptul că Fabrica de Zahăr Sudzucker ar putea ocoli orașul prin intermediul ocolirii.
14.08.2025	(Lotul 1,6) Consiliul Raional Soroca	Impactul construcției, impactul transversal, impactul asupra biodiversității, impactul achiziției de terenuri, impactul transfrontalier În cadrul consultărilor publice privind noua conexiune, populația s-a opus traseului rutier prevăzut în planul anterior, deoarece acesta traversa calea de acces la apă. Populația din Cosăuți urmează să fie conectată la SAAPA NORD, apeductul Soroca-Nord, în mai puțin de un an. https://monitorul.fisc.md/ru/editorial/crearea-unui-operator-regional-puternic-

		esentiala-pentru-avansarea-proiectului-apa-nord-moldova.html/ . Se estimează că racordarea Soroca – granița cu Ucraina va avea un impact social transfrontalier pozitiv semnificativ din punct de vedere al conectivității. Impacturile negative au fost estimate în detaliu în cadrul evaluării alternativelor.
20.10.2025	(Loturile 1, 2, 4) Consiliul Raional Drochia, consultare cu reprezentanții: satul Zgurița – primarul Satul Chetrosu – primarul Satul Nicoreni – primarul Orașul Drochia – primarul Satul Țarigrad – primarul Satul Miciurin – primarul Inspectoratul de Poliție al raionului, Departamentul de Cadastru al Consiliului Raional	Impactul lucrărilor de construcție asupra drumurilor locale, achiziția de terenuri, probleme de siguranță și acces la intersecții și de-a lungul zonelor dens populate, siguranța rutieră, intersecții semnalizate și iluminate cu benzi de accelerare/decelerare A fost semnalat un pericol deosebit pentru pietonii care traversează spre partea opusă a satelor. Districtul a indicat o rețea de strategii regionale (apă, deșeuri, transport, climă, sănătate publică) care ar trebui să constituie cadrul pentru măsurile de atenuare și monitorizare ale proiectului. Comunele au solicitat ca toate căile de acces să fie verificate din punct de vedere al siguranței, deoarece vizibilitatea redusă pe timp de noapte poate contribui la producerea de coliziuni, și ca deplasările utilajelor agricole să fie luate în considerare în mod explicit în proiectare. Autoritățile locale sunt esențiale pentru comunicare, aprobări și gestionarea reclamațiilor, dar coordonarea cu autoritățile naționale este slabă. Exproprierea terenurilor reprezintă principala preocupare. Traficul generat de lucrările de construcție poate deteriora drumurile locale și poate genera riscuri de siguranță, fiind necesare măsuri de atenuare și rute alternative. Există un mecanism local funcțional de soluționare a reclamațiilor, cu implicarea activă a comunității și a activiștilor sociali. Terenurile afectate sunt în principal parcele agricole mici, esențiale pentru veniturile gospodăriilor, în special pentru pensionari. Contractanții se vor confrunta cu constrângeri legate de resursele locale (apă, gestionarea deșeurilor) și trebuie să se coordoneze îndeaproape cu primarii.
21.10.2025	Întâlnire a Administrației Naționale a Drumurilor cu consultanții	Administrația Națională a Drumurilor (NRA) nu dispune de un sistem de management ESHS complet integrat, aliniat la standardul ISO 14001 sau la standardele UE, bazându-se în schimb pe politici și proceduri independente, reglementate în principal de legislația națională. Există capacitate instituțională pentru gestionarea ESHS, dar aceasta este limitată, cu o echipă mică dedicată de mediu și siguranță responsabilă atât de supraveghere, cât și de monitorizarea la fața locului, ceea ce poate limita eficacitatea pe măsură ce volumul proiectelor crește. Conformitatea cu cerințele ESHS pe durata implementării proiectului este asigurată în principal prin mecanisme contractuale (contracte bazate pe FIDIC, planuri de gestionare a mediului și siguranței (ESMP), integrarea în caietul de sarcini) și prin supravegherea efectuată de ingineri independenți, combinată cu inspecții periodice ale ANR. Gestionarea reclamațiilor este funcțională, dar în mare parte informală și condusă la nivel local, cu escaladarea către NRA doar atunci când problemele nu pot fi rezolvate la nivel comunitar, ceea ce indică necesitatea unui sistem mai centralizat și mai bine documentat. Procese de achiziție a terenurilor și de relocare sunt clar definite în legislația națională, modificările legislative recente consolidând autoritatea statului și previzibilitatea, deși rămân provocări legate de acceptarea socială, în special în cazul proiectelor de ocolire Lacunele din documentația studiilor de fezabilitate, în special la punctele de trecere a frontierei cu România și Ucraina (loturile 5 și 6), reprezintă un risc major de implementare și pot întârzia proiectele strategice de conectivitate dacă finanțarea și studiile nu sunt asigurate.
21.10.2025	MIDR – Întâlnire a Ministerului Infrastructurii și	Cadrul juridic național privind siguranța rutieră și efectele asupra schimbărilor instituționale de responsabilități de la NRA la ANTA în ceea ce privește

	Dezvoltării Regionale cu consultanții	aspectele de siguranță rutieră pe drumurile R7 și M3.
21.10.2025	Întâlnire între ANTA – Agenția Națională de Transport Rutier și consultanți	Cadrul juridic național privind siguranța rutieră și efectele asupra modificărilor instituționale ale responsabilităților transferate de la NRA către ANTA în ceea ce privește aspectele legate de siguranța rutieră pe drumurile R7 și M3.

Tabelul5-2 : Prezentare generală a întâlnirilor față în față

Implicarea timpurie a părților interesate este descrisă în **ANEXA D** la SEP, incluzând feedback detaliat.

Întâlniri individuale față în față cu întreprinderile situate de-a lungul drumului: Exemple în Fig. 52

**Figura5-2 : Fotografii de la întâlnirile față în față cu reprezentanții întreprinderilor**

Vizitele la fața locului și vizitele la fața locului cu primarii au fost efectuate ca metodă cheie de implicare pentru a identifica direct factorii sociali, a observa condițiile locale, a identifica principalele preocupări ale locuitorilor din zona de influență a proiectului și a colecta feedback specific contextului legat de lucrările propuse de reabilitare a drumurilor și de construcții noi. Aceste vizite au permis echipei de proiect să valideze prioritățile comunității, să evalueze potențialele căi de impact și să integreze informațiile obținute la nivel local în procesul de proiectare și planificare în curs.



Figura5-3 : Vizite la fața locului la diferitele loturi

Au avut loc **atelier de lucru cu NRA și ANTA** pentru a discuta organizarea proiectului rutier din perspectiva capacității și a competențelor, a politicilor și a sistemelor de management existente, a conformității actuale cu politicile și strategiile UE, precum și a programelor viitoare. Organizarea lucrărilor pentru proiectul propus (managementul/supravegherea contractanților pentru lucrările de construcție, managementul forței de muncă), gestionarea impacturilor de mediu și sociale, implicarea părților interesate și gestionarea reclamațiilor (forța de muncă, comunități), gestionarea exproprierilor și a compensațiilor e, moșteniri din trecut, monitorizare, raportare și comunicare, performanța auditurilor de siguranță rutieră.

29 august 2025 NRA	21 octombrie 2025 NRA	21 octombrie 2025 ANTA
		

Figura5-4 : Tabel: Întâlniri cu ANR

Discuția a prezentat, de asemenea, mecanismul de soluționare a reclamațiilor (GRM) care va fi gestionat prin Administrația Națională a Drumurilor. Au fost prezentate principiile de bază ale acestuia: accesibil și gratuit; disponibil în română și rusă, cu persoane de contact atât bărbați, cât și femei; acceptarea sesizărilor anonime; confirmarea primirii în termen de șapte zile lucrătoare; și posibilitatea de a apela la mediere independentă sau la instanțe în orice moment. Au fost evidențiate dispoziții speciale pentru contextele de expropriere și relocare (distribuirea în avans a pliantelor înainte de sondaje și la comunicarea rezultatelor evaluării; prezența pe teren pentru a explica opțiunile; și înregistrarea centralizată a reclamațiilor pentru a permite analiza tendințelor și luarea de măsuri corective în timp util). GRM va fi corelat cu registrele de reclamații ale contractanților pe durata construcției și integrat cu sistemul de raportare al ANR/PIU, cu rezumate periodice publice pentru a consolida încrederea în capacitatea de reacție.

În timpul fazei de definire a domeniului de aplicare pentru Proiectul de reabilitare a drumului R7 (Loturile 1–6), a fost efectuată o **cercetare media** ținută pentru a completa identificarea părților interesate și a înțelege discursul public din jurul proiectului. Analiza s-a concentrat pe sursele de știri naționale și locale, site-urile oficiale ale instituțiilor (Serviciul Vamal, NRA, MIDR), comunicările UE/CEF și platformele de consultare publică. Scopul acestei analize a mass-media a fost: identificarea **preocupărilor, așteptărilor și percepțiilor comunității**, în special în legătură cu drumua de ocolire a localității Drochia (Lotul 4), drumurile de acces către noile poduri (Cosăuți-Yampil – Lotul 5 și Costești-Stânca – Lotul 6) și infrastructura de frontieră adiacentă; urmărirea **consultărilor instituționale în curs** relevante pentru reabilitarea drumurilor, necesarul de terenuri și infrastructura vamală; identificarea **proiectelor sau inițiativelor legate de sau care influențează loturile 1–6 ale R7**, precum modernizarea frontierei, extinderile TEN-T sau planurile de achiziții publice; furnizarea unui context de referință pentru a fundamenta strategia ESA de implicare a părților interesate.

Rezultatele au arătat că acoperirea mediatică este cea mai puternică în **zona de frontieră Cosăuți-Yampil** (Lotul 6), unde așteptările comunității și inițiativele finanțate de UE beneficiază de o atenție semnificativă. Vocile locale reflectă îngrijorări legate de trafic, siguranță, zgomot și alternative la construcție. Portalurile instituționale (Serviciul Vamal, ANR) pun în evidență consultările procedurale, proiectarea și necesarul de terenuri, precum și coordonarea cu programele UE, cum ar fi CEF. Un rezumat al articolelor analizate este prezentat în **ANEXA D**.

5.1.2. Consultare publică și colectarea datelor de referință

În perioada¹⁹martie –¹aprilie 2026, Unitatea de Implementare a Proiectului (NRA) și consultanții ESA au desfășurat o campanie cuprinzătoare de implicare a părților interesate și de realizare a unui studiu socio-economic de referință în toate localitățile d , aflate în zona de influență (AoI) a loturilor 1–6 de pe R7. Activitățile s-au desfășurat în conformitate cu Cerința de performanță nr. 10 a BERD și cu legislația moldovenească privind consultarea publică și accesul la informații.

Lot	Comunități/ Părți interesate cheie	Implicare și colectare de date primare	Tipul propus de implicare	Responsabi lități	Link către publicație	Participanți
Toți	NRA	19 martie – 2 aprilie 2026	Colectarea datelor primare și implicarea comunității	Consultanți ESA/NRA	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-r7/	Publicație online
Loturile 2, 3, 5	Localități din raionul Rîșcani: Pârjota, Hiliuți, Șaptebani, Gălășeni, Petrușeni, orașul Costești	19 martie 2026 10.00 - 11.00 11.00– 12.00	Întâlnire cu reprezentanții comunităților, prezentarea broșurii cu informații despre proiect și GRM Discuții în grupuri focus cu proprietarii de terenuri și reprezentanții întreprinderilor	Consultanți ESA/NRA	https://consiliulRiscani.md/index.php?page=news&opa=view&id=2794&tip=anunturi&st art=&di= https://consiliulRiscani.md/index.php?page=news&opa=view&id=2793&tip=anunturi&st art=&di=	Implicare – 19 participanți, inclusiv primarii din satele raionului Rîșcani. Grup de discuție cu proprietarii de terenuri și întreprinderile din apropierea R7 – au fost identificate 71 de întreprinderi (benzinării, companii agricole, depozite, camere frigorifice, depozit de cărbune, fabrică de cărămidă, moară, tabăra de vacanță pentru copii „Vulturaș”, companii comerciale, SA „Drumuri Rîșcani”, fermă avicolă, companii de servicii, vama și CBP Costești Stâncă)

Lot	Comunități/ Părți interesate cheie	Implicare și colectare de date primare	Tipul propus de implicare	Responsabi lități	Link către publicație	Participanți
Lotul 2,3	Orașul Rîșcani (împreună cu satele Balanul-Nou și Rămăzan)	¹ 9 martie 2026 14.00- 15.00	Întâlnire cu comunitatea, discuții în grupuri focus cu întreprinderile din apropierea coridorului R7, studiu de referință, discuții în grupuri focus cu grupurile vulnerabile, prezentarea broșurii cu informații despre proiect și GRM	ESA Consultants/ NRA	https://www.facebook.com/p/Prim%C4%83ri-a-R%C3%AE%C5%9Fcani-100064693753274/	Implicarea comunității – 16 participanți Discuții în grup cu întreprinderile din apropierea coridorului R7 și discuții în grup cu grupurile vulnerabile (persoane în vârstă, femei) Persoane chestionate – 16 rezidenți
Lotur ile 1, 2, 4	Orașul Drochia	² 4 martie 2026 11.00- 12.00	Întâlnire cu comunitatea, discuții în grupuri focus cu întreprinderile din vecinătatea coridorului R7, discuții în grupuri focus cu persoanele vulnerabile (persoane în vârstă, femei), studiu de referință Prezentare a broșurii cu informații despre proiect și GRM	Consultanți ESA/NRA	https://www.facebook.com/share/p/1CSSvi4pDt/?mibextid=wwXlfr https://primariadrochia.md/2026/03/23/%f0%9f%97%a3%ef%b8%8f-anunt-privind-organizarea-consultarii-publice/	Implicarea comunității – 19 participanți Discuții în grup cu întreprinderile din apropierea coridorului R7 și discuții în grup cu grupurile vulnerabile (persoane în vârstă, femei) Chestionați – 17 rezidenți
Lotul 2,4	Satul Țarigrad	² 4 martie 2026 13.00- 14.00	Întâlnire cu comunitatea, discuții în grupuri focus cu fermierii d i proprietari de terenuri din apropierea noii construcții (ocolirea Drochia), întâlnire cu asistentul social al autorității locale și discuții în grupuri focus cu grupurile vulnerabile, distribuirea de pliante cu informații despre proiect și GRM, sondaj de referință	ESA Consultants/ NRA	https://primariatarigra.md/2026/03/13/anunt-cu-privire-la-organizarea-consultarilor-publice-privind-proiectului-de-evaluare-a-impactului-de-medi-social-si-siguranta-rutiera-pe-traseul-m7/	Implicarea comunității - 18 participanți Discuții în grupuri focus cu proprietarii de terenuri agricole din apropierea noii construcții (ocolirea Drochia) și discuții în grupuri focus cu grupuri vulnerabile (persoane în vârstă, femei) Persoane chestionate – 16 locuitori
Lotul 4	Satul Miciurin	² 4 martie 2026 13.00- 14.00	Întâlnire cu comunitatea, discuții în grup cu proprietarii de terenuri agricole din apropierea noii construcții (ocolirea Drochia), întâlnire cu asistentul social al autorității locale și discuții în grup cu grupurile vulnerabile, prezentarea	ESA Consultants/ NRA	https://www.facebook.com/groups/3088207404797575/permalink/4339597612991875/?mibextid=wwXlfr&rdid=fKLOIY8pXe3SxkJ0&share_url=https%3A%2F%2Fwww.facebook.com%2Fshare%2Fp%2F1FrzxosG9d%2F%3Fmibextid%3DwwXlfr#	Implicarea comunității - 18 participanți, discuții în grup cu proprietarii de terenuri agricole din apropierea noii construcții (ocolirea Drochia) și discuții în grup cu grupuri vulnerabile (persoane în vârstă, femei) Chestionați – 16 rezidenți

Lot	Comunități/ Părți interesate cheie	Implicare și colectare de date primare	Tipul propus de implicare	Responsabi litate	Link către publicație	Participanți
			pliantului cu informații despre proiect și GRM, sondaj de referință			
Lotul 2	Satul Nicoreni	²⁴ martie 2026 16.00- 17.00	Discuție în grup cu femei, consultare cu gospodăriile persoanelor în vârstă din apropierea zonei rezidențiale a drumului, prezentarea pliantului cu informații despre proiect și GRM, sondaj de referință	ESA Consultants/ NRA	https://www.facebook.com/share/18ATNvoHAJ/?mibextid=wwXlfr	Implicarea comunității – 15 participanți, discuție în grup cu grupuri vulnerabile (persoane în vârstă, femei), chestionați – 12 locuitori
Lotul 1	Satul Chetrosu	27 martie 2026 11.00- 12.00	Întâlnire cu comunitatea, discuții în grup cu întreprinderile din apropierea R7 RoW, discuții în grup cu persoanele vulnerabile (persoane în vârstă, femei), sondaj de referință Prezentare a broșurii cu informații despre proiect și GRM	Consultanți ESA/NRA	https://www.facebook.com/share/p/1CC91v6ehQ/?mibextid=wwXlfr	Implicarea comunității – 23 de participanți, discuții în grup cu întreprinderile din apropierea R7, discuții în grup cu grupurile vulnerabile (persoane în vârstă, femei); chestionați – 25 de rezidenți
Lotul 1	Satul Zgurița	27 martie 2026 13.00- 14.00	Întâlnire cu comunitatea, interviuri individuale cu asistentul social al autorității locale și discuții în grup cu grupurile vulnerabile, sondaj de referință, prezentare a pliantului cu informații despre proiect și GRM	Consultanți ESA/NRA	Panou informativ	Implicarea comunității – 17 participanți, discuție în grup cu grupul vulnerabil (persoane în vârstă, femei), chestionați – 11 rezidenți
Lotul 1	Satul Șolcani (inclusiv satul Cureșnița- Nouă)	27 martie 2026 15.00- 16.00	Întâlnire cu comunitatea, discuții în grupuri focus cu proprietarii de terenuri și întreprinderile din apropierea coridorului R7, discuții în grupuri focus cu persoanele vulnerabile d (persoane în vârstă, femei), sondaj de referință, prezentarea pliantului cu informații despre proiect și GRM.	Consultanți ESA/NRA	https://www.facebook.com/share/1Ctc2eUSu9/?mibextid=wwXlfr	Implicarea comunității – 19 participanți, discuții în grup cu proprietarii de terenuri și întreprinderile d , în apropierea R7, discuții în grup cu grupurile vulnerabile (persoane în vârstă, femei), chestionați – 17 rezidenți

Lot	Comunități/ Părți interesate cheie	Implicare și colectare de date primare	Tipul propus de implicare	Responsabi litate	Link către publicație	Participanți
Lotul 6	Satul Cosăuți	27 martie 2026 16.00- 17.00	Întâlnire cu comunitatea, discuții în grupuri focus cu fermieri și proprietari de terenuri la noul drum de construcție, sondaj de referință, prezentare a pliantului cu informații despre proiect și GRM.	ESA Consultants/ NRA	Panou informativ	Implicarea comunității – 21 de participanți, discuții în grup cu fermieri și proprietari de terenuri, discuții în grup cu grupuri vulnerabile (persoane în vârstă, femei); chestionați – 15 locuitori
Lotul 3,5	Comuna Costești (inclusiv satele Pășcăuți, Dâmășcani, Duruitoarea, Proscureni)	1 aprilie 2026 11.30 – 12.00	Întâlnire cu comunitatea, discuții în grupuri focus cu proprietarii de terenuri și întreprinderile din apropierea coridorului R7, discuții în grupuri focus cu persoanele vulnerabile (persoane în vârstă, femei), sondaj de referință, prezentarea pliantului cu informații despre proiect și GRM.	Consultanți ESA/NRA	www.primariaCostesti.md	Implicarea comunității – 15 participanți, discuții în grup cu proprietarii de terenuri și întreprinderile, discuții în grup cu grupurile vulnerabile (persoane în vârstă, femei); chestionați – 15 rezidenți
Lotul 3	Satul Petrușeni	1 aprilie 2026 11.30 - 12.00	Întâlnire cu comunitatea, discuții în grupuri focus cu proprietarii de terenuri și întreprinderile din apropierea coridorului R7, discuții în grupuri focus cu persoanele vulnerabile (persoane în vârstă, femei), sondaj de referință, prezentare a pliantului cu informații despre proiect și GRM.	Consultanți ESA/NRA	https://www.facebook.com/share/g/17k4yJmii1/?mibextid=wwXlfr	Implicarea comunității – 9 participanți, discuții în grup cu proprietarii de terenuri și întreprinderile, discuții în grup cu grupurile vulnerabile (persoane în vârstă, femei), chestionați – 12 rezidenți
Lotul 3	Comuna Gălășeni (cu satul Mălăiești	1 aprilie 2026 14.00- 14.30	Întâlnire cu comunitatea, discuții în grupuri focus cu proprietarii de terenuri și întreprinderile din apropierea coridorului R7, discuții în grupuri focus cu persoanele vulnerabile (persoane în vârstă, femei), sondaj de referință, prezentarea	ESA Consultants/ NRA	https://www.facebook.com/share/g/16NKStHkw/?mibextid=wwXlfr	Implicarea comunității – 19 participanți, discuții în grup cu proprietarii de terenuri și reprezentanții întreprinderilor, discuții în grup cu grupurile vulnerabile (persoane în vârstă, femei); chestionați – 16 rezidenți

Lot	Comunități/ Părți interesate cheie	Implicare și colectare de date primare	Tipul propus de implicare	Responsabi lități	Link către publicație	Participanți
			pliantului cu informații despre proiect și GRM.			
Lotul 3	Satul Șaptebani	1 aprilie 2026 13.00- 14.00	Întâlnire cu comunitatea, discuții în grupuri focus cu proprietarii de terenuri și întreprinderile din apropierea coridorului R7, discuții în grupuri focus cu persoanele vulnerabile (persoane în vârstă, femei), sondaj de referință, prezentare a broșurii cu informații despre proiectul „ ” și GRM.	Consultanți ESA/NRA	https://www.facebook.com/share/p/1ECrfnv_poo/?mibextid=wwXlfr	Implicarea comunității – 11 participanți, discuții în grup cu proprietarii de terenuri și întreprinderile, discuții în grup cu grupurile vulnerabile (persoane în vârstă, femei); chestionați – 14 rezidenți
Lotul 3	Satul Hiliuți	1 aprilie 2026 14.30 - 15.00	Întâlnire cu comunitatea, discuții în grupuri focus cu proprietarii de terenuri și întreprinderile din apropierea coridorului R7, discuții în grupuri focus cu persoanele vulnerabile (persoane în vârstă, femei), sondaj de referință, prezentare a pliantului cu informații despre proiect și GRM.	Consultanți ESA/NRA	https://www.facebook.com/share/p/16qctv8_Z1m/?mibextid=wwXlfr	Implicarea comunității – 27 de participanți, discuții în grup cu proprietarii de terenuri și întreprinderile, discuții în grup cu grupurile vulnerabile (persoane în vârstă, femei); chestionați – 15 rezidenți
Lotul 3	Satul Pîrjota	1 aprilie 2026 15.30 - 16.00	Întâlnire cu comunitatea, discuții în grupuri focus cu proprietarii de terenuri și întreprinderile din apropierea coridorului R7, discuții în grupuri focus cu persoanele vulnerabile (persoane în vârstă, femei), sondaj de referință, prezentare a pliantului cu informații despre proiect și GRM.	Consultanți ESA/NRA	https://www.facebook.com/share/1PQNLZ5THi/?mibextid=wwXlfr	Implicarea comunității – 15 participanți Discuții în grup cu proprietarii de terenuri și întreprinderile, discuții în grup cu grupurile vulnerabile (persoane în vârstă, femei); chestionați – 12 rezidenți

Tabelul 5-3 : Prezentare generală a consultărilor publice

Peste 280 de participanți au luat parte la întâlnirile comunitare și au fost realizate peste 220 de sondaje de referință.

În toate localitățile s-a aplicat o abordare standardizată și multimodală de implicare, asigurând incluziunea și accesibilitatea.

Metode de implicare a comunității și de colectare a datelor primare: panou informativ, discuții în grupuri de focus, prezentarea unui pliant care includea modelul GRM și explicații detaliate oferite comunităților, anunț online privind consultările publice, sondaj de referință, întâlniri individuale.



Figura5-5 : Implicarea comunității

În cadrul procesului de consultare, publicul a fost invitat să ofere observații cu privire la restricțiile existente și la impactul asupra utilizării drumurilor actuale de către comunități, întreprinderi și proprietari de terenuri care se află în contact zilnic cu drumurile legate de proiect. Întrucât nu s-a realizat un plan de consultare semnificativ pentru cele mai recente proiecte ale proiectului, SEP are ca obiectiv îmbunătățirea proiectării și evitarea/reducerea riscurilor și impacturilor negative asupra mediului și societății, în conformitate cu ierarhia de atenuare. Aceste informații sunt prezentate în Raportul ESA.

Un rezumat al acestor opinii ale părților interesate va fi inclus în primul Raport anual privind performanța de mediu și socială, care va fi întocmit în etapa de construcție, pentru a demonstra modul în care opiniile părților interesate sunt utilizate în mod continuu pentru a îmbunătăți proiectarea și performanța generală a proiectului. Rezumatul concluziilor cheie și al feedback-ului (Evaluarea detaliată a situației inițiale și consultarea publică în Anexa G)

Lot	Localități	Concluzii cheie
Lotul 1	(Drochia – Chetrosu – Zgurița – Șolcani)	Starea precară a drumurilor afectează în mod semnificativ siguranța, provoacă avarii la vehicule și afectează mobilitatea zilnică. Expunerea ridicată a zonelor rezidențiale la praf, vibrații și zgomot din cauza proximității față de drum. Infrastructură de siguranță deficitară (lipsa marcajelor, a iluminatului, a semnalizării rutiere și a benzilor de accelerare/decelerare). Riscuri pentru siguranța pietonilor (lipsa trecerilor de pietoni, acces nesigur la stațiile de autobuz, deplasarea zilnică a copiilor). Necesitatea îmbunătățirii drumurilor locale de acces și de serviciu, inclusiv a conexiunilor mai sigure către proprietăți și terenuri agricole.
Lotul 2	(zona Rîșcani, Nicoreni, Țarigrad)	Nevoie critică de reabilitare a drumurilor și de proiectare rezistentă la schimbările climatice din cauza degradării accelerate (iarna anului 2026). Risc ridicat de accidente cauzat de lipsa controlului vitezei și de intersecțiile nesigure. Conflicte de trafic mixt (utilaje agricole vs. trafic rapid). Necesitatea îmbunătățirii proiectării intersecțiilor (sensuri giratorii, intersecții semaforizate, treceri de pietoni). Restricțiile temporare de acces pe durata lucrărilor de construcție au fost identificate ca o preocupare socio-economică majoră.

Lotul 3	(satele din raionul Rîșcani: Hiliuți, Pîrjota, Șaptebani, Gălășeni, Petrușeni)	Deficiențe sistemice de siguranță rutieră (iluminat, semnalizare, treceri de pietoni, curbe periculoase). Nevoie acută de îmbunătățiri integrate în materie de siguranță (trotuare, drenaj, bariere, stații de autobuz). Trecerea prin zone agricole și deplasarea animalelor de fermă generează riscuri majore de coliziune. Impactul prafului provenit din exploatarea de carieră și de pe rutele de transport afectează sănătatea și vizibilitatea. Riscurile geotehnice (alunecări de teren, teren deluros) necesită soluții ingineresti. Necesitatea amenajării unor benzi de circulație reduse la jumătate sau a unor benzi pentru vehicule lente, precum și a unei gestionări îmbunătățite a traficului.
Lotul 4	(Ocolirea Drochia – construcție nouă: Țarigrad, Miciurin)	Preocupare principală: exproprierea terenurilor și deplasarea economică ca urmare a noului traseu. Impactul asupra proprietarilor de terenuri agricole și necesitatea unei despăgubiri echitabile și a unor consultări. Impactul lucrărilor de construcție (praf, zgomot, perturbarea accesului) asupra comunităților din apropiere. Necesitatea implicării timpurii a părților interesate și a unei comunicări clare din partea GRM. Cerința privind integrarea în condiții de siguranță a noului traseu în rețeaua rutieră locală existentă.
Lotul 5	(Costești – legătura cu frontiera)	Presiunea traficului de la punctul de trecere a frontierei (Costești–Stânca) reprezintă o problemă majoră, care se cumulează cu cea generată de noul pod și de drumul de acces. Traficul intens de camioane generează zgomot, praf și riscuri de siguranță, în special în apropierea așezărilor din zona punctului de trecere a frontierei. Necesitatea unei infrastructuri de organizare a traficului, inclusiv a zonei de parcare propuse. Riscuri asociate fazei de construcție (perturbarea traficului, siguranța pietonilor și a bicicliștilor). Importanța strategică a coridorului pentru conectivitatea și comerțul internațional.
Lotul 6	(Cosăuți – zona de frontieră, context de construcție nouă)	Preocupări legate de amprenta noii construcții rutiere, în special pe terenurile agricole și în apropierea așezării Cosăuți – comunitatea este total împotriva alternativei propuse pentru construcție. Impactul asupra mediului și sănătății generat de activitățile din carieră (praf, explozii, transport). Posibilă sensibilitate transfrontalieră datorată proximității față de graniță și de coridorul fluvial. Necesitatea atenuării impactului lucrărilor de construcție (controlul prafului, gestionarea traficului). Importanța protejării mijloacelor de subsistență locale (agricultori/prorietari de terenuri).

Tabelul 5-4 : Comentarii cheie

5.1.3. Cerințe transversale privind implicarea părților interesate

Implicarea părților interesate în cadrul **PR10** este o **cerință orizontală (transversală)** care susține implementarea eficientă a tuturor celorlalte cerințe de performanță (PR) ale BERD. SEP nu funcționează izolat — aceasta permite tuturor celorlalte PR să funcționeze eficient, asigurându-se că persoanele afectate sunt informate, consultate, ascultate și protejate pe tot parcursul ciclului de viață al proiectului.

Legătura dintre PR10 și alte cerințe de performanță legate de proiect:	Rezumatul cerințelor legate de implicarea părților interesate
PR1: Evaluarea și gestionarea riscurilor și impacturilor de mediu și sociale	Identificarea părților interesate și implicarea semnificativă a acestora în timpul ESIA constituie o parte integrantă a procesului de evaluare; Identificarea părților interesate care sunt afectate în mod disproporționat; Măsuri de abordare a riscurilor și impacturilor de mediu și sociale (așa cum sunt prevăzute în Planul de gestionare a impacturilor de mediu și sociale – ESMP) pentru a ține seama de rezultatele implicării părților interesate; Monitorizarea pentru a răspunde reclamațiilor venite din partea lucrătorilor și a părților interesate externe; Raportarea periodică către BERD cu privire la punerea în aplicare a planului de implicare a părților interesate (SEP)

	Este necesară o implicare suplimentară a părților interesate în cazul apariției unor modificări semnificative ale riscurilor și impacturilor de mediu și/sau sociale
PR2: Munca și condițiile de muncă	Cerințe specifice privind comunicarea cu forța de muncă, consultarea în cazul concedierilor colective și un mecanism de soluționare a reclamațiilor pentru lucrători;
PR4: Sănătate, siguranță și securitate	Cerințe specifice privind implicarea părților interesate în legătură cu furnizorii de servicii de sănătate, siguranță și securitate din comunitate și privind asigurarea unor canale confidențiale de raportare a incidentelor, după caz, atunci când sunt identificate riscuri de violență bazată pe gen
PR5: Achiziția de terenuri, relocarea involuntară și strămutarea economică	Procesul de evaluare a impactului strămutării trebuie să țină seama de opiniile persoanelor afectate și ale principalelor părți interesate relevante; O abordare proporțională a planificării relocării va ține seama de nivelul de interes al părților interesate; Cerințe privind implicarea părților interesate în fazele de planificare, implementare și monitorizare a relocării, în conformitate cu PR10, inclusiv: metode de consultare care să țină seama de grupurile vulnerabile și utilizarea unei documentații simple, practice, precise și adecvate din punct de vedere cultural. Mecanism de soluționare a reclamațiilor pentru procesul de achiziție a terenurilor și de relocare, inclusiv cerințe privind disponibilitatea unui mecanism de recurs (denumit și proces de apel) pentru soluționarea litigiilor în mod imparțial;
PR6: Conservarea biodiversității și gestionarea durabilă a resurselor naturale vii	Cerința ca părțile interesate să fie consultate în conformitate cu PR10 și, în mod specific, în cazul în care activitățile proiectului au un impact asupra elementelor prioritare de biodiversitate și/sau asupra habitatelor critice.
PR8: Patrimoniul cultural	Cerințele specifice includ consultarea semnificativă și furnizarea de informații în timpul identificării patrimoniului cultural (material, în ceea ce privește probabilitatea descoperirilor întâmplătoare)

Tabelul5-5 : Corelarea PR10 cu alte cerințe de performanță și rezumatul obligațiilor privind implicarea părților interesate

5.1.4. Planul de divulgare a informațiilor și de consultare

Scopul următorului subcapitol este de a defini modul în care va fi divulgată Evaluarea de mediu și socială (ESA), în fazele de pre-construcție, construcție și exploatare ale Proiectului de reabilitare a drumului R7, Tranșa 1. Abordarea asigură o comunicare oportună, accesibilă și incluzivă, atât în limba română, cât și în limba rusă, și îndeplinește cerințele PR10 ale BERD. Divulgarea Evaluării de mediu și sociale (ESA) pentru Proiectul de reabilitare a drumului R7 (loturile 1–6) se realizează în conformitate cu cerințele Cerinței de performanță nr. 10 a Băncii Europene pentru Reconstrucție și Dezvoltare (BERD) – Divulgarea informațiilor și implicarea părților interesate, cu Legea privind protecția mediului din Republica Moldova și cu dispozițiile naționale care reglementează accesul public la informații de mediu și procesele de consultare publică. Următoarele informații vor fi publicate atât în format electronic, cât și pe suport de hârtie:

Document	Scop
Rezumatul netehnic (NTS)	Oferirea unui rezumat concis, bilingv, al concluziilor ESA
ESA (ESMP, ESAP, LARF)	Furnizarea de informații tehnice detaliate și privind măsurile de atenuare
Planul de implicare a părților interesate (SEP)	Descrieți procesul de implicare și de soluționare a reclamațiilor
Mecanismul de soluționare a reclamațiilor (GRM)	Explică procedura de depunere a reclamațiilor

Tabelul5-6 : Prezentare generală a documentelor de divulgare

Publicarea pachetului ESA (cu SEP, NTS, LARF, RSA, ESMP, ESAP):

Lot	Comunități/Părți interesate cheie	Calendarul consultărilor (orientativ)	Tipul de implicare	Responsabilități
Toate	Administrația Națională a Drumurilor Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale	De confirmat 2026	Atelier privind prezentarea pachetului de evaluare a impactului asupra mediului (EIA) Prezentarea concluziilor ESA și a măsurilor de atenuare. Reiterarea canalelor GRM și a cerințelor de monitorizare.	NRA / MIDR / Consultanții ESA
Toți	Administrația Națională a Drumurilor	De confirmat 2026	Publicarea pachetului ESA, a SEP, a NTS și a procedurii GRM pe site-ul web al NRA. Comunicat de presă + notificări pe rețelele sociale.	ANR / MIDR / Consultanți ESA

Tabelul5-7 : Pachetul indicativ de informare privind evaluarea impactului asupra mediului (ESA)

5.2. Activități de implicare a părților interesate pe durata ciclului de viață al proiectului

5.2.1. SEP și implicare suplimentară

Au fost elaborate un SEP specific proiectului și un mecanism dedicat de soluționare a reclamațiilor, în conformitate cu cerințele naționale și cu PR 10 al BERD. Aceste instrumente vor fi aprobate și implementate de către ANR și contractanți pentru a asigura o implicare continuă, transparentă și incluzivă pe tot parcursul ciclului de viață al proiectului. Implicarea suplimentară a părților interesate va continua pe parcursul fazelor de proiectare detaliată și de construcție, pentru a se asigura că toate grupurile afectate rămân informate și consultate. Implicarea continuă va aborda următoarele domenii prioritare:

- Măsuri privind accesul la proprietăți rezidențiale, facilități comerciale și terenuri agricole;
- Achiziționarea de terenuri (temporară, permanentă)
- Sănătatea și siguranța comunității pe durata construcției;
- Proiectarea infrastructurii pietonale (trecuri de pietoni, trotuare, acces la școli, biserici, grădinițe și alte facilități sociale);
- Coordonarea cu planurile locale de dezvoltare și cu calendarele proiectelor de infrastructură comunitară (de exemplu, alimentarea cu apă și canalizarea);
- Accesul la pășuni și parcele agricole de-a lungul drumului;
- Măsuri de siguranță rutieră identificate în cadrul auditului de siguranță rutieră (de exemplu, reducerea punctelor de acces, eliminarea obstacolelor care împiedică vizibilitatea și introducerea de măsuri de reducere a vitezei în localități);
- Planificarea pe termen lung a rețelei rutiere regionale (prognoze de trafic, planuri viitoare de ocolire); și
- Informarea publicului cu privire la soluțiile finale de proiectare, calendarele de construcție, oportunitățile de angajare, măsurile de siguranță și Mecanismul de soluționare a reclamațiilor.

SEP va fi implementat în comun de către Unitatea de Implementare a Proiectului (PIU) a NRA și contractanți, sub supravegherea echipei de mediu și social (E&S) a NRA, care va coordona, monitoriza și raporta activitățile de implicare a părților interesate. Rezultatele implicării părților interesate și statisticile privind reclamațiile vor fi sintetizate în rapoarte semestriale de monitorizare de mediu și social transmise către BERD.

SEP va rămâne un document evolutiv, actualizat pe măsură ce proiectarea proiectului, calendarul de construcție sau prioritățile părților interesate evoluează, asigurând conformitatea continuă cu cerințele PR 10 ale BERD și cu termenii de referință.

5.2.2. Metode de implicare pe durata ciclului de viață al proiectului

SEP prezintă activitățile-cheie de implicare a părților interesate care vor avea loc pe parcursul etapei de pregătire a proiectului, până la implementare și închidere. Pot fi incluse activități suplimentare în urma consultărilor cu beneficiarii proiectului, părțile interesate și contractanții, dacă acestea sunt considerate utile și necesare. SEP și ANEXELE oferă un Program cuprinzător de implicare a părților interesate care trebuie urmat pe parcursul ciclului de viață al proiectului. Metodele de implicare vor fi adaptate grupului de părți interesate și etapei respective și sunt propuse mai jos:

Metode de implicare	Scop/Descriere
Publicații electronice	Publicațiile online, precum anunțurile și invitațiile la consultări publice (publicate cu 10 zile înainte de consultări), sunt disponibile pe platformele web ale părților interesate principale, ale NRA/PIU și ale LPA (administrația publică locală), precum și pe platformele sociale precum Facebook/Viber, pentru a asigura o comunicare mai transparentă cu comunitățile. Linkurile către publicațiile online ale părților interesate, utilizate în cadrul implicării timpurii a părților interesate și în timpul consultărilor publice, sunt incluse în SEP.
Comunicate de presă	Presa și mijloacele de informare în masă utilizate vor sensibiliza publicul cu privire la disponibilitatea documentelor menționate mai sus în fiecare etapă a proiectului, inclusiv prin linkuri către site-ul web al PIU, unde documentele vor fi disponibile în format electronic. Presa și mijloacele de informare în masă vor fi utilizate, de asemenea, pentru a informa publicul cu privire la locul unde se află copiile fizice ale documentelor, astfel încât cetățenii să poată formula observații cu privire la acestea, precum și pentru a participa fizic la locurile de desfășurare a reuniunilor, atunci când acestea sunt organizate și se cunosc data, ora și locul exact.
Întâlniri și audieri publice	Divulgarea informațiilor ar trebui să sprijine consultarea. Consultarea este un proces bidirecțional de dialog între echipa de implementare a proiectului și părțile interesate. Aceste consultări vor avea loc de cel puțin două ori pe an pe durata ciclului de viață al proiectului și vor oferi tuturor cetățenilor posibilitatea de a ridica probleme în fața NRA/PIU. De asemenea, NRA/PIU va solicita feedback din partea comunităților cu privire la modalitățile de a spori eficiența consultărilor în procesul de implementare. Rezultatele acestor consultări vor fi documentate, convenite cu liderii comunităților și publicate pe site-ul web al NRA/PIU.
Ateliere	Vor fi organizate ateliere cu experți pentru a discuta revizuirea și dezvoltarea proiectelor în fazele de pre construcție, construcție și exploatare. De asemenea, vor fi organizate mai multe ateliere cu cetățeni/părți interesate. Principalele teme ale acestor ateliere vor fi modalitățile de informare și sensibilizare a părților interesate cu privire la beneficiile proiectului, procedura de implementare stabilită, calendarul de implementare a proiectului și GRM. Alte teme relevante pentru aceste ateliere vor fi identificate pe parcursul implementării proiectului.
FHG (discuții în grupuri de interese)	Discuțiile în grupuri focus ajută la identificarea preocupărilor locale, a așteptărilor, a riscurilor specifice amplasamentului și a oportunităților, asigurându-se că ESA integrează cunoștințele comunității, vulnerabilitățile și măsurile de atenuare specifice contextului. Discuțiile detaliate în grupuri focus cu comunitățile sunt prezentate în ANEXA G.
Interviuri cu informatori-cheie	Metodă de implicare ținută a părților interesate pentru a culege perspective avizate, bazate pe experiență, de la persoane cu cunoștințe aprofundate privind condițiile locale, procesele instituționale și impacturile potențiale ale proiectului. Acestea sprijină definirea domeniului de aplicare și evaluarea impactului prin furnizarea de informații calitative privind aspectele de mediu, sociale, de utilizare a terenurilor, de sănătate și de guvernare, contribuind la identificarea riscurilor, la perfecționarea măsurilor de atenuare și la completarea datelor obținute din sondaje și consultări publice.
Chestionar privind situația socială de referință/utilizarea terenurilor și relocarea	Documentează condițiile socio-economice ale gospodăriilor, modelele existente de utilizare a terenurilor și existența unor drepturi funciare formale sau informale. Ajută la identificarea persoanelor potențial afectate, la înțelegerea dependențelor legate de mijloacele de subsistență și la stabilirea punctului de referință pentru evaluarea impacturilor proiectului, a eligibilității pentru despăgubiri și a măsurilor viitoare de relocare sau de restabilire a mijloacelor de subsistență. Prezentat în ANEXA A
Broșuri/Note informative	Vor fi elaborate și distribuite, în cadrul întâlnirilor, al consultărilor publice și la instituțiile publice (LPA, FHG etc.), pliante cu informații care ar putea prezenta un interes sporit pentru părțile afectate, cum ar fi beneficiile investițiilor propuse. Pliantele vor fi disponibile în limbile română și rusă. ANEXA C

Metode de implicare	Scop/Descriere
Panouri informative	Utilizarea panourilor informative ale LPA. Pe aceste panouri informative vor fi afișate informațiile legate de proiect, relevante pentru fiecare etapă a implementării proiectului.
Scrisori	Scrisorile vor constitui un instrument utilizat pentru a facilita procesul de implementare a proiectului printr-o bună colaborare între entitățile de implementare și alte părți interesate.
Rapoarte	Rapoartele vor fi utilizate pentru a monitoriza implementarea proiectului și pentru a ține la curent principalele părți interesate ale proiectului.
E-mailuri	Pentru a facilita comunicarea între entitățile de implementare
GRM	GRM va fi instituit în conformitate cu cerințele PR10 ale BERD. Pentru proiect va fi creat un mecanism dedicat de soluționare a reclamațiilor. Părțile interesate vor putea depune reclamații în mod anonim, prin telefon sau online, utilizând formularul online GRM al PIU.
Registrul de reclamații	Locul în care reclamațiile, inclusiv cele transmise prin intermediul platformei online, sunt înregistrate (inclusiv reclamațiile transmise prin poștă sau în scris), gestionate, urmărite și soluționate prin intermediul unei baze de date.

Tabelul5-8 : Prezentare generală a metodelor de implicare

Toate consultările vor fi documentate (procese-verbale, liste de prezență, fotografii, rezumate).

Metode de colectare a feedback-ului

Părțile interesate pot trimite comentarii prin:

- Formulare de transmitere GRM (online și tipărite)
- Adresele de e-mail și poștale ale consultanților NRA și ESIA
- Registrele de la primării
- Cutii pentru feedback amplasate în clădirile administrative locale
- Depunerea directă în cadrul ședințelor publice

6. Impacturi potențiale

Evaluarea impactului social și de mediu (ESA) a fost elaborată în conformitate cu Politica de mediu și socială a BERD (2019) și cu cerințele de performanță (PR) relevante.

Obiectivul acesteia este de a identifica, descrie și evalua potențialele impacturi de mediu și sociale asociate cu Proiectul de reabilitare a drumului R7 și de a propune măsuri de atenuare și îmbunătățire proporționale cu nivelul de semnificație evaluat. Procesul de evaluare. ESIA a combinat cercetarea documentară, investigațiile pe teren, analiza spațială GIS și implicarea părților interesate pentru a construi o înțelegere solidă a condițiilor existente și a schimbărilor potențiale rezultate din proiect.

Procesul a avut ca scop integrarea atât a datelor tehnice, cât și a perspectivelor comunității într-un cadru coerent și semicantitativ.

Etapele cheie au inclus: Analiza informațiilor existente – studii tehnice, documentație de proiectare și rapoarte de planificare furnizate de client sau de instituțiile naționale.

- Verificarea pe teren – vizite structurate la fața locului pentru a confirma condițiile de referință, a identifica receptorii sensibili și a colecta date primare de mediu și sociale.
- Implicarea părților interesate – consultări cu persoanele afectate de proiect (PAP), reprezentanții comunității și ONG-urile pentru a identifica preocupările locale și a valida concluziile preliminare.
- Analiză bazată pe GIS – suprapunerea datelor spațiale pentru a identifica potențialele zone de conflict sau sensibilitățile cumulative.

Domeniile abordate. Cercetarea pe teren și analiza au acoperit atât domeniile biofizice, cât și cele socio-economice, inclusiv:

- Condiții de mediu – utilizarea terenurilor, vegetația, resursele de apă, geologia, calitatea solului, biodiversitatea și potențialele pericole naturale;
- Infrastructură și mobilitate – geometria drumurilor existente, fluxul de trafic și constrângerile de siguranță;
- Aspecte comunitare – mijloace de subsistență, acces la servicii și tipare de vulnerabilitate (femei, copii, persoane în vârstă, gospodării cu venituri reduse);
- Sănătate și siguranță publică – expunerea la zgomot, emisiile atmosferice și riscurile din faza de construcție;
- Dimensiunile de gen – diferențe de accesibilitate, siguranță și mobilitate între femei și bărbați;
- Legături socio-economice – ocuparea forței de muncă, dezvoltarea întreprinderilor locale și conectivitatea regională;
- Oportunități de impact pozitiv – acces îmbunătățit la educație, asistență medicală, piețe și locuri de muncă.

6.1. Metodologia de evaluare a impactului

Metoda propusă pentru raportul ESA va determina **semnificația unui impact** asupra unei componente de mediu/sociale (receptorul de impact) în funcție de trei (3) criterii:

- (i) *intensitatea* (determinată în funcție de valoarea/vulnerabilitatea receptorului de impact și de amploarea efectului),
- (ii) *durata* (aspectul temporal)

(iii) *extinderea* (aspectul spațial).

Semnificația unui impact se stabilește prin evaluarea intensității, duratei, extinderii și probabilității ca impactul să se producă într-un anumit context (domeniul de aplicare și scara geografică).

Se propune ca decizia privind semnificația impactului să fie luată utilizând următoarea abordare/logică:

Semnificația impactului = Intensitatea impactului + Durata (aspectul temporal) + Amploarea (aspectul spațial),
unde

Intensitatea impactului = Amploarea efectului + Valoarea receptorului,
unde

Amploarea efectului – amploarea efectului evaluează măsura în care caracteristicile structurale și funcționale ale componentei sunt afectate în mod negativ (Ridicată: atunci când efectul duce la pierderea sau modificarea caracteristicilor în ansamblu sau a celor principale ale receptorului, în așa măsură încât acesta riscă să-și piardă identitatea: de exemplu, distrugerea stratului fertil al solului, erodat iremediabil (spălat) de un scurgere cu putere devastatoare; Moderată: atunci când efectul duce la pierderea sau modificarea anumitor caracteristici ale componentei afectate, reducând astfel calitățile acesteia, fără însă a-i compromite identitatea: de exemplu, eroziunea eoliană a solului; Scăzută: atunci când efectul nu modifică în mod semnificativ caracteristicile elementului afectat, astfel încât acesta își păstrează identitatea, iar calitățile sale nu sunt degradate excesiv: de exemplu, depunerea de praf pe plante, care afectează funcția fotosintetică a acestora până la prima ploaie, care va restabili în totalitate această funcție).

Valoarea receptorului – valoarea de mediu/socială exprimă importanța relativă a unui receptor de impact. Aceasta se determină luând în considerare valoarea de mediu și/sau socială a receptorului, astfel cum este stabilită de reglementări sau de aprecierea evaluatorului sau a altor specialiști.

Durata – Durata indică aspectul temporal al impactului. Aceasta evaluează, în termeni relativi, cât timp impactul va interacționa cu mediul receptor. Termenii „pe termen lung”, „pe termen mediu” și „pe termen scurt” sunt folosiți pentru a descrie această perioadă de timp.

Amploarea – Amploarea se referă la aspectul spațial al impactului. Din motive practice, la fel ca în cazul duratei (aspectul temporal), este necesar să clasificăm această dimensiune. Se definesc astfel trei niveluri de amploare: regional, local și limitat.

Durata	Amploare	Intensitate		
		Ridicată	Moderat	Scăzută
Pe termen lung	Regional	H	H	M
Pe termen lung	Local	H	M	L
Pe termen lung	Limitat	M	M	L
Pe termen mediu	Regional	H	M	M
Pe termen mediu	Local	H	M	L
Pe termen mediu	Limitat	M	L	L
Pe termen scurt	Național	H	M	M
Pe termen scurt	Regional	M	L	L
Pe termen scurt	Local	M	L	L

Legenda culorilor: Galben = Scăzut (L), Portocaliu = Moderat (M), Roșu = Ridicat (H)

Tabelul6-1 : Grila de evaluare semicantitativă

În final, semnificația este clasificată ca Ridică, Moderată sau Scăzută în conformitate cu această matrice. În cazul în care probabilitatea ca un impact să fie „ ” este incertă, acesta este calificat ca Cert, Probabil sau Posibil.

6.2. Mediul fizic

6.2.1. Aerul și schimbările climatice

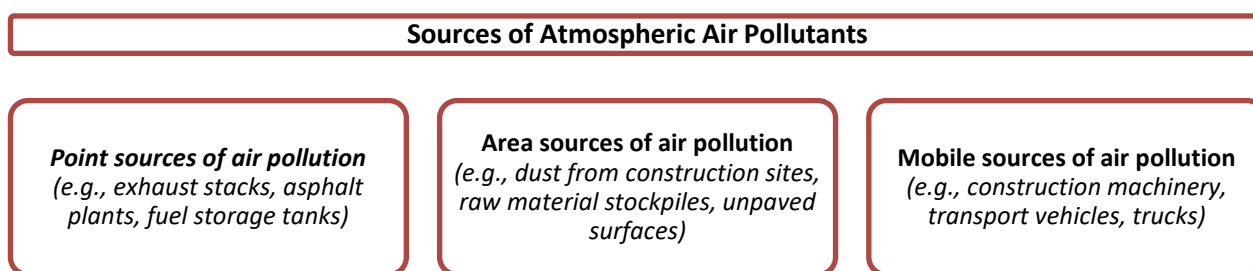


Figura6-1 : Surse de poluare a aerului atmosferic

Faza de construcție

Se preconizează că emisiile atmosferice vor proveni din activitățile asociate cu reconstrucția și reabilitarea coridorului rutier R7, care include șase tronsoane cu o lungime totală de peste 100 km.

Printre principalele surse de poluare a aerului pe durata lucrărilor de construcție se vor număra:

- Praful generat mecanic, rezultat din lucrările de terasament (excavare, nivelare, compactarea solului și manipularea materialelor), traficul pe suprafețe neasfaltate și eroziunea eoliană din zonele de depozitare.
- Emisiile de gaze de eșapament, generate de utilajele de construcții cu motor diesel și de vehiculele utilizate pentru transportul materialelor, al personalului și al deșeurilor.
- Emisiile de compuși organici volatili (COV) în timpul operațiunilor de turnare a asfaltului.
- În plus, având în vedere turbiditatea deja ridicată observată în unele surse de apă (de exemplu, Țarigrad – 8,33 NTU), trebuie implementate măsuri stricte de suprimare a prafului prin pulverizarea controlată a apei în zonele construite. Acest lucru este necesar pentru a preveni sedimentarea suplimentară a corpurilor de apă de suprafață și potențiala contaminare a apelor subterane prin infiltrarea particulelor fine mobilizate în timpul activităților de construcție.

Exploatare și întreținere

Se preconizează că impactul prafului va fi localizat și temporar, afectând în primul rând lucrătorii din construcții, locuitorii din așezările din apropiere (de exemplu, Șolcani, Zgurița, Chetrosu, Rîșcani) și vegetația locală.

Se anticipează următoarele emisii specifice:

- Emisii de praf generate de activitățile de defrișare și de excavare.
- Gaze de eșapament care conțin poluanți critici, precum dioxidul de azot (NO₂) și monoxidul de carbon (CO).
- Emisii volatile în timpul aplicării straturilor de asfalt.

Deși activitățile de construcție vor crește temporar emisiile de gaze cu efect de seră (GES) din cauza consumului de combustibil, se preconizează că contribuția globală la schimbările climatice va fi neglijabilă la scară regională.

Pe termen lung, reabilitarea drumului R7 va îmbunătăți fluxul de trafic și va reduce timpul de staționare cu motorul pornit al vehiculelor.

Planul de acțiune socială și de mediu (ESAP) prevede monitorizarea periodică a calității aerului în puncte reprezentative de-a lungul coridorului rutier în primii ani de funcționare. Scopul monitorizării este de a verifica respectarea standardelor naționale de calitate a aerului și de a confirma că proiectul nu contribuie la deteriorarea calității aerului ambiant în comunitățile învecinate.

Etapa	Impact	Intensitate	Durată	Extindere	Semnificația impactului
C	Emisiile de praf generate de activitățile de construcție	Ridicat	Pe termen scurt	Local	Moderat
C	Emisiile de poluanți atmosferici asociate traficului generat de activitățile de construcții	Moderat	Pe termen scurt	Local	Scăzut
O	Emisiile de praf asociate traficului rutier	Scăzut	Pe termen lung	Local	Scăzut
O	Emisiile atmosferice generate în timpul fluxului de trafic operațional	Moderat	Pe termen lung	Local	Moderat

Tabelul6-2 : Matrice de evaluare a impacturilor potențiale asupra calității aerului

6.2.2. Sol

Impactul proiectului asupra solului și subsolului este evaluat atât pentru faza de construcție, cât și pentru cea de exploatare, pe baza figurii.

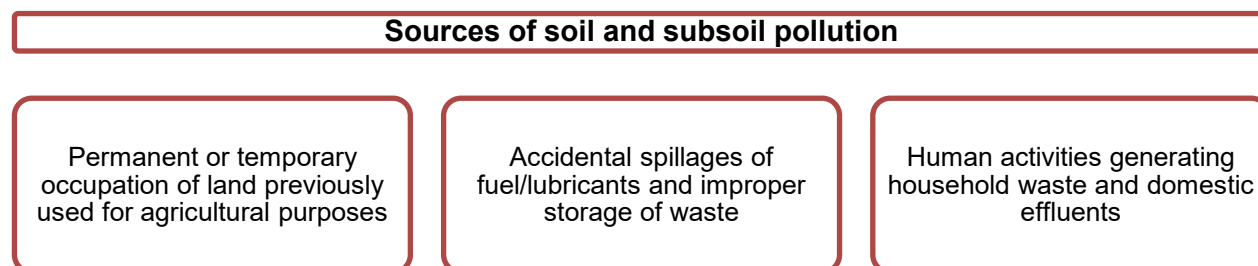


Figura6-2 : Surse de poluare a solului și subsolului

Faza de construcție

Activitățile de reabilitare și reconstrucție de-a lungul celor șase tronsoane ale drumului R7 pot genera următoarele impacturi asupra resurselor solului:

- Deversări accidentale de combustibili și lubrifianți: Utilizarea utilajelor grele și a vehiculelor de transport prezintă un risc de contaminare a solului din cauza scurgerilor accidentale în timpul funcționării sau a întreținerii inadecvate.
- Gestionarea necorespunzătoare a materialelor de construcție și a deșeurilor: Depozitarea necontrolată a reziduurilor tehnologice sau a deșeurilor menajere pe șantierele de construcție poate duce la poluarea chimică a solului.
- Pierderea calității și a fertilității solului: Organizarea șantierului, drumurile de acces temporare și îndepărtarea necorespunzătoare a stratului superior de sol pot degrada structura solului fertil.
- Vulnerabilitate crescută la eroziune: Lucrările de excavare și realizarea gropilor de fundație pot declanșa procese de eroziune, în special în zonele cu relief undulat, cum ar fi Dealurile Soroca și Dealurile Prutului

Mijlociu.

- Impactul carierelor de împrumut: Extracția materialelor necesare pentru lucrările de terasament implică pierderea temporară a solului vegetal și modificarea reliefului local.

Exploatare și întreținere

După finalizarea lucrărilor, riscurile la adresa solului sunt reduse, dar rămân prezente prin:

- Eroziunea cauzată de scurgerea apelor pluviale: Apa care se scurge de pe suprafața drumului și de pe terasamente poate provoca eroziune dacă sistemele de drenaj (șanțuri, canale, podețe) nu sunt întreținute corespunzător.
- Poluarea accidentală: Riscuri asociate scurgerilor provenite de la vehiculele aflate în tranzit sau de la echipamentele de întreținere a drumurilor.

Fază	Impact	Intensitate	Durată	Extindere	Semnificația impactului
C	Pierderi accidentale de combustibil și lubrifianți	Scăzută	Pe termen scurt	Local	Moderat
C	Gestionarea neconformă a materialelor de construcție și a deșeurilor	Moderat	Pe termen scurt	Local	Scăzut
C	Pierderea calității solului fertil din cauza amenajării șantierului	Ridicat	Pe termen scurt	Local	Moderat
C	Vulnerabilitate crescută la eroziune din cauza excavării și a realizării gropilor de fundație	Ridicat	Pe termen scurt	Local	Moderat
C	Pierderea temporară a stratului vegetal pentru cariera de împrumut și drumul de acces; risc de eroziune; modificarea reliefului local.	Moderat	Pe termen mediu	Local	Moderat
O	Eroziunea solului cauzată de scurgerea apelor pluviale	Scăzut	Pe termen scurt	Local	Scăzut
O	Pierderi accidentale de combustibil și lubrifianți	Scăzut	Pe termen scurt	Local	Scăzut

Tabelul6-3 : Matrice de evaluare a impacturilor potențiale asupra solului/subsolului

6.2.3. Resurse de apă

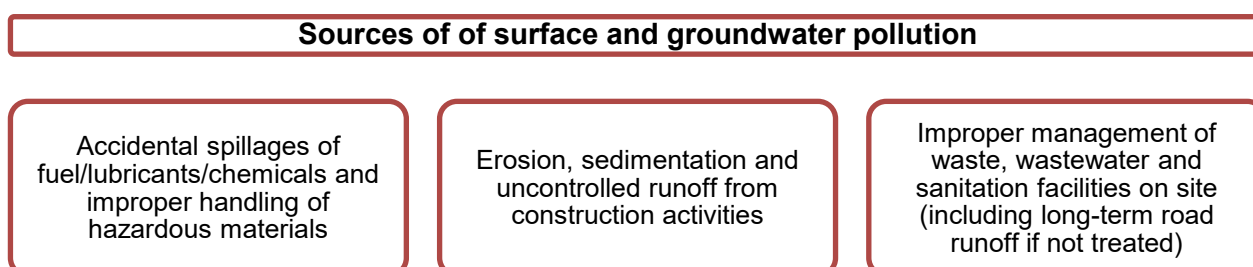


Figura 6-3: Surse de poluare a apelor de suprafață și subterane

Poluarea apei reprezintă o problemă de mediu semnificativă în Republica Moldova. Principalele surse includ atât surse punctuale (de exemplu, deversările de ape uzate municipale și industriale), cât și surse difuze nepunctuale (de exemplu, scurgerile agricole, gospodăriile care nu sunt racordate la rețelele de canalizare și scurgerile de pe drumuri, din zonele industriale și din depozitele de deșeuri). Conform Inspectoratului pentru

Protecția Mediului, apele uzate menajere netratate reprezintă o parte substanțială a poluării, aproximativ 65% dintre gospodării nefiind racordate la rețelele centralizate de canalizare. Poluarea difuză este deosebit de dificil de monitorizat și controlat.

Faza de construcție

Proiectul nu implică o extracție semnificativă de apă în scopuri de construcție. Cererea de apă pe durata construcției va fi redusă, fiind destinată în principal suprimării prafului, lucrărilor de betonare și consumului casnic al lucrătorilor. Apa tehnică va fi furnizată de operatorii locali de alimentare cu apă numai după coordonarea cu autoritățile publice locale (APL), pentru a se asigura că nu există efecte negative asupra disponibilității apei pentru comunitate. Apa potabilă pentru muncitori va fi furnizată sub formă de apă îmbuteliată de la furnizori comerciali autorizați. Rezultatele indică faptul că apa din fântânile investigate nu este potabilă din cauza contaminării microbiologice și chimice semnificative.

Sursele potențiale de poluare a apelor de suprafață și subterane în timpul construcției sunt în principal accidentale și au o probabilitate redusă, rezultând din funcționarea defectuoasă a echipamentelor sau din gestionarea necorespunzătoare a șantierului. Se preconizează că impactul asupra apelor de suprafață va fi limitat și de scurtă durată, în timp ce nu se anticipează impacturi semnificative asupra apelor subterane, având în vedere că nivelurile pânzei freatice sunt, în general, la o adâncime mai mare de 3,0 m sub nivelul carosabilului (loturile 1–2) sau sunt prezente sporadic (lotul 3).

Sursele potențiale de poluare în faza de construcție includ:

- Depozitarea sau manipularea necorespunzătoare a materiilor prime (combustibili, uleiuri, lubrifianti, ciment);
- Scurgeri de ulei și combustibil din utilaje și vehicule;
- Gestionarea sau depozitarea necorespunzătoare a deșeurilor de construcție și menajere;
- Deteriorarea sau amplasarea necorespunzătoare a instalațiilor sanitare;
- Modificări locale ale regimului natural de scurgere datorate lucrărilor de excavare, de terasament sau depozitelor temporare;
- Eroziunea și sedimentarea din zonele defrișate sau din stocuri, în special în timpul precipitațiilor abundente în apropierea cursurilor de apă (de exemplu, râul Camenca – Lotul 3, râul Copăceanca – Lotul 2, râul Prut – Lotul 5, fluviul Nistru – Lotul 6).

Având în vedere starea deja degradată a apelor de suprafață (clasele IV și V) din zona proiectului, în special în vecinătatea lucrărilor de reabilitare a podurilor (râurile Cubolta, Răut, Camenca), orice deversare accidentală de solide în suspensie sau hidrocarburi ar avea ca rezultat impacturi de mediu disproporționat de grave.

Prin urmare, instalarea de bariere de sedimente (garduri de nămol) și a unor instalații temporare de sedimentare/decantare (bazine de decantare) va fi implementată ca măsură obligatorie de atenuare în următoarele locații: PC 241+45 (Cubolta), PC 384+26 (Răut) și PC 624+95 (Camenca).

Faza de exploatare

În faza operațională, principalul impact potențial asupra resurselor de apă este legat de scurgerea apelor pluviale de pe suprafața drumului, care pot conține solide în suspensie, hidrocarburi, metale grele provenite din uzura anvelopelor și a frânelor, precum și alți poluanți specifici traficului rutier. Deversările accidentale

cauzate de incidente rutiere reprezintă un alt risc cu probabilitate redusă.

Proiectul include sisteme adecvate de drenaj pe toate loturile, cu instalații specifice de colectare și tratare a apelor pluviale în zonele sensibile. Pe lotul 6 (în zona de protecție a fluviului Nistru), au fost proiectate două separatoare de hidrocarburi (OilMega H1300-10 și H1300-30) pentru a trata porțiunea cea mai poluată a scurgerilor înainte de deversare, reducând semnificativ încărcăturile poluante către corpurile de apă receptoare.

Cu o întreținere corespunzătoare a infrastructurii de drenaj, se preconizează că impacturile pe durata exploatarei vor fi minore și localizate l .

Etapă	Impact	Intensitate	Durată	Amploare	Semnificația impactului
C	Scurgeri de ulei și combustibil din utilaje și vehicule	Moderată	Pe termen scurt	Local	Scăzut
C	Poluarea apei cauzată de gestionarea necorespunzătoare a deșeurilor/apelor uzate	Ridicat	Pe termen scurt	Local	Moderat
C	Eroziunea și sedimentarea cauzate de lucrările de terasament și de haldele de depozitare	Moderat	Pe termen scurt	Local	Scăzut
C	Modificarea locală a modelelor de drenaj	Scăzut	Pe termen scurt	Local	Scăzut
C	Utilizarea resurselor locale de apă pentru construcții (suprimarea prafului etc.)	Scăzut	Pe termen mediu	Local	Scăzut
O	Scurgeri de ape pluviale care conțin poluanți rutieri	Scăzut	Pe termen lung	Local	Scăzut
O	Deversări accidentale cauzate de incidente rutiere	Ridicat	Pe termen scurt	Local	Moderat

Tabelul6-4 : Matricea de evaluare a impacturilor potențiale asupra resurselor de apă

Evaluare în matrice - cu condiția ca măsurile de atenuare propuse (inclusiv planurile de intervenție în caz de urgență, gestionarea deșeurilor, controlul eroziunii și sistemele dedicate de tratare a apelor pluviale de pe Lotul 6, precum și măsuri similare adaptate în zona de protecție a râului Prut de pe Lotul 5) să fie implementate integral și monitorizate periodic, nu se anticipează impacturi negative semnificative asupra calității apelor de suprafață sau subterane. Nu se preconizează ca proiectul să provoace o deteriorare suplimentară a stării actuale a calității apei în bazinele hidrografice ale râurilor Prut și Nistru.

6.2.4. Zgomot și vibrații

Receptori sensibili identificați. Zonele rezidențiale situate la o distanță mai mică de 100 m de drum au fost identificate ca receptori sensibili în următoarele localități:

- Loturile 1 și 6: Cosăuți, Soroca, Cureșnița Nouă, Șolcani, Zgurița, Chetrosu
- Loturile 2 și 4: Drochia, Nicoreni, Rîșcani
- Lotul 3: Pîrjota, Hiliuți, Șaptebani, Gălășeni, Petrușeni

Faza de construcție

Activitățile de reabilitare și reconstrucție vor genera niveluri temporar crescute de zgomot și vibrații, cu un impact global evaluat ca fiind moderat:

- Surse de zgomot: funcționarea utilajelor grele (excavatoare, buldozere, compresoare, cilindri vibratorii, mașini de frezat asfalt) și a camioanelor cu motor diesel.
- Transportul materialelor: zgomotul generat de circulația camioanelor pe drumurile de acces și prin localități.
- Impact asupra comunității: Expunerea prelungită poate afecta sănătatea și confortul locuitorilor din zonele

adiacente drumului, în special în secțiunile în care locuințele sunt situate la distanțe mici (de doar 10–15 m) de carosabil.

- Impactul asupra clădirilor: Vibrațiile rezultate din interacțiunea dintre utilaje și sol, precum și din activitățile de compactare pot provoca oboseală structurală sau daune minore (de exemplu, fisuri) clădirilor mai vechi sau vulnerabile din apropiere.
- Impact asupra biodiversității: Zgomotul și vibrațiile vor acționa ca factori de perturbare pentru fauna sălbatică, în special în zone sensibile, cum ar fi siturile Emerald și rezervațiile forestiere (de exemplu, Lotul 3 și Lotul 6).

Faza de exploatare

După finalizarea lucrărilor, principala sursă de zgomot va fi traficul rutier (interacțiunea dintre anvelope și carosabil, efectele aerodinamice și funcționarea motorului). Importanța generală a impactului este evaluată ca fiind moderată până la scăzută:

- Creșterea volumului de trafic: Modernizarea drumurilor poate atrage un flux de trafic mai mare, inclusiv vehicule grele, ceea ce ar putea duce la creșterea nivelurilor de zgomot, în special pe timp de noapte.
- Impact pozitiv al variantei ocolire de la Drochia (Lotul 4): Construcția variantei ocolire de la Drochia va genera un impact social pozitiv semnificativ prin devierea traficului de tranzit greu departe de centrul urban, reducând astfel substanțial nivelurile de zgomot și vibrații pentru unitățile medicale, școli și zonele rezidențiale centrale.

Etapă	Impact	Intensitate	Durață	Amploarea	Importanța impactului
C	Zgomotul generat de utilajele de construcții (excavatoare, buldozere, compresoare, vibratoare, camioane diesel, mașini de frezat asfalt)	Ridicat	Pe termen mediu	Limitat	Moderat
C	Zgomot temporar provenit din transportul materialelor pe drumurile de transport	Moderat	Pe termen mediu	Local	Moderat
C	Impact potențial asupra receptorilor sensibili (școli, spitale etc.)	Ridicat	Pe termen scurt	Limitat	Moderat
O	Se preconizează că nivelurile de zgomot generate de transportul auto vor fi reduse datorită îmbunătățirii suprafeței drumului, dar este posibilă și o creștere a acestora ca urmare a creșterii intensității traficului.	Moderat	Pe termen lung	Local	Moderat

Tabelul6-5 : Matrice de evaluare a impacturilor potențiale asupra zgomotului și vibrațiilor

6.2.5. Deșeuri

Activitățile de reabilitare și reconstrucție a drumului național R7 (loturile 1–6) vor genera o gamă largă de fluxuri de deșeuri, provenite atât din procesele tehnologice (frezarea asfaltului, demolarea structurilor existente, lucrări de excavare), cât și din activitățile auxiliare de pe șantier (ambalaje, reziduuri de materiale, deșeuri de tip municipal).

Gestionarea corespunzătoare a deșeurilor reprezintă o componentă cheie a protecției mediului și a respectării legislației naționale (Legea nr. 209/2016 privind deșeurile) și a standardelor internaționale (Cerința de performanță 3 a BERD – PR3).

Principalele tipuri de deșeuri identificate pentru proiectul R7 și măsurile specifice

- Deșeuri inerte din construcții și demolări:
 - Asfalt frezat: Urmează să fie reutilizat în mare parte prin reciclare la rece cu stabilizare cu liant hidraulic, o soluție ecologică planificată pentru loturile 1, 2 și 3.
 - Beton spart și borduri: Generate în urma demolării canalelor de scurgere și a reconstrucției celor 7 poduri majore de-a lungul traseului (de exemplu, râul Cubolta, râul Răut, râul Copăceanca).
 - Pământ excavat și materiale de carieră: materialul excedentar va fi utilizat pentru umplerea zonelor locale afectate de eroziune sau transportat la depozite autorizate.
- Deșeuri metalice: armături din oțel și structuri metalice recuperate în urma reabilitării podurilor existente d .
- Deșeuri de lemn: cofraje uzate, paleți deteriorați și elemente temporare din lemn.
- Deșeuri verzi (vegetație): rezultate din defrișarea versanților și îndepărtarea arborilor (estimată la aproximativ 1.628 de copaci pentru loturile 1, 2, 3 și 4). Lemnul va fi recoltat numai pe baza permiselor de tăiere eliberate de Agenția de Mediu.
- Deșeuri de ambalaje: Saci de ciment, folii de plastic, cutii de carton și containere din zonele de organizare a șantierului.
- Deșeuri periculoase: uleiuri uzate, filtre de ulei și de combustibil, cârpe contaminate cu produse petroliere, vopsele și adezivi. Acestea necesită o manipulare strictă pentru a preveni contaminarea solului și a apei.
- Deșeuri municipale și menajere: Deșeuri alimentare și echipamente de protecție personală uzate generate de taberele de muncitori.

Principii generale de gestionare a deșeurilor pentru proiectul R7

- Aplicarea principiului „3R” – Reducere, Reutilizare, Reciclare: Acordarea priorității utilizării materialelor reciclate (de exemplu, asfalt recuperat) pentru a minimiza emisiile în atmosferă și consumul de resurse naturale.
- Amenajarea unor zone de depozitare temporară: Contractantul va amenaja pe șantier zone desemnate și marcate clar pentru colectarea separată a deșeurilor, echipate cu containere adecvate.
- Interdicții stricte: Este strict interzisă aruncarea, îngroparea sau arderea deșeurilor pe șantier sau în zonele adiacente (păduri, cursuri de apă).
- Conformitate și raportare: Contractantul va întocmi un Plan de gestionare a deșeurilor ca parte a C-ESMP, va monitoriza continuu cantitățile de deșeuri și va raporta lunar inginerului de supraveghere și Administrației Naționale a Drumurilor (NRA).
- Instruirea personalului: Tot personalul va fi instruit cu privire la procedurile corespunzătoare de manipulare a deșeurilor, în special a celor periculoase, pentru a reduce la minimum riscul de deversări accidentale.
- Eliminarea finală: Deșeurile care nu pot fi reutilizate vor fi transportate și eliminate exclusiv la instalații autorizate, în baza unor contracte cu operatori autorizați.

6.3. Biodiversitate

Traseele rutiere actuale traversează unele zone sensibile din punct de vedere al biodiversității, cum ar fi: siturile Emerald, zonele de protecție naturală (NPA), inclusiv zonele umede și ecosistemul forestier.

Având în vedere riscul prezenței unor specii de mamifere, în special *Felis silvestris*, *Meles meles* s.a., se recomandă ca constructorul să angajeze un specialist în mediu/biodiversitate care să efectueze o monitorizare prealabilă lucrărilor de construcție pentru a evalua, în special, sectoarele forestiere adiacente (Saptebani), amplasamentele podurilor, precum și râurile Prut și Nistru înainte de începerea lucrărilor. În cazul în care se identifică vidre sau alte mamifere, ar trebui solicitată consultanță suplimentară de la un zoolog calificat de la Institutul de Zoologie (USM). Zoologul poate oferi, de asemenea, recomandări cu privire la măsurile corective necesare, în conformitate cu cerințele legislației privind mediul și biodiversitatea (Legea regnului animal nr. 439/1997, Legea nr. 325/2005 cu privire la Cartea Roșie a Republicii Moldova, Legea nr. 1538/1998 privind fondul ariilor naturale protejate de stat etc.).

Datele obținute în etapa de proiectare detaliată privind monitorizarea speciilor de animale (păsări) din zonele de construcție a drumului au stabilit următorul impact potențial, pe loturi:

Lotul 3:

- În etapele de construcție și exploatare a drumului, ecosistemele forestiere și habitatele din situl Emerald „Prutul de Mijloc” și din zonele protejate „Șaptebani” și „Lucăcenii”, adiacente zonei drumului, vor fi afectate în mod direct. Pădurea este situată de-a lungul drumului, iar defrișarea planificată va afecta direct flora habitatului, iar fauna va fi perturbată de zgomot, vibrații, poluarea aerului cu praf și alte factori.
- În fazele de construcție și exploatare a drumului, se estimează un impact moderat asupra habitatelor păsărilor și a speciilor melifere comune din zonele sensibile (zonele naturale protejate, siturile din rețeaua Emerald, ecosistemele forestiere) adiacente zonei de exploatare a drumurilor.
- Pentru celelalte ecosisteme: agricole, de stepă și mlaștini din zona acestui lot, se estimează un impact redus.

Loturile 1, 2 și 4:

- Siturile din Rețeaua Emerald „Lunca Baraboi” (Lotul 2) și NPA sunt situate la o distanță destul de mare față de drum, astfel încât habitatele acestora nu pot fi afectate de riscul de degradare sau de modificare a zonelor speciilor țintă de animale și plante; prin urmare, impactul în etapa de construcție poate fi considerat moderat, în special din cauza zgomotului, vibrațiilor și poluării atmosferice, iar în etapa de exploatare se estimează un impact redus.
- Pentru celelalte ecosisteme – forestiere, agricole, de stepă și mlaștini – din zona acestui lot, se estimează un impact redus.

LOTUL 6:

- În etapele de construcție și de exploatare a drumului, ecosistemele forestiere și habitatele din situl Emerald „Stâncile Nistene”, precum și din zonele de protecție naturală (rezervații peisagistice) adiacente zonei drumului vor fi afectate direct. Fauna de-a lungul drumului poate fi perturbată de zgomot, vibrații, poluarea aerului cu praf și altele.
- În fazele de construcție a drumului, pentru fauna acvatică (păsări acvatice, pești și altele) din zonele

sensibile ale ecosistemelor acvatice și palustre ale râului Nistru, situate în apropierea zonei drumului, se estimează un impact ridicat, iar în fazele de exploatare a drumului se estimează un impact moderat. După analizarea impactului asupra speciilor, a habitatelor acestora și a ecosistemelor naturale, în special a celor forestiere, acvatice, palustre etc., în zonele sensibile, au fost stabilite principalele tipuri de impact pentru etapele proiectului, durata și intensitatea acestuia (Tabelul6-6)

Etapă	Impact	Intensitate	Durată	Amploare	Semnificația impactului
LOTUL 3					
C	Impact asupra sitului Emerald și asupra NPA	Moderat	Pe termen mediu	Limitat	Moderat
C	Impactul asupra ecosistemelor forestiere și a florei	Moderat	Pe termen mediu	Local	Ridicat
C	Impact asupra faunei	Moderat	Pe termen mediu	Limitat	Moderat
C	Impact asupra faunei acvatice (păsări, pești și altele)	Moderat	Pe termen mediu	Limitat	Scăzut
O	Impact asupra sitului Emerald și a NPA	Moderat	Pe termen lung	Limitat	Moderat
O	Impact asupra ecosistemelor forestiere și a florei	Scăzut	Pe termen lung	Local	Moderat
O	Impact asupra faunei	Scăzut	Pe termen lung	Limitat	Moderat
O	Impact asupra faunei acvatice (păsări, pești și altele)	Scăzut	Pe termen lung	Limitat	Scăzut
LOTURILE 1, 2 și 4					
C	Impact asupra sitului Emerald și a NPA	Moderat	Pe termen mediu	Limitat	Moderat
C	Impact asupra ecosistemelor forestiere și a florei	Moderat	Pe termen mediu	Local	Moderat
C	Impactul asupra faunei	Moderat	Pe termen mediu	Limitat	Moderat
C	Impact asupra faunei acvatice (păsări, pești și altele)	Moderat	Pe termen mediu	Limitat	Scăzut
O	Impact asupra sitului Emerald și a NPA	Moderat	Pe termen lung	Limitat	Scăzut
O	Impact asupra ecosistemelor forestiere și a florei	Scăzut	Pe termen lung	Local	Scăzut
O	Impact asupra faunei	Scăzut	Pe termen lung	Limitat	Scăzut
O	Impact asupra faunei acvatice (păsări, pești și altele)	Scăzut	Pe termen lung	Limitat	Scăzut
Lotul 6					
C	Impact asupra sitului Emerald și a NPA	Moderat	Pe termen mediu	Limitat	Moderat
C	Impact asupra ecosistemelor forestiere și a florei	Moderat	Pe termen mediu	Local	Moderat
C	Impact asupra faunei (mamifere, reptile, amfibieni)	Moderat	Pe termen mediu	Limitat	Ridicat
C	Impactul asupra faunei acvatice (păsări acvatice, pești și altele)	Moderat	Pe termen mediu	Limitat	Ridicat
O	Impact asupra sitului Emerald și a NPA	Moderat	Pe termen lung	Limitat	Moderat
O	Impact asupra ecosistemelor forestiere și a florei	Scăzut	Pe termen lung	Local	Scăzut
O	Impact asupra faunei	Scăzut	Pe termen lung	Limitat	Moderat
O	Impact asupra faunei acvatice (păsări, pești și altele)	Moderat	Pe termen lung	Limitat	Moderat

Tabelul6-6 : Matrice de evaluare a impacturilor potențiale asupra biodiversității

Pentru a evita impactul potențial asupra zonelor sensibile, în perioada premergătoare construcției, este important ca constructorul să ia în considerare nu numai infrastructura principală în sine, ci și toate instalațiile și facilitățile conexe, cum ar fi drumurile de acces temporare, facilitățile și echipamentele de depozitare, șantierele de construcție, fundațiile din beton, cablurile instalate temporar, reziduurile și spațiile pentru

depozitarea pământului excavat etc., pentru a evita pe cât posibil deteriorarea habitatelor plantelor și animalelor, inclusiv a păsărilor.

Faza de construcție

Printre impacturile potențiale asupra biodiversității care pot apărea în timpul fazei de construcție a drumului se numără:

- Perturbarea solului poate afecta habitatele florei și faunei
- Praful și emisiile de gaze de eșapament provenite de la utilajele de construcții, vehicule și echipamente
- Perturbarea și/sau distrugerea arbuștilor mici și a tufișurilor
- Zgomotul și vibrațiile pot constitui un factor de perturbare pentru fauna sălbatică din cauza poluării fonice, dar pot avea și un efect de fragmentare asupra rutelor de migrație ale animalelor sălbatice
- Poluarea aerului cauzată de echipamente și vehicule poate afecta habitatele florei și faunei.

Implementarea proiectului va avea un impact ridicat asupra speciilor de floră și faună din pădurile Fondului Forestier existente în zona sectorului studiat (în special în Șaptebani, pădurea Lucăceni – Lotul 3).

Defrișarea arborilor din loturile 1, 2 și 4 ar putea fi necesară în anumite locuri, însă va exista un număr redus de specii comune, neacoperite de arbuști, care au crescut spontan de-a lungul traseului.

În acest sens, contractantul va fi responsabil de reducerea oricărui impact asupra speciilor, în special asupra faunei și florei, în etapa de construcție. În special, se va efectua o evaluare permanentă a impactului defrișării și distrugerii vegetației accidentale, directă sau indirectă, neplanificată, ca urmare a activităților desfășurate.

Toate operațiunile de defrișare se vor desfășura exclusiv în benzile de protecție ale drumului; în funcție de volumul de lemn evaluat, va fi necesară obținerea autorizației de la Agenția de Mediu, în conformitate cu cerințele legale. Contractantul va fi responsabil pentru orice defrișare și distrugere ilegală a vegetației, directă sau indirectă, neplanificată, cauzată de activitățile desfășurate. Pentru orice astfel de acțiuni, Inspectoratul pentru Protecția Mediului va aplica amenzi și despăgubiri, în conformitate cu cerințele legale.

În ceea ce privește fauna, este important de menționat că proiectul nu va provoca pierderea habitatelor valoroase ale speciilor aflate sub protecție națională și internațională. Desigur, drumul R7 reprezintă o barieră în calea migrației libere a faunei sălbatice, fragmentând habitatul natural al pădurilor din jurul drumului. Acest aspect este crucial pentru speciile care migrează sau se deplasează în căutarea hranei, a partenerilor sau a unor noi teritorii. Există coliziuni între animale și vehicule pe drumul R7, deși nu foarte frecvente, dar acestea reprezintă un pericol atât pentru fauna sălbatică, cât și pentru siguranța șoferilor și a pasagerilor. Podurile identificate, care pot fi utilizate de animale ca ecoducte, ar reduce semnificativ numărul acestor coliziuni, protejând astfel animalele și prevenind accidente rutiere, și ar avea mai multe efecte pozitive semnificative, atât pentru conservarea faunei sălbatice și a biodiversității, cât și pentru siguranța rutieră.

Faza operațională

Principalele riscuri pentru biodiversitate și habitate identificate pe durata perioadei de exploatare vizează zonele sensibile din siturile Emerald, zonele de protecție naturală (NPA), pădurile și râul Nistru și sunt specifice: creșterea traficului rutier, zgomotul și vibrațiile pot deveni factori de perturbare a faunei sălbatice din cauza poluării fonice și atmosferice. În plus, poluarea cu praf și gaze poate crește în zonele coridorului de impact de 150 de metri de-a lungul drumului. În același timp, este important de menționat că, pe drumul renovat, vehiculele circulă cu o viteză stabilă, fără oprii frecvente în zonele deteriorate ale drumului, așa cum se

întâmplă în prezent, ceea ce va reduce considerabil poluarea atmosferică de-a lungul drumului, cu un impact mai redus asupra habitatelor naturale.

De asemenea, se preconizează că factorul antropic asupra pădurilor din siturile „Emerald” și asupra fondului forestier adiacent drumului va crește, determinând astfel o creștere a numărului de vizitatori pe termen scurt, a celor care practică sporturi și camping, precum și a persoanelor care vizitează spontan pădurile, ceea ce va necesita o monitorizare sporită din partea entităților silvice cu privire la riscurile care pot fi aduse pădurii, florei și faunei din acestea.

Un alt factor cu posibil impact asupra biodiversității îl pot constitui lucrările de reparație și întreținere a drumurilor, aspecte care vor necesita, de asemenea, o monitorizare sporită în zonele siturilor „Emerald”, ale ANPS și ale fondului forestier adiacent drumului.

În același timp, se preconizează că punerea în aplicare cu succes a măsurilor propuse de ESA pentru Proiectul de reabilitare a drumului R7, în conformitate cu standardele de mediu naționale și internaționale, va aduce numeroase beneficii, consolidând rețeaua ecologică de-a lungul siturilor „Emerald”, contribuind astfel la protecția și conservarea habitatelor și a biodiversității acestora.

Pentru **Lotul 5 (granița cu România)** și **Lotul 6 (granița cu Ucraina)**, în etapa preliminară, Ministerul Mediului al Republicii Moldova va iniția procedura de evaluare a impactului asupra mediului într-un context transfrontalier (în conformitate cu articolul 11 din Legea nr. 86/2024 și cu tratatele internaționale la care Republica ă Moldova este parte (**Convenția privind evaluarea impactului asupra mediului în context transfrontalier (Convenția de la Espoo) și Protocolul privind evaluarea strategică de mediu (Protocolul SEA)**)). Autoritățile competente și publicul din statele vecine potențial afectate vor fi informate și consultate. Rezultatele consultărilor transfrontaliere vor fi luate în considerare în cadrul procesului decizional privind mediul. Toate procedurile de inițiere a evaluării impacturilor transfrontaliere și rezultatele acestora vor fi publicate pe site-ul oficial: <https://mediu.gov.md/ro/evaluarea-impactului-asupra-mediului-context-transfrontalier>.

Pentru loturile 5 și 6, situate în apropierea frontierelor cu România și, respectiv, cu Ucraina, Ministerul Mediului al Republicii Moldova va stabili dacă proiectul poate genera efecte transfrontaliere semnificative asupra mediului. În cazul identificării unor astfel de efecte, se va iniția procedura de EIA transfrontalieră în conformitate cu legislația națională, Convenția de la Espoo și Protocolul privind evaluarea strategică de mediu (SEA). Autoritățile competente și publicul din statele vecine potențial afectate vor fi informate și consultate. Rezultatele consultărilor transfrontaliere vor fi luate în considerare în cadrul procesului decizional privind mediul.

6.4. Riscuri și impacturi socio-economice, precum și asupra sănătății, siguranței și securității

6.4.1. Exproprierea terenurilor și deplasarea economică d

Impacturile sociale și economice majore vor avea efecte la nivel local în faza de construcție și atât la nivel local, cât și regional în faza de exploatare și includ următoarele:

Land aquisition and economic displacement

Permanent and/or temporary occupation of land (ex. changinfg in design resulting in additional expropriation)

Permanent and/or temporary economic displacement

Efficient grievance mechanism/stakeholder engagement

Figura6-4 : Achiziționarea de terenuri și deplasarea economică

Proiectul R7 a fost conceput, acolo unde este posibil din punct de vedere tehnic, pentru a maximiza utilizarea coridorului rutier existent și a dreptului de trecere (RoW) existent. Cu toate acestea, impactul achiziției de terenuri diferă substanțial de la un lot la altul, în funcție de faptul dacă lucrările implică reabilitarea drumului existent, lărgirea locală/îmbunătățiri de siguranță, construcția unei șosele de ocolire sau drumuri de acces către infrastructura de trecere a frontierei.

Lotul 1 – R7/R14–Soroca - Drochia

Lotul 1 implică lucrări de reabilitare cu necesități suplimentare limitate de teren. Datele disponibile indică o amprentă totală estimată de 7 ha, incluzând 77 de parcele de teren, dintre care 5,16 ha sunt terenuri publice și 1,84 ha sunt terenuri private. Se preconizează că impacturile potențiale vor fi limitate și asociate în principal cu reabilitarea drumului, îmbunătățirile de siguranță, lucrările de drenaj, amenajările locale de acces și îndepărtarea arborilor.

Lotul 2 – R7 Drochia–Rîșcani

Lotul 2 este în mare parte un tronson de reabilitare, iar consultările din Drochia au indicat că achiziția de terenuri nu este de așteptat să constituie o preocupare majoră, în măsura în care lucrările se desfășoară în limitele dreptului de trecere existent. Cu toate acestea, datele de proiectare indică în continuare o amprentă estimată de 2,56 ha, incluzând 126 de parcele de teren, cu categorii de proprietate privată, publică și nedeterminată. Rezultatele consultărilor confirmă, de asemenea, faptul că locuitorii nu au exprimat îngrijorări majore cu privire la exproprierea terenurilor pentru Lotul 2, subliniind însă necesitatea unui acces sigur, a gestionării traficului și a implicării prealabile a comunității pe durata construcției.

Lotul 3 – R7 Rîșcani–Costești

Lotul 3 include reabilitarea și îmbunătățirea siguranței rutiere de-a lungul unui coridor cu terenuri agricole, întreprinderi situate de-a lungul drumului, instituții publice și trafic legat de frontieră. Datele disponibile indică o amprentă totală estimată asupra terenului de 3,62 ha, incluzând 58 de parcele, în principal terenuri private, fiind afectate categorii de terenuri agricole, grădini și unele terenuri publice. Consultările din raionul Rîșcani au identificat numeroase întreprinderi și instituții în apropierea coridorului R7, inclusiv benzinării, întreprinderi agricole, depozite, camere frigorifice, un depozit de cărbune, o fabrică de cărămidă, o moară, o tabără de vacanță pentru copii, întreprinderi de servicii, vama și punctul de trecere a frontierei Costești-Stânca.

Lotul 4 – Ocolirea R7 Drochia

Lotul 4 are cel mai semnificativ impact în ceea ce privește exproprierea terenurilor, deoarece include un nou traseu al șoselei de ocolire. Datele disponibile indică o suprafață de 19,71 ha de terenuri expropriate, incluzând 67 de parcele private și 16 parcele publice. Terenurile private sunt în principal agricole, incluzând 66 de parcele

agricole și o parcelă destinată construcției și dezvoltării. Consultările desfășurate în Țarigrad și Miciurin au confirmat că ambele localități se află în zona de influență a traseului șoselei de ocolire și că principalele impacturi se referă la exproprierea permanentă a terenurilor, restricțiile temporare de acces și perturbările legate de lucrările de construcție.

Lotul 5 – Noul punct de trecere a frontierei și drumul de acces la pod (zona Costești – punct distinct de trecere a frontierei)

Lotul 5 cuprinde o componentă de construcție nouă, constând într-un drum de acces către un pod nou planificat și un punct de trecere a frontierei (CBP) distinct asociat, în zona Costești. Această infrastructură este separată de punctul de trecere a frontierei existent Costești–Stânca și se află în prezent în etapa de studiu de fezabilitate. În această etapă, nu sunt disponibile trasee detaliate, date cadastrale sau informații privind parcelele de teren și, prin urmare, amprenta exactă a achiziției de teren nu poate fi cuantificată. Cu toate acestea, având în vedere natura intervenției, proiectul va necesita: stabilirea unui nou traseu rutier în afara dreptului de trecere existent al drumului R7; preluarea de terenuri pentru infrastructura podului, terasamente și drumuri de acces; terenuri pentru facilități vamale, de control la frontieră, de inspecție și zone de organizare a traficului; posibila relocare sau reconfigurare a drumurilor locale de acces și a legăturilor agricole.

În consecință, se preconizează că achiziția permanentă de terenuri va fi de la moderată la semnificativă, afectând în principal terenurile agricole și, eventual, alte categorii de utilizare a terenurilor, în funcție de traseul final selectat în etapele de fezabilitate și proiectare.

Lotul 6 – Zona Cosăuți (Construcție nouă / Legătură de frontieră)

Lotul 6 reprezintă un tronson de construcție nouă, incluzând amenajarea unui drum de acces și a infrastructurii asociate către punctul de trecere a frontierei Cosăuți–Yampil și, prin urmare, are implicații semnificative în ceea ce privește achiziția de terenuri.

În etapa actuală, nu este disponibil un proiect detaliat; cu toate acestea, datele cadastrale și de planificare preliminară indică o amprentă substanțială a achiziției de terenuri, estimată la: Total: 41,73 ha, cuprinzând 281 de parcele de teren, inclusiv: Terenuri private: 236 de parcele (34,67 ha), Terenuri publice: 45 de parcele (7,06 ha), inclusiv: 3 terenuri din fondul forestier; 4 terenuri din fondul apelor; 1 teren agricol; 2 terenuri destinate transportului, rețelelor de comunicații electronice și exploatării miniere; 2 grădini; 33 de terenuri neclasificate. Acest lucru confirmă faptul că Lotul 6 are cel mai mare impact asupra achiziției de terenuri de-a lungul coridorului R7, atât în ceea ce privește suprafața, cât și numărul de parcele afectate.

Având în vedere noul traseu în afara dreptului de trecere existent, exproprierea va afecta în principal: proprietarii de terenuri agricole și fermierii; utilizatorii și chiriașii de terenuri (inclusiv în cadrul unor acorduri informale sau bazate pe contract de închiriere); categoriile de terenuri publice, inclusiv zonele sensibile din punct de vedere ecologic, precum terenurile din fondul forestier și din fondul hidrologic. Prin urmare, acest lot prezintă o probabilitate ridicată de expropriere permanentă, depășind semnificativ impacturile anticipate pentru loturile 1–3 și fiind comparabil sau mai mare decât în cazul altor secțiuni de construcție noi.

În ansamblu, datele actualizate confirmă faptul că cele mai mari impacturi legate de exproprierea terenurilor de-a lungul coridorului R7 sunt preconizate pentru Lotul 6, urmat de Lotul 4, în timp ce Lotul 5 prezintă impacturi incerte, dar potențial semnificative, în așteptarea finalizării studiului de fezabilitate și a proiectului detaliat.

Utilizarea temporară a terenurilor: În etapa de construcție ar putea fi necesare parcele de teren temporare pentru amenajarea carierelor de material de umplutură, a șantierelor de construcție, a zonelor de depozitare etc. Șantierele de construcție vor fi amenajate în conformitate cu cerințele normelor de construcție naționale și vor include zone pentru parcare utilajelor, ateliere mecanice, zone de depozitare a materialelor și facilități pentru personal. Amplasarea exactă a șantierelor de construcție și suprafața acestora vor fi definite în cadrul planurilor de execuție a lucrărilor de construcție, care vor fi elaborate de unul sau mai mulți contractanți pe baza planurilor de management al construcției și a documentației de proiectare detaliată, după finalizarea procesului de licitație. Proiectul poate necesita, de asemenea, o anumită ocupare temporară a terenurilor pentru zone de depozitare a materialelor de construcție, depozitarea temporară a materialelor excavate/solului, a arborilor tăiați etc.

Terenurile de stat vor fi utilizate pentru amenajarea taberelor de construcție, a șantierelor, a carierelor de material de umplutură, a drumurilor de acces etc. Terenurile private pot fi utilizate numai în cazul în care nu sunt disponibile terenuri de stat și cu aprobarea NRA (nu se vor utiliza terenuri agricole). Utilizarea temporară a terenurilor se va efectua în conformitate cu prevederile stabilite în LARF (Cadrul privind achiziția de terenuri și relocarea) – document separat de ESA.

Ocuparea temporară a terenurilor în scopuri de construcție trebuie compensată. Orice utilizare temporară inevitabilă a terenurilor private trebuie compensată la costul integral de înlocuire, iar terenul trebuie restituit după refacerea corespunzătoare a stării sale inițiale.

LARF va include măsuri pentru a aborda potențialele impacturi negative legate de achiziția de terenuri și strămutarea economică în timpul implementării proiectului. Pe baza informațiilor de la NRA și a observațiilor vizuale efectuate în timpul vizitei la fața locului, nu se preconizează demolarea niciunei clădiri pentru proiect și nu se preconizează să aibă loc nicio strămutare fizică.

Deplasare economică temporară/permanentă

Lucrările de construcție pot avea un impact asupra proprietarilor de terenuri, a întreprinderilor mici și a magazinelor situate de o parte și de alta a drumului afectat pe durata construcției, de exemplu prin lipsa temporară a accesului la întreprinderi sau la terenurile agricole de pe drumul respectiv. Contractantul va trebui să asigure în avans rute alternative de acces și să creeze astfel de facilități la fața locului, astfel încât accesibilitatea la proprietățile în cauză, inclusiv la terenurile agricole, să fie întotdeauna asigurată. Comunicarea din timp cu persoanele afectate va fi importantă pentru a atenua aceste neplăceri temporare și pentru a îmbunătăți relațiile cu populația locală. Nu se preconizează nicio deplasare economică temporară sau permanentă pentru loturile 1-3 și 4 (actualul R12). Deplasarea economică permanentă este legată de lotul 4 (noua aliniere), lotul 5 și lotul 6.

NRA desfășoară ansamblul lucrărilor cadastrale (identificarea proprietăților private, delimitarea proprietăților publice, corectarea erorilor comise la atribuirea terenurilor din proprietatea publică, modificarea planurilor cadastrale, elaborarea proiectelor de organizare teritorială, elaborarea planurilor geometrice, inițierea și aprobarea lucrărilor de constituire a bunurilor imobiliare). Evaluarea în vederea stabilirii cuantumului despăgubirilor pentru terenurile supuse exproprierii este prevăzută pentru anul 2026, după finalizarea lucrărilor cadastrale. Pentru Lotul 6, licitația a fost deja anunțată <https://achizitii.md/ro/public/tender/21589763/>. În cazul în care proiectul suferă modificări care necesită achiziționarea de terenuri suplimentare, acesta se

poate confrunța cu întârzieri procedurale și riscuri de implementare, datorate timpului necesar pentru finalizarea procesului formal de expropriere.

Închirierea temporară a terenurilor pentru șantierele antreprenorilor și zonele de depozitare a materialelor se va realiza prin acorduri directe cu proprietarii de terenuri, fie ei privați sau publici. Astfel de acorduri se încadrează în domeniul de aplicare al Cerințelor de performanță ale BERD și trebuie să se bazeze pe contracte transparente, negociate între antreprenor și proprietarii de terenuri. În cazul în care opțiunea traseului alternativ nu este implementată în cadrul lucrărilor de reabilitare a drumului și de trasare a autostrăzii, pot apărea deplasări economice temporare ca urmare a impedimentelor temporare în accesarea terenurilor agricole private.

Consultările și studiile socio-economice de referință efectuate în toate localitățile din zona de interes (Aol) confirmă faptul că **impactul achiziției de terenuri diferă substanțial de la un lot la altul**, reflectând gradul variat de maturitate a proiectului și procesele istorice de gestionare a terenurilor de-a lungul coridorului R7. Constatările demonstrează, de asemenea, că **deplasarea economică — atât temporară, cât și permanentă — rămâne o preocupare centrală a comunității**, în principal din cauza restricțiilor de acces, a conectivității afacerilor și a mobilității agricole, în special pentru Lotul 4, Lotul 5 și Lotul 6 (construcție nouă).

În schimb, **Lotul 1, Lotul 3 și Lotul 4 (R12 existent)** prezintă încă zone în care este necesară *confirmarea finală a dreptului de trecere*, iar **posibilitatea achiziționării de terenuri nu poate fi exclusă**, în special în cazul în care: drumurile de acces vor necesita reproiectare, elementele de siguranță (benzi de accelerare/decelerare, canalizare, bariere de protecție) necesită o amprentă suplimentară, iar Lotul 4 implică **un nou tronson al traseului ocolitor**, în cazul loturilor 5 și 6, drumurile de acces către noile poduri vor necesita achiziționarea de terenuri, așa cum s-a confirmat în cadrul întâlnirilor cu autoritățile orașului Drochia și ale satelor Țarigrad, Miciurin, precum și cu comunele Cosăuți și Costești. Proprietarii de terenuri pensionați își închiriază adesea terenurile unor asociații agricole și primesc o parte din producția agricolă sau din venituri, ceea ce poate reprezenta un supliment important la pensii. Prin urmare, despăgubirile nu ar trebui să se limiteze doar la valoarea terenului, ci ar trebui să țină seama și de pierderile de mijloace de subsistență, de contractele de închiriere, de culturile pe picior, de sprijinul de tranziție și de orice fragmentare reziduală a terenurilor.

În toate loturile, respondenții au fost informați că achiziția de terenuri va respecta **legislația RM și cerințele PR5 ale BERD** — aplicându-se cele mai stricte dintre acestea —, un mesaj pe care comunitățile l-au primit pozitiv.

Pot apărea deplasări economice permanente în cazul în care modificările aduse proiectului afectează viabilitatea pe termen lung al: **afacerilor situate de-a lungul drumului cu acces direct la R7, stațiilor de alimentare cu combustibil, depozitelor comerciale, facilităților de agrement și întreprinderilor agricole situate în vecinătatea dreptului de trecere.**

Comunitățile și-au exprimat așteptări clare privind procese transparente, comunicare din timp, rute alternative de acces adecvate și măsuri de refacere a mijloacelor de subsistență, în conformitate cu PR5 al BERD. Integrarea acestor constatări în proiectarea proiectului și în planificarea construcției va fi esențială pentru minimizarea impacturilor negative și asigurarea unor rezultate echitabile și incluzive pentru toți utilizatorii de terenuri și întreprinderile afectate.

În toate localitățile din zona de interes (Aol), locuitorii și întreprinderile se așteaptă ca activitățile de construcție să genereze **constrângeri temporare**, în special legate de: accesul blocat sau limitat la spațiile comerciale; reducerea circulației clienților și întreruperi în funcționarea piețelor de pe marginea drumului; mobilitate mai lentă pentru vehiculele de serviciu; pierderea temporară a accesului la parcelele agricole; precum și vizibilitate redusă și scăderea atractivității comerciale a afacerilor de pe marginea drumului în lunile cu activitate intensă de construcție. Antreprenorii locali au subliniat importanța: **notificării din timp** a lucrărilor, menținerii **accesului continuu** la magazine, ferme, spații de depozitare și stații de alimentare cu combustibil, **a unor planuri clare de gestionare a traficului**, a unor aranjamente temporare de acces care să nu redirecționeze utilajele grele prin centrele așezărilor, precum și a unor canale directe de comunicare între antreprenor și întreprinderi.

În toate loturile, nu se preconizează **nicio strămutare fizică a populației**, întrucât comunitățile au confirmat în mod constant că locuințele sunt situate în afara benzii de serviciu, iar pentru noile construcții sunt necesare terenuri agricole private situate în afara zonei construite a comunităților. Până în prezent, nu au fost semnalate structuri rezidențiale ocupate care să necesite demolarea.

Etapa	Impact	Intensitate	Dură	Amplare	Semnificația impactului
C	Exproprierea definitivă a terenurilor (loturile 1–3)	Moderată	Pe termen lung	Local	Moderat
C	Achiziționarea definitivă a terenurilor (loturile 4, 5, 6)	Ridicat	Pe termen lung	Local	Ridicat
C	Expropriere temporară (Loturile 1-3)	Scăzut	Mediu	Local	Scăzut
C	Expropriere temporară (loturile 4, 5, 6)	Moderat	Mediu	Local	Moderat
C	Deplasare economică temporară	Moderat	Scurt	Local	Scăzut
C	Fragmentarea terenurilor (loturile 4–6)	Moderată	Lung	Limitat	Moderat
C	Întârzieri în procesul de expropriere (toate loturile)	Moderate	Mediu	Local	Moderat
C/O	Deplasare economică permanentă Lotul 1-3	Scăzut	Lung	Limitat	Scăzut
C/O	Deplasare economică permanentă (Loturile 4–6)	Ridicat	Lung	Limitat	Ridicat

Tabelul6-7 : Matrice de evaluare a exproprierii terenurilor

6.4.2. Restricții de acces și circulație

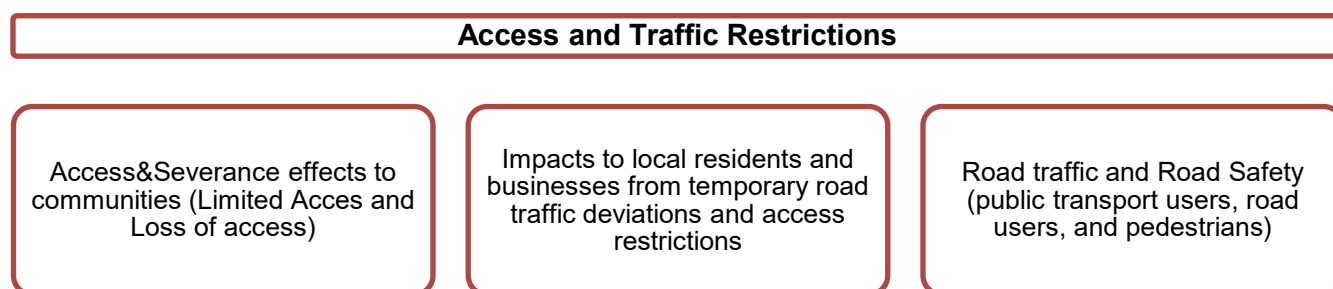


Figura6-5 : Restricții de acces și trafic

R7 este un **drum republican**, care nu este destinat să servească drept autostradă. Prin urmare, evaluarea de

impact nu presupune respectarea standardelor de acces controlat integral sau închiderea sistematică a tuturor accesurilor directe. În schimb, R7 trebuie să îndeplinească în continuare o **dublă funcție**: (i) tranzit regional/național între districte și zonele de frontieră și (ii) acces local pentru așezări, ferme, întreprinderi, utilizatori ai transportului public și utilizatori vulnerabili ai drumurilor. Auditul de siguranță rutieră confirmă faptul că R7 îndeplinește atât funcții de tranzit, cât și de distribuție, iar absența unor rute locale alternative înseamnă că vehiculele agricole și traficul local intră sau traversează frecvent drumul în mod direct.

Condiții de referință și receptori Coridorul R7 traversează sau trece în apropierea mai multor așezări, unde zonele rezidențiale, școlile, cimitirele, întreprinderile, stațiile de autobuz, terenurile agricole și serviciile publice sunt situate în apropierea carosabilului. Consultările de referință confirmă faptul că comunitățile se confruntă deja cu constrângeri legate de siguranță și acces din cauza stării precare a pavajului, a iluminatului insuficient, a lipsei benzilor de accelerare/decelerare, a semnalizării inadecvate, a infrastructurii pietonale limitate și a circulației frecvente a utilajelor agricole de-a lungul sau peste drum.

Printre principalii receptori afectați de restricțiile de acces și de trafic se numără:

- locuitorii care trăiesc de-a lungul R7 și au acces direct la fațada clădirii;
- pietonii, elevii, persoanele în vârstă și persoanele cu dizabilități;
- utilizatorii transportului public și ai stațiilor de autobuz;
- agricultorii și operatorii de utilaje agricole;
- întreprinderile situate de-a lungul drumului, benzinăriile, unitățile de servicii, depozitele și piețele locale;
- serviciile de urgență și operatorii de utilități publice;
- utilizatorii serviciilor de trafic și logistică transfrontalieră din zonele Costești și Cosăuți.

În toate comunitățile, locuitorii au confirmat că drumul R7 este utilizat pentru accesul zilnic la locul de muncă, la instituțiile de învățământ, la serviciile de sănătate, la comerț și la activitățile agricole. Terenurile agricole sunt adesea situate de ambele părți ale drumului, ceea ce necesită traversarea regulată a acestuia de către utilaje, animale și vehicule motorizate de mici dimensiuni.

Impactul în faza de construcție

Pe durata construcției, se preconizează că restricțiile de acces și de circulație se vor număra printre cele mai importante impacturi sociale temporare de-a lungul coridorului R7. Lucrările pot necesita închiderea temporară a benzilor de circulație, devierea traficului, închiderea parțială a drumurilor secundare, relocarea temporară a stațiilor de autobuz, restricții în apropierea lucrărilor de drenaj și a canalelor de scurgere, precum și întreruperea temporară a accesului direct la locuințe, întreprinderi, școli, terenuri agricole și facilități publice. Deoarece R7 rămâne un drum republican care îndeplinește atât funcții de tranzit, cât și de acces local, gestionarea traficului pe durata construcției trebuie să evite tratarea coridorului ca pe o autostradă cu acces complet controlat. Restricțiile de acces ar trebui să fie temporare, comunicate în mod clar și însoțite de soluții alternative sigure.

Principalele impacturi din faza de construcție includ:

- deviere temporară a traficului și creșterea duratei de deplasare pentru rezidenți și navetiști;
- blocarea temporară sau accesul redus la proprietăți private, unități comerciale și terenuri agricole;
- perturbări pentru utilizatorii transportului public din cauza relocării stațiilor de autobuz sau a accesului nesigur la acestea;

- un risc crescut pentru pietoni în cazul în care trotuarele, trecerile de pietoni sau acostamentele sunt afectate de lucrări;
- întârzieri în activitățile agricole în perioadele de plantare, recoltare și transport;
- accesul redus al clienților și vizibilitatea redusă pentru întreprinderile situate la marginea drumului;
- riscuri de siguranță sporite din cauza vehiculelor de șantier, a vizibilității reduse, a prafului, a semnalizării temporare și a lățimii reduse a carosabilului.

Consultările desfășurate în sate au identificat restricțiile temporare de acces ca un impact cheie pentru locuitorii din zona drumului, alături de necesitatea îmbunătățirii proiectării în materie de siguranță rutieră, a măsurilor de control al accesului, a iluminatului, a trotuarelor, a trecerilor de pietoni sigure și a condițiilor mai sigure pentru utilajele agricole. În Chetrosu, obiectivele sociale, inclusiv locuințe, piețe și o școală, sunt situate în apropierea drumului R7. În cadrul discuțiilor, locuitorii au semnalat că copiii, persoanele în vârstă, fermierii și utilizatorii de vehicule motorizate mici se numără printre grupurile cele mai expuse.

Impactul în faza de exploatare

În timpul exploatării, drumul R7 reabilitat va îmbunătăți confortul călătoriei, va reduce avariile vehiculelor și va sprijini mobilitatea regională. Cu toate acestea, îmbunătățirea stării carosabilului poate duce, de asemenea, la creșterea vitezei vehiculelor, în special în localități și la intrările/ieșirile din acestea. Dacă nu este gestionată corespunzător, această situație poate spori riscurile pentru pietoni, utilajele agricole, bicicliști, vehiculele motorizate mici și vehiculele care intră de pe drumuri secundare sau din incinta unităților comerciale.

Impacturile operaționale pot include:

- viteze mai mari ale traficului după reabilitare;
- conflicte sporite între traficul de tranzit și traficul local;
- manevre nesigure de încadrare sau de viraj acolo unde geometria de acces nu a fost îmbunătățită;
- utilizarea în continuare a drumului R7 de către utilajele agricole din cauza rutelor alternative limitate;
- traversări nesigure ale pietonilor către școli, cimitire, stații de autobuz și servicii locale;
- gravitatea crescută a accidentelor acolo unde iluminatul, trecerile de pietoni, controlul vitezei și barierele sunt insuficiente.

RSA observă că, deși accidentele de pe R7 reprezintă o mică parte din totalul accidentelor la nivel național, numărul deceselor este proporțional semnificativ, iar cele mai frecvente tipuri de accidente includ mersul cu spatele și coliziunile laterale sau din spate, care pot fi legate de manevre nesigure, zone de viraj înguste sau inadecvate, probleme de vizibilitate și puncte de acces rezidențiale sau agricole.

Considerații privind impactul specific fiecărui lot

Lotul 1 – R14/Soroca–Drochia Restricțiile de acces vor viza în principal lucrările de reabilitare, îmbunătățirile privind siguranța rutieră, drenajul, amenajările de acces local și lucrările din apropierea localităților precum Șolcani, Zgurița și Chetrosu. Comunitățile au solicitat acces sigur pe durata construcției, semnalizare îmbunătățită, iluminat, trotuare, treceri de pietoni sigure, stații de autobuz îmbunătățite, precum și spațiu dedicat sau secțiuni de jumătate de bandă pentru vehiculele agricole cu viteză redusă.

Lotul 2 – Drochia–Rîșcani Lotul 2 va genera restricții temporare de acces în apropierea zonelor rezidențiale, a întreprinderilor, a instituțiilor publice și a terenurilor agricole. Consultările din Rîșcani au identificat riscuri de accidente la intrările în localități și la intersecții precum R7/G17/L152, fiind formulate solicitări privind sensuri

giratorii, trotuare, treceri de pietoni, controlul vitezei și iluminat.

Lotul 3 – Rîșcani–Costești Lotul 3 include mai multe tronsoane din localități și trafic legat de zona de frontieră. RSA indică faptul că proiectul include îmbunătățiri ale axelor rutiere, reproiectarea drumurilor secundare, trotuare în localități și la stațiile de transport public, precum și repararea sau construirea de pavilioane la stațiile de autobuz. Gestionarea accesului va fi deosebit de importantă pentru utilajele agricole, întreprinderi, stațiile de autobuz și drumurile locale care duc spre Costești și satele din împrejurimi.

Lotul 4 – Ocolirea Drochia, Lotul 4, este un tronson de construcție nouă. Pe durata construcției, impacturile vor include devieri temporare, modificări ale circulației pe drumurile locale, acces agricol restricționat și o interacțiune sporită între vehiculele de șantier și traficul local. În timpul exploatării, se preconizează că drumua de ocolire va reduce traficul intens prin orașul Drochia, îmbunătățind siguranța și reducând congestia, praful, zgomotul și vibrațiile din centrul urban. Cu toate acestea, noile intersecții, sensurile giratorii și conexiunile cu rețeaua rutieră existentă trebuie proiectate astfel încât să asigure încorporarea în siguranță a traficului, accesul pietonilor și conectivitatea agricolă.

Lotul 5 – Drumul de acces la noul pod și punctul distinct de trecere a frontierei Lotul 5 se află în faza de fezabilitate și va implica un nou drum de acces către un pod nou și un punct distinct de trecere a frontierei, separat de actualul punct de trecere a frontierei Costești–Stânca. Impacturile asupra accesului și traficului nu pot fi încă definite pe deplin, dar se preconizează că vor include modificări ale circulației locale, noi fluxuri de trafic, devieri în faza de construcție, modificări ale accesului agricol și concentrarea viitoare a traficului legat de frontieră. Prin urmare, proiectarea inițială ar trebui să integreze drumuri locale de acces, intersecții sigure, amenajări pentru pietoni, zone de așteptare pentru traficul de frontieră și separarea circulației locale de cea de marfă.

Lotul 6 – Legătura de frontieră Cosăuți–Yampil Lotul 6 este un tronson de construcție nou, cu o amprentă extinsă de expropriere a terenurilor. Se preconizează că impactul asupra accesului va include modificări temporare și permanente ale accesului agricol, reconfigurarea drumurilor locale și creșterea traficului legat de noua legătură de frontieră. Proiectarea ar trebui să evite lăsarea parcelelor agricole fără acces funcțional și ar trebui să asigure traversări sigure, continuitatea drumurilor locale și o gestionare adecvată a traficului atât în timpul construcției, cât și în timpul exploatării.

Spre deosebire de coridorul M3, unde accesul este restricționat semnificativ din cauza standardelor de autostradă, R7 își va păstra funcția de **drum republican cu trafic mixt**, ceea ce înseamnă că **gestionarea accesului se va concentra pe îmbunătățirea siguranței (reconfigurarea, consolidarea și formalizarea punctelor de acces) mai degrabă decât pe închiderea sistematică**. Prin urmare, **impacturile asupra accesului și asupra separării sunt mai puțin severe, dar mai răspândite și mai complexe din punct de vedere operațional**, necesitând un echilibru atent între siguranță și accesibilitate.

Impacturile **din faza de construcție** sunt în principal **moderate**, reflectând:

- restricții temporare de acces la proprietăți, întreprinderi, ferme și servicii publice;
- deviere, accesibilitate redusă și modificări ale modelelor de mobilitate;
- efecte de izolare localizate, dar importante, în cadrul așezărilor.

Siguranța rutieră în timpul construcției este evaluată ca având **o importanță ridicată**, datorită:

- interacțiunii dintre traficul generat de lucrări și utilizatorii locali ai drumurilor;

- prezenței unor grupuri vulnerabile (pietoni, elevi, persoane în vârstă, utilizatori ai transportului public);
- vizibilității reduse, configurațiilor temporare și spațiului rutier limitat.

Impacturile din faza de exploatare sunt, în general, **moderate**, determinate de:

- creșterii vitezei de circulație după reabilitare;
- interacțiunea continuă dintre traficul de tranzit și cel local, specifică unui drum republican (funcție mixtă);
- necesitatea îmbunătățirii proiectării accesului, a trecerilor de pietoni, a semnalizării și a gestionării vitezei.

Accesul limitat în faza de exploatare este evaluat ca având **o importanță scăzută**, deoarece:

- R7 nu este proiectată ca o drum cu acces controlat;
- majoritatea acceselor vor fi menținute sau îmbunătățite, nu eliminate;
- impacturile vor fi limitate din punct de vedere spațial și gestionabile prin măsuri de atenuare la nivel de proiectare.

Măsuri de atenuare și gestionare

Contractantul va elabora și va pune în aplicare un Plan de gestionare a traficului (TMP) înainte de începerea lucrărilor. TMP-ul trebuie elaborat în coordonare cu NRA, inginerul de supraveghere, poliția rutieră, autoritățile locale competente (LPA), operatorii de transport public, serviciile de urgență și comunitățile afectate. Măsurile cheie ar trebui să includă:

- menținerea în permanență a accesului în condiții de siguranță la locuințe, unități comerciale, școli, unități medicale, terenuri agricole și instituții publice;
- asigurarea unor căi de acces temporare acolo unde accesul existent este blocat de lucrări;
- eșalonarea lucrărilor pentru a evita închiderea simultană a punctelor de acces locale critice;
- evitarea blocării accesului la terenurile agricole în perioadele de vârf ale semănatului și recoltării, acolo unde este posibil;
- să asigure trasee pietonale temporare sigure, treceri de pietoni, bariere, iluminat și semnalizare în apropierea școlilor, stațiilor de autobuz, piețelor și zonelor rezidențiale;
- să se asigure că relocarea temporară a stațiilor de autobuz este sigură, accesibilă și comunicată în avans;
- să instaleze semnalizare clară și anticipată pentru devieri și măsuri temporare de organizare a traficului;
- să asigure controlul vitezei, personal de dirijare a traficului și semafoare temporare acolo unde este necesar;
- să se asigure că camioanele de șantier evită drumurile înguste din sate, acolo unde sunt disponibile rute alternative de transport;
- să mențină accesul de urgență deschis în permanență;
- să comunice în avans închiderile și devierile prin intermediul primăriilor, al panourilor de afișaj, al rețelelor sociale și al mecanismului de soluționare a reclamațiilor din cadrul proiectului;
- să integreze recomandările RSA în proiectul final, inclusiv geometria sigură a intersecțiilor, insule de siguranță supraînălțate, terminale de barieră îmbunătățite, senzori giratorii acolo unde este justificat, benzi sonore, iluminat și măsuri de siguranță pentru pietoni.

Faza	Impact	Intensitate	Durată	Amplificare	Semnificația impactului
C	Efecte privind accesul și izolarea comunităților (acces temporar limitat, reconfigurarea drumurilor secundare și a legăturilor agricole)	Moderată	Pe termen mediu	Local	Moderat
C	Impactul asupra locuitorilor și întreprinderilor locale cauzat de devierea temporară a traficului rutier și de restricțiile de acces (ocoliri, vizibilitate redusă, constrângeri de acces)	Moderat	Pe termen mediu	Local	Moderat
C	Traficul rutier și siguranța rutieră (utilizatorii transportului public, participanții la trafic, pietonii, utilajele agricole)	Ridicat	Pe termen mediu	Local	Ridicat
O	Traficul rutier și siguranța rutieră (viteze crescute, condiții de trafic mixt, interacțiunea dintre utilizatorii de tranzit și cei locali)	Moderat	Pe termen lung	Local	Moderat
O	Acces limitat (puncte de acces reorganizate, intersecții îmbunătățite, dar fără control complet al accesului)	Scăzut	Pe termen lung	Limitat	Scăzut

Tabelul6-8 : Matrice de evaluare a restricțiilor de acces și de circulație

6.4.3. Comunitate Sănătate, siguranță și bunăstare

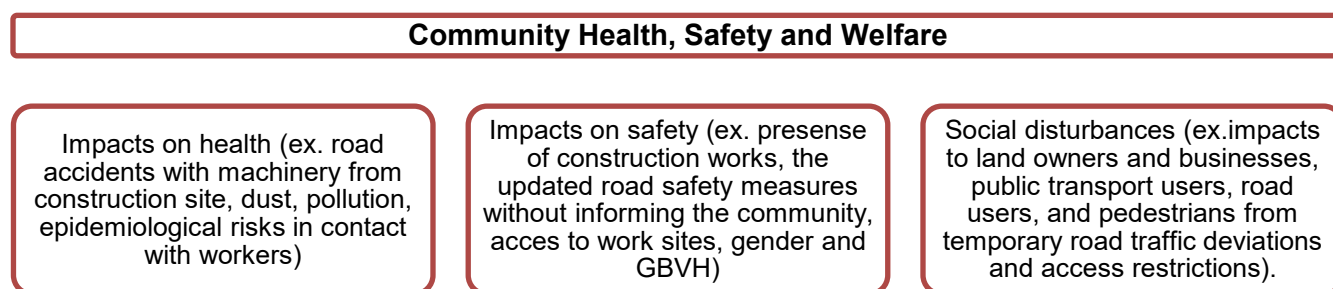


Figura6-6 : Sănătatea, siguranța și bunăstarea comunității

Proiectul R7 va genera atât riscuri temporare în faza de construcție, cât și beneficii operaționale pe termen lung pentru comunitățile situate de-a lungul loturilor 1–6. Spre deosebire de contextul autostrăzii M3, R7 este un **drum republican** care îndeplinește o funcție mixtă: tranzit regional, acces local, transport agricol, transport public, acces la școli, piețe, servicii medicale, puncte de frontieră și întreprinderi. Prin urmare, impactul asupra sănătății și siguranței comunității este strâns legat nu numai de activitățile de construcție, ci și de necesitatea de a menține un acces local sigur atât în timpul, cât și după reabilitare.

Consultările publice și studiul de referință efectuate între **19 martie și 1 aprilie 2026** au acoperit comunitățile din raioanele Soroca, Drochia și Rîșcani, inclusiv Chetrosu, Zgurița, Șolcani, Drochia, Țarigrad, Miciurin, Nicoreni, Rîșcani, Pîrjota, Hiliuți, Șaptebani, Gălășeni, Petrușeni, Costești și Cosăuți. Implicarea a inclus întâlniri cu comunitatea, discuții în cadrul grupurilor de focus cu proprietarii de terenuri, întreprinderile și grupurile vulnerabile, sondaje de referință, prezentarea de pliante și explicarea GRM.

Impactul lucrărilor de construcție la nivelul întregului proiect

Pe durata lucrărilor de construcție, comunitățile pot fi expuse la un nivel crescut de praf, zgomot, vibrații, riscuri legate de siguranța rutieră, devieri temporare ale traficului, acces restricționat la proprietăți, relocarea temporară a stațiilor de autobuz, siguranță redusă a pietonilor și circulație intensificată a vehiculelor grele de construcții. Se preconizează că aceste impacturi vor fi mai semnificative în zonele de așezare în care locuințele, școlile, piețele, stațiile de autobuz, cimitirele sau întreprinderile se află în apropierea traseului R7.

Cele mai sensibile categorii de populație sunt copiii, persoanele în vârstă, persoanele cu dizabilități, femeile,

piețonii, bicicliștii, utilizatorii de vehicule motorizate mici, utilizatorii transportului public, fermierii și operatorii de utilaje agricole. Comunitățile rurale de-a lungul loturilor 1–6 se bazează pe centrele locale de medicină de familie sau punctele medicale, în timp ce îngrijirile medicale specializate și de urgență sunt accesate prin intermediul spitalelor raionale din Soroca, Drochia și Rîșcani; prin urmare, orice restricție temporară pe R7 poate afecta accesul la asistență medicală și la intervențiile de urgență.

Lucrările de construcție pot crește, de asemenea, riscurile legate de șanțurile deschise, materialele depozitate, măsurile temporare de organizare a traficului, vizibilitatea redusă, utilajele de construcții, noroiul sau resturile de pe carosabil, precum și intrarea neautorizată pe șantierele de lucru, în special de către copii. Interacțiunea dintre lucrători și comunitate poate genera riscuri suplimentare, inclusiv comportamente inadecvate, violență bazată pe gen, transmiterea bolilor transmisibile și stres psihosocial, deși consultările au indicat, în general, că comunitățile sunt familiarizate cu procedurile de raportare prin intermediul autorităților locale, iar mai mulți respondenți preferă canalele anonime de sesizare.

Datele de laborator privind calitatea apei oferă dovezi tehnice esențiale pentru siguranța atât a personalului, cât și a locuitorilor din zonă:

- Ar trebui aplicată o interdicție strictă privind utilizarea apei din fântâni, impunându-se consumul de apă îmbuteliată, întrucât rezultatele de laborator arată depășiri masive ale limitelor pentru E. coli și enterococi în aproape toate locațiile. Aceste constatări ar trebui utilizate pentru a stabili o regulă strictă în cadrul Planului de sănătate și siguranță la locul de muncă (OHSP): apa din surse locale (fântâni/izvoare) din coridorul R7 nu trebuie utilizată de către lucrători pentru consumul uman sau pentru igiena personală, cu excepția cazului în care a fost supusă unui tratament prealabil certificat.
- Avertisment privind nitrati: În Nicoreni (193,1 mg/l) și Pârjota (271,0 mg/l), concentrațiile de nitrați sunt de 4–5 ori mai mari decât limita admisă. Aceste date ar trebui comunicate autorităților publice locale (APL) în cadrul activităților de implicare a părților interesate, deoarece reprezintă un risc major pentru sănătatea publică (methemoglobinemie), în special pentru sugari.

Impactul exploatării la nivelul întregului proiect

Pe durata exploatării, drumul R7 reabilitat va îmbunătăți confortul călătoriei, va reduce deteriorarea vehiculelor, va îmbunătăți mobilitatea regională și va sprijini dezvoltarea economică. Cu toate acestea, îmbunătățirea suprafeței de rulare poate determina creșterea vitezei vehiculelor, în special în localități și la intrările/ieșirile din acestea. Dacă nu se gestionează prin proiectare și aplicarea legii, acest lucru poate crește gravitatea accidentelor pentru pietoni, bicicliști, utilaje agricole și vehicule care intră de pe drumuri secundare, din incinta întreprinderilor și de pe terenuri agricole. Rezultatele consultărilor au identificat în mod repetat starea precară a drumurilor, lipsa iluminatului, semnalizarea insuficientă, lipsa benzilor de accelerare/decelerare, trecerile de pietoni nesigure, infrastructura inadecvată a stațiilor de autobuz și deplasările nesigure ale utilajelor agricole ca fiind principalele motive de îngrijorare.

Lotul 1 – R7/R14 Soroca–Drochia

Așezări/Zona de interes: Șolcani, Cureșnița-Nouă, Zgurița, Chetrosu, zona de tranziție cu orașul Drochia.

Lotul 1 este în principal un tronson de reabilitare, dar trece prin sau în apropierea localităților cu acces direct al gospodăriilor, școlilor, piețelor, întreprinderilor și terenurilor agricole la drum. În Chetrosu, obiectivele sociale, inclusiv clădirile rezidențiale, piețele și școala, sunt situate la aproximativ 15 m de R7, cu o zonă rezidențială

de aproximativ 2 km și aproximativ 40 de gospodării în apropierea drumului. Locuitorii au semnalat praful și vibrațiile actuale cauzate de starea precară a drumului și au identificat copiii, persoanele în vârstă, fermierii și utilizatorii de vehicule motorizate mici ca fiind grupurile cele mai expuse.

Impactul lucrărilor de construcție

Lucrările de construcție pot crește temporar nivelul de praf, zgomot și vibrații în Chetrosu, Zgurița și Șolcani, în special acolo unde locuințele și facilitățile comunitare se află în apropierea carosabilului. Restricțiile temporare de acces pot afecta gospodăriile, piețele, serviciile de pe marginea drumului, terenurile agricole și utilizatorii transportului public. Prezența școlii în apropierea drumului R7 din Chetrosu reprezintă o problemă critică de siguranță, deoarece copiii pot fi expuși traficului generat de lucrările de construcție, devierilor temporare, acostamentelor înguste și traversărilor nesigure.

În Zgurița, prezența unui tronson de lac și a unui pod de-a lungul drumului sporește sensibilitatea în timpul lucrărilor de construcție, deoarece acestea pot genera constrângeri temporare de trafic, riscuri pentru siguranța pietonilor, praf și zgomot, precum și riscuri de poluare accidentală în cazul în care măsurile de control la șantier sunt insuficiente. În Șolcani și Cureșnița-Nouă, riscurile pentru siguranța comunității sunt legate de utilizarea locală zilnică a drumului R7, de deplasările agricole și de accesul la servicii.

Impactul operațional

Se preconizează că impacturile operaționale vor fi în mare parte pozitive datorită îmbunătățirii pavajului, reducerii prafului provenit de la suprafețele rutiere degradate și condițiilor de conducere îmbunătățite. Cu toate acestea, vitezele mai mari ale vehiculelor după reabilitare pot crește riscurile în apropierea școlilor, stațiilor de autobuz, intrărilor în zone rezidențiale, piețelor și trecerilor agricole. Este probabil ca utilajele agricole să continue să utilizeze sau să traverseze drumul R7 acolo unde drumurile agricole alternative rămân nepavate sau inadecvate.

Măsuri de atenuare

Pentru Lotul 1, contractantul va implementa măsuri stricte de reducere a prafului în apropierea zonelor rezidențiale, a școlilor și a piețelor; va limita lucrările zgomotoase la intervalul orar diurn; va asigura trasee temporare pentru pietoni, separate de trafic; va menține accesul în condiții de siguranță la locuințe, unități comerciale și terenuri agricole; și va instala semnalizare temporară, iluminat și controlori de trafic în apropierea școlii din Chetrosu și a altor locații sensibile. Proiectarea pentru faza de exploatare ar trebui să includă trotuare îmbunătățite, treceri de pietoni protejate, iluminat, măsuri de calmare a traficului, controlul vitezei, stații de autobuz modernizate, bariere de protecție și soluții dedicate pentru utilajele agricole, inclusiv secțiuni de jumătate de bandă sau de trecere în condiții de siguranță, acolo unde este justificat.

Lotul 2 – Drochia–Rîșcani

Așezări/Zona de interes: orașul Drochia, Țarigrad, Nicoreni, zona de interfață cu orașul Rîșcani.

Lotul 2 include lucrări de reabilitare de-a lungul unui tronson care deservește atât mobilitatea urbană, cât și cea rurală. Locuitorii din Drochia au identificat coexistența camioanelor grele, a vehiculelor locale, a transportului public, a utilajelor agricole, a bicicliștilor și a pietonilor ca sursă a unei dinamici rutiere complexe și nesigure, în special în apropierea intersecțiilor, a stațiilor de autobuz și a zonelor pietonale. Copiii, persoanele în vârstă și bicicliștii au fost identificați ca fiind expuși în mod special în apropierea legăturii R7/R12 și a altor intersecții.

Impactul lucrărilor de construcție

Lucrările de construcție pot spori congestia traficului și riscurile temporare de siguranță în orașul Drochia și în localitățile din apropiere, în special acolo unde R7 trece în apropierea școlilor, piețelor, stațiilor de autobuz, clădirilor rezidențiale și a afacerilor situate de-a lungul drumului. Restricțiile de circulație pe benzi și devierile pot afecta accesul la serviciile de zi cu zi, la asistența medicală, la transportul public și la afaceri. Persoanele în vârstă și persoanele cu dizabilități pot întâmpina dificultăți în deplasarea pe traseele pietonale temporare dacă nu sunt menținute rute clare.

În Nicoreni și în alte secțiuni rurale, traficul generat de lucrările de construcție poate crește expunerea la praf, zgomot, vibrații și riscuri legate de siguranța rutieră, în special acolo unde locuitorii folosesc R7 pentru accesul zilnic către Drochia, Rîșcani și alte centre de raion.

Impactul exploatării

După reabilitare, îmbunătățirea stării drumurilor va reduce avariile vehiculelor și va contribui la o mobilitate mai sigură, dar vitezele de circulație mai mari pot spori gravitatea accidentelor dacă nu se îmbunătățesc trecerile de pietoni, iluminatul și controlul vitezei. În Drochia, se preconizează că viitoarea drum de centură va reduce presiunea traficului intens din oraș, dar până când traficul nu va fi redistribuit în mod eficient, intersecțiile urbane și tronsoanele cu destinație mixtă vor rămâne puncte sensibile.

Măsuri de atenuare

Măsurile de atenuare vor include un plan de gestionare a traficului specific lotului, coordonat cu municipalitatea Drochia, autoritățile locale competente (LPA) și poliția; trasee pietonale temporare sigure în apropierea școlilor, piețelor și stațiilor de autobuz; comunicarea clară și din timp a devierilor de trafic; limite de viteză pentru vehiculele de șantier; iluminat și semnalizare temporare; precum și accesul sigur la unitățile comerciale și serviciile publice. Măsurile din faza de exploatare ar trebui să includă îmbunătățirea proiectării intersecțiilor, senzori giratorii acolo unde este justificat, treceri de pietoni, trotuare, iluminat, radare la intrările în localități și conexiuni sigure cu drumul de centură a orașului Drochia.

Lotul 3 – Rîșcani–Costești

Localități/Zona de interes: Rîșcani, Pîrjota, Hiliuți, Șaptebani, Gălășeni/Mălăiești, Petrușeni, comuna Costești.

Lotul 3 prezintă unele dintre cele mai semnificative aspecte legate de siguranța comunității, deoarece R7 traversează multiple interfețe cu localitățile, zone agricole, rute de transport legate de cariere și fluxuri de trafic legate de frontieră. Consultările din Rîșcani au identificat riscuri de accidente la intrările în localități și la intersecții, inclusiv R7/G17 și R7/L152, cu solicitări privind senzori giratorii, trotuare, treceri de pietoni, controlul vitezei și iluminat.

Impactul lucrărilor de construcție

Lucrările de construcție pot crește temporar nivelul de praf, zgomot, vibrații și riscurile de siguranță în Hiliuți, Pîrjota, Șaptebani, Gălășeni, Petrușeni și Costești. În Hiliuți, locuințele sunt situate foarte aproape de drum pe anumite tronsoane, iar topografia deluroasă creează riscuri suplimentare legate de transport, în special în timpul iernii sau în condiții de vizibilitate redusă.

Traficul legat de carierele din Șaptebani, Gălășeni și Petrușeni reprezintă o problemă suplimentară de sănătate și siguranță a comunității. În cadrul consultărilor s-a semnalat generarea de praf din exploatarea carierelor și

de pe rutele de transport, camioane grele care transportă materiale în vrac, suprafețe rutiere acoperite de praf, vizibilitate redusă și condiții de alunecare.

Deplasările utilajelor agricole sunt frecvente de-a lungul Lotului 3. Vehiculele cu viteză redusă, traversările de animale și noroiul depus pe carosabil pot crea riscuri de coliziune, în special acolo unde drumurile agricole alternative sunt drumuri de pământ sau sunt prost întreținute.

Impactul operațional

Impacturile operaționale vor include îmbunătățirea suprafeței drumului, deplasări mai sigure și o mai bună conectivitate cu Costești, Rîșcani și serviciile legate de frontieră. Cu toate acestea, dacă îmbunătățirile de proiectare sunt insuficiente, vitezele mai mari ale vehiculelor pot agrava riscurile la trecerile de pietoni, stațiile de autobuz, intrările în localități, punctele de acces la cimitir, drumurile de acces la carieră și trecerile agricole.

Măsuri de atenuare

Lotul 3 necesită măsuri integrate de siguranță: treceri de pietoni protejate, trotuare în localități, iluminat, reabilitarea stațiilor de autobuz, marcaje rutiere, bariere, senzori giratorii sau reproiectarea intersecțiilor în locațiile cu risc ridicat, radare la intrările/ieșirile din localități și amenajarea de benzi dedicate sau jumătăți de bandă pentru utilajele agricole, acolo unde este posibil. Măsurile de atenuare legate de cariere ar trebui să includă spălarea roților, acoperirea camioanelor care transportă materiale în vrac, curățarea regulată a drumurilor, gestionarea rutelor de transport, limitele de viteză și reducerea prafului pe drumurile locale de acces.

Lotul 4 – Drumua de ocolire a orașului Drochia

Așezări/Zona de interes: orașul Drochia, Țarigrad, Miciurin.

Lotul 4 este un tronson de construcție nou și, prin urmare, diferă de loturile 1–3. Principalele impacturi pe termen scurt se referă la exproprierea terenurilor, perturbările cauzate de lucrările de construcție, restricțiile temporare de acces și modificările circulației locale în Țarigrad și Miciurin. Consultările au confirmat că ambele localități se încadrează în zona de influență datorită traseului șoselei de ocolire, chiar dacă nu sunt situate direct de-a lungul coridorului R7 existent.

Impactul lucrărilor de construcție

Lucrările de construcție vor genera praf, zgomot, vibrații, devieri rutiere temporare, restricții de acces la terenurile agricole și, precum și o circulație sporită a vehiculelor de șantier pe drumurile locale. Fermierii și proprietarii de terenuri se pot confrunta cu perturbări ale accesului la câmpuri, întreruperi temporare ale accesului și riscuri de siguranță generate de utilaje și vehicule de transport. Locuitorii din zonă se pot confrunta cu o scădere a confortului și un nivel crescut de stres în perioadele de lucrări intense.

Impactul exploatării

Se preconizează că exploatarea șoselei de ocolire a orașului Drochia va aduce beneficii substanțiale pe termen lung pentru sănătatea, siguranța și bunăstarea comunității, prin eliminarea unei părți din traficul de tranzit greu din orașul Drochia. Acest lucru va reduce congestia, conflictele de trafic, praful, zgomotul, vibrațiile și riscurile de accidente pe tronsoanele urbane utilizate în prezent de vehiculele grele. Cu toate acestea, noile intersecții și sensurile giratorii trebuie proiectate cu atenție pentru a evita crearea de noi riscuri de siguranță la punctele de legătură cu R7, R12 și drumurile locale.

Măsuri de atenuare

Pe durata construcției, trebuie asigurat accesul agricol în condiții de siguranță prin intermediul trecerilor temporare, al rutelor alternative prin câmp și al consultării prealabile cu fermierii. Traficul de șantier trebuie să ocolească, pe cât posibil, centrele satelor, iar rutele de transport trebuie convenite cu autoritățile locale competente. Șantierele vor fi împrejmuite, iar excavările deschise vor fi protejate. În timpul exploatării, intersecțiile șoselei de ocolire vor include iluminat adecvat, semnalizare, respectarea benzii de circulație, amenajări pentru pietoni acolo unde este cazul, raze de viraj sigure, controlul vitezei și conectivitate agricolă.

Lotul 5 – Drumul de acces la noul pod și punctul de trecere a frontierei distinct, zona Costești

Așezări/Zona de interes: comuna Costești, inclusiv Pășcăuți, Dămășcani, Duruitoarea, Proscureni.

Lotul 5 se află în etapa de fezabilitate și include un nou drum de acces către un pod planificat și un punct de trecere a frontierei distinct în zona Costești, separat de actualul punct de trecere a frontierei Costești–Stânca. Deoarece trasajul final nu este încă definit, impacturile nu pot fi cuantificate pe deplin, dar se preconizează că această componentă va introduce noi modele de trafic, concentrare de vehicule la frontieră, zone de așteptare pentru mărfuri și modificări ale accesului agricol și local.

Impactul lucrărilor de construcție

Lucrările de construcție pot genera restricții temporare de trafic, praf, zgomot, vibrații, perturbări ale accesului la terenuri și riscuri de siguranță rutieră pentru comunitățile din comuna Costești. Locuitorii utilizează deja drumul R7 pentru accesul zilnic la locul de muncă, la servicii medicale, la servicii sociale și la transportul public. Deplasarea pe jos și cu bicicleta între Pășcăuți și Costești a fost semnalată ca fiind posibilă, dar nesigură, iar locuitorii au solicitat iluminat, treceri de pietoni, stații de autobuz renovate și piste pentru biciclete.

O zonă de parcare propusă de autoritățile locale din Costești la km 87+900 ar putea sprijini organizarea traficului și gestionarea vehiculelor legate de activitățile de frontieră, în special pentru transportul de marfă și perioadele de așteptare.

Impactul exploatării

Exploatarea Lotului 5 poate aduce beneficii pozitive în ceea ce privește conectivitatea regională și îmbunătățirea accesului între Moldova și România, dar poate, de asemenea, să crească traficul legat de trecerea frontierei, circulația camioanelor, cozile, emisiile, zgomotul și riscurile de accidente, dacă traficul local, traficul de marfă și circulația pietonilor nu sunt separate. Creșterea traficului ar putea afecta localitățile Costești, Pășcăuți și satele învecinate, în special în apropierea stațiilor de autobuz, a intersecțiilor și a drumurilor locale de acces.

Măsuri de atenuare

Proiectarea Lotului 5 ar trebui să integreze drumuri locale de acces, intersecții sigure, amenajări pentru pietoni și bicicliști, îmbunătățiri ale stațiilor de autobuz, zone de staționare/parcare pentru mărfuri, iluminat și separarea traficului de frontieră de traficul local. Măsurile de atenuare din faza de construcție ar trebui să includă planificarea clară a devierilor, menținerea accesului la parcelele agricole și gospodării, reducerea prafului, controlul vitezei și comunicarea din timp a traseului, odată ce acesta va fi disponibil.

Lotul 6 – Legătura de frontieră Cosăuți–Yampil

Așezări/Zona de interes: satul Cosăuți.

Lotul 6 este un tronson de construcție nou, cu implicații semnificative în ceea ce privește achiziția de terenuri și conectivitatea la frontieră. Datele preliminare indică faptul că Lotul 6 are cel mai mare impact în ceea ce

privește achiziția de terenuri de-a lungul coridorului R7, cu o suprafață estimată de 41,73 ha și 281 de parcele de teren, inclusiv 236 de parcele private și 45 de parcele publice.

Impactul lucrărilor de construcție

Construcția noului drum de acces și a conexiunii la graniță poate genera impacturi semnificative asupra siguranței și bunăstării comunității din Cosăuți, datorită achiziției de terenuri, traficului de șantier, prafului, zgomotului, vibrațiilor, restricțiilor temporare de acces și modificărilor în circulația agricolă. Fermierii și proprietarii de terenuri pot fi afectați de modificările temporare și permanente ale accesului la câmpuri. Noul traseu poate crea, de asemenea, riscuri de siguranță dacă vehiculele de șantier utilizează drumurile locale care nu sunt proiectate pentru trafic greu.

Având în vedere amplasarea localității Cosăuți în apropierea zonei Nistrului și prezența activităților legate de cariere, menționate în cadrul consultărilor, impactul lucrărilor de construcție poate include creșterea nivelului de praf, vibrații și circulația vehiculelor grele, în special dacă rutele de transport trec în apropierea zonelor rezidențiale.

Impactul exploatării

Noua legătură de frontieră poate îmbunătăți mobilitatea regională și transfrontalieră, dar va introduce, de asemenea, noi fluxuri de trafic și o potențială concentrare de vehicule în apropierea localității Cosăuți. Fără o proiectare adecvată, faza de exploatare poate crește riscurile de accidente la noile intersecții, poate afecta circulația agricolă locală și poate expune locuitorii din zonă la un nivel mai ridicat de zgomot și emisii generate de trafic.

Măsuri de atenuare

Lotul 6 necesită o implicare timpurie și detaliată a comunității, în special a proprietarilor de terenuri, a fermierilor și a grupurilor vulnerabile. Proiectarea trebuie să evite lăsarea parcelor agricole fără acces funcțional și trebuie să asigure continuitatea drumurilor locale în condiții de siguranță, treceri de nivel și gestionarea traficului. Traseele de transport pentru construcție ar trebui să ocolească, pe cât posibil, străzile rezidențiale, iar monitorizarea prafului, a zgomotului și a vibrațiilor ar trebui implementată în apropierea receptorilor sensibili. Măsurile de atenuare din faza de exploatare ar trebui să includă proiectarea în condiții de siguranță a intersecțiilor, iluminatul, controlul vitezei, semnalizarea, gestionarea camioanelor și disponibilitatea continuă a sistemului GRM.

Faza	Impact	Intensitate	Durată	Amploare	Semnificația impactului
C	Praful, zgomotul și vibrațiile generate de lucrările de construcție afectează locuitorii din zona drumului, școlile, piețele și grupurile vulnerabile	Moderată	Mediu	Local	Moderat
C	Riscuri sporite pentru siguranța rutieră din cauza traficului generat de lucrările de construcție, a devierilor, a benzilor îngustate, a trecerilor temporare și a vizibilității reduse	Ridicat	Mediu	Local	Ridicat
C	Înteruperea temporară a accesului la locuințe, întreprinderi, școli, unități medicale, stații de autobuz și terenuri agricole	Moderat	Mediu	Local	Moderat
C	Riscuri legate de interacțiunea dintre lucrători și comunitate, inclusiv violența bazată pe gen, bolile transmisibile și stresul psihosocial	Moderat	Pe termen scurt	Local	Moderat

C	Impactul noilor construcții de pe loturile 4, 5 și 6 asupra accesului agricol și a circulației locale	Ridicat	Mediu	Local	Ridicat
O	Îmbunătățirea suprafeței drumurilor, reducerea daunelor la vehicule, acces mai bun la servicii medicale, școli, piețe și centrele districtuale	Pozitiv	Pe termen lung	Regional	Pozitiv
O	Creșterea vitezei vehiculelor după reabilitare, creând riscuri la intrările în localități, la trecerile de pietoni și la intersecții	Moderat	Lung	Local	Moderat
O	Siguranța comunității în timpul funcționării	Moderat	Pe termen lung	Local	Moderat
O	Conflicte continue între traficul de tranzit, utilajele agricole, pietoni, bicicliști și utilizatorii drumurilor locale	Moderat	Lung	Local	Moderat
O	Reducerea traficului intens în orașul Drochia după punerea în funcțiune a variantei ocolire din Lotul 4	Pozitiv	Pe termen lung	Local/ Regional	Pozitiv
O	Concentrarea traficului la loturile 5 și 6, legată de zona de frontieră, în cazul în care traficul de marfă și cel local nu sunt separate corespunzător	Moderată	Pe termen lung	Local	Moderat

Tabelul6-9 : Matrice de evaluare a sănătății, siguranței și bunăstării

6.4.4. Sănătate și securitate în muncă, forța de muncă și condițiile de muncă

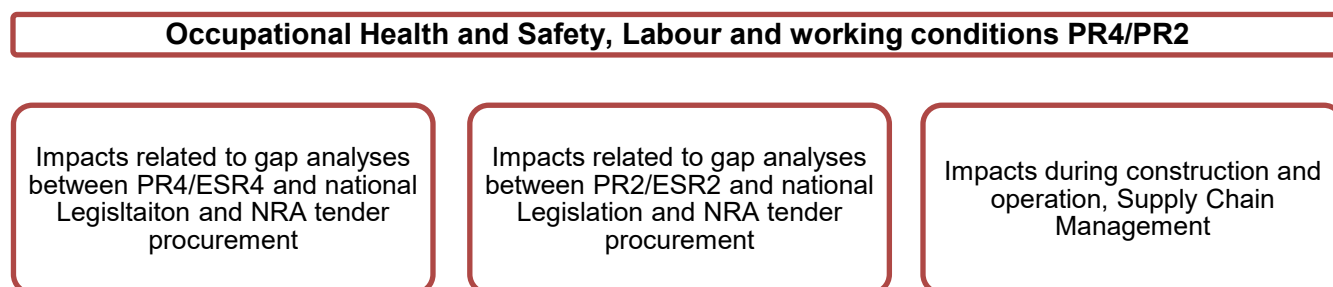


Figura6-7 : Sănătate și siguranță la locul de muncă, forța de muncă și condițiile de muncă

A. Sănătatea și securitatea în muncă (PR 4)

Impactul asupra sănătății și securității în muncă și asupra condițiilor de muncă pe durata construcției

În faza de construcție, forța de muncă implicată în proiect va fi expusă la o serie de riscuri profesionale tipice lucrărilor de reabilitare rutieră la scară largă. Având în vedere caracterul liniar al coridorului R7 și necesitatea de a lucra în interiorul sau în imediata apropiere a benzilor de circulație active, profilul de risc pentru lucrătorii din loturile 1–6 este ridicat. Activitățile de construcție implică utilaje grele, teren variabil și expunere la condițiile meteorologice, toate acestea putând crea condiții care pot duce la accidentări, boli pe termen lung sau incidente grave dacă nu sunt gestionate în mod adecvat.

Unul dintre cele mai semnificative riscuri se referă la accidentele rutiere. Muncitorii își desfășoară adesea activitatea în imediata apropiere a traficului în desfășurare, unde vehiculele continuă să circule cu viteză mare. Separarea inadecvată între zonele de lucru și fluxurile de trafic poate duce la coliziuni care implică atât vehicule private, cât și utilaje de construcții. Acest risc este deosebit de pronunțat în zonele periurbane (de exemplu) și în locațiile în care vizibilitatea este limitată.

Acest risc este deosebit de pronunțat în zonele periurbane și la interfața cu așezările, inclusiv în orașul

Drochia (Lotul 2), orașul Rîșcani (Loturile 2–3) și comuna Costești (interfața Lotului 3/5), unde volumul de trafic este mai mare, iar participanții la trafic includ o combinație de vehicule private, transport public, pietoni și bicicliști.

În plus, au fost identificate secțiuni de așezări rurale cu risc ridicat în **Chetrosu, Zgurița și Șolcani (Lotul 1), Țarigrad și Miciurin (Lotul 4), precum și în Hiliuți, Pîrjota, Șaptebani, Gălășeni și Petrușeni (Lotul 3)**, unde:

- imobilele rezidențiale sunt situate în imediata apropiere a carosabilului;
- se înregistrează frecvent traversări pietonale neautorizate;
- utilajele agricole intră și ies de pe drum; și
- geometria drumului, topografia locală (de exemplu, sectoarele deluroase din Hiliuți) sau activitățile de pe marginea drumului reduc vizibilitatea.

Se preconizează riscuri sporite la intersecții și puncte de acces, în special în apropierea:

- intersecției R7/R12 din Drochia,
- intersecției R7/G17 și R7/L152 din Rîșcani, și
- căilor de acces către terenurile agricole și carierele din Lotul 3 (Șaptebani, Gălășeni, Petrușeni), unde manevrele de viraj, diferențele de viteză și vizibilitatea limitată sporesc probabilitatea de accidente.

Se observă o vulnerabilitate suplimentară în **zona Cosăuți (Lotul 6) și Costești (Lotul 5)**, unde noile lucrări de construcție și traficul viitor legat de frontieră pot introduce modele de trafic necunoscute și o creștere a circulației vehiculelor grele.

Muncitorii sunt, de asemenea, expuși la zgomot excesiv, în special atunci când operează sau lucrează în apropierea unor echipamente precum ciocanele pneumatice, finisoarele, compactoarele și ciocanele hidraulice. Expunerea prelungită la aceste niveluri de zgomot poate duce la pierderea temporară sau permanentă a auzului, precum și la oboseală crescută, concentrare redusă și o probabilitate mai mare de accidente.

O altă categorie importantă de pericole o reprezintă expunerea la condiții meteorologice extreme. În lunile de vară, temperaturile ridicate și expunerea prelungită la soare pot provoca stres termic, deshidratare sau insolație. În schimb, lucrările efectuate în sezonul rece pot expune lucrătorii la degerături, hipotermie și dexteritate redusă, crescând riscul de erori și accidente.

Riscurile legate de vibrații sunt, de asemenea, frecvente, în special pentru lucrătorii care utilizează unelte vibrante, compactoare sau utilaje grele pe perioade îndelungate. Expunerea cronică poate duce la sindromul de vibrații mâini-braț (HAVS) și la alte afecțiuni musculo-scheletice, afectând sănătatea pe termen lung a lucrătorilor și capacitatea lor de a-și câștiga existența.

Anumite activități pot necesita lucrul la înălțime, creând riscuri de cădere de la înălțime, care pot duce la leziuni grave sau fatale în cazul în care nu există măsuri de control adecvate. Chiar și la nivelul solului, lucrătorii se confruntă cu riscuri de alunecări, împiedicări și căderi, în special în zonele aglomerate cu unelte, suprafețe denivelate, șanțuri, cabluri și resturi de construcție. Aceste pericole sunt comune pe toate șantierele și pot apărea în timpul sarcinilor de rutină.

Măsuri de atenuare

Pericole legate de trafic: Implementați un **plan de gestionare a traficului** pe șantier care să includă proiectarea în condiții de siguranță a zonei de lucru, bariere, conuri de semnalizare și semnalizare de avertizare prealabilă. Utilizați vehicule de escortă cu lumini intermitente pentru a proteja lucrătorii în zonele cu viteză mare. Introduceți limite temporare de viteză și coordonați-vă cu Inspectoratul de Poliție pentru asigurarea respectării acestora, acolo unde este necesar.

Expunerea la zgomot: Asigurați lucrătorilor protecție auditivă (conformă cu EN 352), aplicați măsuri de reducere a zgomotului, cum ar fi amortizoare de zgomot pentru echipamente și programarea activităților cu nivel ridicat de zgomot în intervale de timp limitate, efectuați monitorizarea periodică a zgomotului și roțiți personalul pentru a minimiza expunerea cumulativă.

Riscuri legate de condițiile meteorologice Implementați protocoale privind stresul termic și vremea rece, inclusiv zone de odihnă umbrite, pauze programate pentru hidratare și furnizarea de îmbrăcăminte caldă. Ajustați programele de lucru în condiții de căldură extremă sau de îngheț. Instruiți lucrătorii să recunoască semnele epuizării cauzate de căldură, deshidratării, hipotermiei și degerăturilor de tip „ ”.

Riscuri legate de vibrații Limitați timpul de expunere la echipamentele vibrante prin rotația sarcinilor de lucru. Furnizați unelte cu mânere antivibrații și asigurați-vă că acestea sunt întreținute corespunzător. Efectuați controale medicale periodice pentru depistarea precoce a sindromului de vibrații (HAVS) și a afecțiunilor musculo-scheletice.

Lucrul la înălțime Utilizați sisteme de protecție împotriva căderilor, cum ar fi balustrade, hamuri de siguranță și puncte de ancorare certificate. Solicitați permise de lucru la înălțime și asigurați-vă că numai personalul instruit efectuează astfel de sarcini. Efectuați inspecția scărilor, schelelor și platformelor ridicate înainte de utilizare.

Alunecări, împiedicări și căderi Mențineți zonele de lucru curate și organizate și îndepărtați obstacolele inutile. Asigurați o organizare corespunzătoare a spațiului de lucru, inclusiv gestionarea cablurilor și îndepărtarea resturilor. Furnizați încălțăminte antiderapantă adecvată și efectuați inspecții zilnice la fața locului pentru a identifica și elimina pericolele.

Măsuri de management (transversale) Organizați cursuri obligatorii de inițiere în domeniul sănătății și securității la locul de muncă și discuții zilnice privind siguranța. Efectuați analize ale riscurilor la locul de muncă (JHA) pentru toate sarcinile cu risc ridicat. Asigurați o supraveghere adecvată și asigurați-vă că există o comunicare clară între muncitori și operatorii de utilaje.

Mențineți truse de prim ajutor și personal instruit în acordarea primului ajutor la fiecare front de lucru activ.

Aplicați autoritatea de oprire a lucrărilor dacă se observă condiții nesigure.

Impactul asupra condițiilor de sănătate și siguranță la locul de muncă și a condițiilor de muncă în timpul exploatarei și întreținerii

Odată ce secțiunile reabilite ale drumului vor deveni operaționale, acestea vor necesita întreținere periodică și de rutină pentru a asigura integritatea structurală a pavajului, a sistemului de drenaj de pe marginea drumului, a semnalizării și a barierelor de siguranță. Aceste activități prezintă riscuri specifice pentru sănătate și siguranță datorită interacțiunii strânse dintre personalul de întreținere și traficul în desfășurare.

Expunerea echipajului de întreținere la traficul în desfășurare

Personalul de întreținere poate lucra în interiorul benzilor de circulație active sau în imediata lor vecinătate, ceea ce sporește riscul de coliziuni, în special pe segmentele cu viteză mare.

Utilizatorii drumului s-ar putea să nu anticipeze prezența lucrătorilor pe carosabil, mai ales dimineața devreme, seara târziu sau în condiții meteorologice nefavorabile.

Riscuri legate de viteză

Îmbunătățirea geometriei drumului și a stării suprafeței de rulare poate încuraja creșterea vitezei vehiculelor (în legătură cu loturile 1–3 din R7 existente), ceea ce duce la creșterea distanțelor de frânare și a gravității eventualelor accidente.

Viteza excesivă reduce timpul de reacție disponibil pentru a evita echipele de întreținere sau dispozitivele de gestionare a traficului.

Perturbări temporare ale traficului

Închiderea benzilor de circulație sau sistemele de circulație în sens invers pot crea congestii pe termen scurt și riscuri de accidente dacă nu sunt semnalizate sau comunicate corespunzător utilizatorilor drumului.

Pericole legate de vizibilitate și de condițiile meteorologice

Ceața, ploaia sau zăpada (frecvente în sudul și centrul Moldovei) pot reduce capacitatea șoferilor de a observa la timp lucrătorii de întreținere.

Iluminarea deficitară pe tronsoanele rurale afectează vizibilitatea lucrătorilor în timpul lucrărilor efectuate pe acostament.

Măsuri de atenuare (faza de exploatare și întreținere)

Conforme cu PR4/ESR4 ale BERD și aliniate la normele moldovenești de siguranță rutieră (CP D.02.18:2017; Regulamentul privind traficul rutier; Legea securității și sănătății în muncă nr. 186/2008).

Gestionarea traficului pentru lucrările de întreținere: Elaborarea și implementarea unui Plan de gestionare a traficului pentru lucrările de întreținere (MTMP) pentru toate operațiunile de întreținere de rutină și periodice. Utilizarea semnalizării de avertizare prealabilă, a conurilor, a barierele reflectorizante și a zonelor temporare de reducere a vitezei amplasate la distanțe adecvate, în conformitate cu CP D.02.18:2017. Asigurarea delimitării clare a zonelor de lucru cu bariere de înaltă vizibilitate pentru lucrările la poduri, șanțuri de drenaj sau podețe.

Măsuri de protecție a personalului: Utilizarea obligatorie a echipamentului individual de protecție (EIP) cu vizibilitate ridicată (EN ISO 20471 clasa 2 sau 3), instruirea personalului de întreținere în materie de siguranță rutieră, conștientizare situațională și reacție în caz de urgență, utilizarea vehiculelor de escortă echipate cu lumini intermitente, amortizoare de șoc (acolo unde este cazul) și panouri cu săgeți LED, interzicerea poziționării lucrătorilor cu spatele la traficul care se apropie (în conformitate cu cele mai bune practici).

Măsuri de gestionare a vitezei: Introducerea unor restricții temporare de viteză (30–50 km/h) în jurul zonelor de întreținere. Aplicarea acestora prin patrulă mobile sau coordonarea cu Inspectoratul de Poliție atunci când este necesar pentru segmentele cu risc ridicat. Instalarea de benzi sonore portabile sau denivelări de viteză în locații critice pentru a asigura reducerea vitezei de către șoferi.

Comunicarea cu utilizatorii drumurilor: Furnizarea de informații în timp real privind închiderile temporare sau restricțiile de circulație pe benzi prin intermediul: primăriilor locale, canalelor de social media, panourilor

cu mesaje variabile amplasate pe marginea drumului (dacă sunt disponibile). Menținerea unui protocol de notificare publică pentru a asigura informarea comunităților din zona de interes (Aol) cu privire la lucrările de întreținere.

Programarea lucrărilor: Efectuarea lucrărilor de întreținere cu risc ridicat (curățarea vegetației, curățarea sistemelor de drenaj, repararea gropilor) în afara orelor de vârf; evitarea lucrărilor de întreținere pe timp de noapte; dacă acestea sunt inevitabile, asigurarea iluminatului portabil fără a deranja gospodăriile din apropiere.

Pregătirea pentru situații de urgență: mențineți la fața locului truse de prim ajutor, dispozitive de comunicare și protocoale de contact în caz de urgență; asigurați proceduri de retragere rapidă a lucrătorilor în cazul în care condițiile rutiere devin brusc nesigure (formarea de ceață, gheață neagră).

Lucrările de reabilitare și construcție vor genera riscuri profesionale, de sănătate și siguranță pentru lucrători, inclusiv cele legate de lucrul cu utilaje, turnarea asfaltului, utilizarea cimentului, lucrul la înălțime și lucrul în apropierea rețelelor de utilități.

Cadrul național de sănătate și securitate în muncă aplicabil proiectului – Legea Legea securității și sănătății în muncă nr. 186/2008, regulamentele privind punerea în aplicare a legii (HG 95/2009 și regulamentele sanitare) și standardul sectorial CP D.02.18:2017 privind normele de siguranță pentru construcția, repararea și întreținerea drumurilor – se aliniază, în linii mari, la cerințele generale de sănătate și siguranță în muncă din PR4 al BERD pentru protecția lucrătorilor, inclusiv evaluarea riscurilor, obligațiile angajatorului, formarea profesională, supravegherea medicală și furnizarea de echipamente individuale de protecție (EIP). Cu toate acestea, legislația moldovenească se concentrează în principal pe sănătatea și securitatea în muncă la locul de muncă, în timp ce PR4/ESR4 impune, de asemenea, gestionarea sistematică a riscurilor de sănătate, siguranță și securitate pentru comunitățile afectate de proiect, a măsurilor de securitate, a violenței bazate pe gen (GBV)/evaluării impactului asupra mediului (SEA), a lanțurilor de aprovizionare cu risc ridicat și a raportării incidentelor către Bancă, în conformitate cu standardele UE privind sănătatea și securitatea în muncă și cu bunele practici internaționale. Analiza lacunelor este prezentată în secțiunea 4.8.9 a studiului de referință, iar pentru a remedia aceste lacune sunt propuse următoarele măsuri de atenuare:

Gestionarea sănătății și securității la locul de muncă la nivel de proiect

- Elaborarea unui Plan de management al sănătății și securității la locul de muncă (OHSP) aliniat la PR1/PR4, la directivele UE privind sănătatea și securitatea la locul de muncă și la standardul ISO 45001.
- Să includă ierarhia măsurilor de control, indicatorii-cheie de performanță (KPI) privind sănătatea și securitatea în muncă, măsurile de monitorizare și mecanismele de revizuire de către conducere.
- Introducerea practicilor de siguranță bazate pe comportament și a autorității obligatorii de oprire a lucrărilor pentru toți lucrătorii.
- Stabilirea unui sistem anonim de raportare a incidentelor evitate la limită și a acțiunilor nesigure, integrat în ședințele de informare și în statisticile lunare privind performanța în materie de sănătate și siguranță la locul de muncă.
- Elaborarea unei proceduri de gestionare a incidentelor care să acopere clasificarea incidentelor, analiza cauzelor principale (RCA) și urmărirea CAPA (acțiuni corective și preventive).
- Asigurarea raportării în timp util a incidentelor grave către BERD, în conformitate cu cerințele PR4.

Performanța și conformitatea contractanților în materie de sănătate și siguranță la locul de muncă

- Elaborarea unei proceduri de gestionare a sănătății și securității în muncă (SSM) pentru contractori, care să includă criterii de precalificare, indicatori-cheie de performanță (KPI) privind SSM, analize obligatorii ale riscurilor la locul de muncă (JHA) și fișe de procedură, precum și audituri periodice.
- Să impună respectarea integrală a prevederilor contractuale privind PR4/ESR4, legislația moldovenească privind sănătatea și securitatea la locul de muncă și directivele UE privind sănătatea și securitatea la locul de muncă pentru contractanți și subcontractanți.
- Elaborarea unui Plan comunitar de sănătate, siguranță și securitate (CHSSP) care să acopere riscurile de interfață dintre activitățile de construcție și public.

Traficul și siguranța rutieră pe durata lucrărilor de construcție

- Elaborarea unui plan de gestionare a traficului și a siguranței rutiere pentru lucrările de construcție, incluzând devieri sigure, închiderea benzilor de circulație, limitări de viteză și semnalizare.
- Implementarea procedurilor de notificare a comunității prin intermediul panourilor primăriei, canalelor de social media și semnalizării rutiere.
- Stabilirea unor protocoale de acces în situații de urgență împreună cu serviciile locale de urgență și medicale.

Prevenirea riscurilor de violență bazată pe gen (GBV) și evaluarea impactului sexual (SEA) și conduita lucrătorilor

- Elaborați un plan de acțiune privind violența bazată pe gen (GBV) și exploatarea sexuală (SEA) aliniat la PR4/ESR4 și PR2/ESR2.
- Adoptați un Cod de conduită al lucrătorilor cu clauze explicite privind violența bazată pe gen (GBV) și abuzul sexual (SEA), semnare obligatorie și aplicare cu toleranță zero.
- Asigurați instruirea inițială obligatorie și cursuri periodice de perfecționare pentru toți lucrătorii.
- Asigurați căi confidentiale de soluționare a reclamațiilor și mecanisme sigure de raportare a problemelor legate de violența bazată pe gen (GBV) și abuzul sexual al copiilor (SEA).

Gestionarea securității (dacă este cazul)

- Elaborarea unui plan de gestionare a securității conform cu PR4/ESR4, care să includă verificarea personalului, utilizarea proporțională a forței, instruire privind dezamorsarea conflictelor, sensibilizare cu privire la violența bazată pe gen și protocoale de raportare a incidentelor.

Cerințe privind sănătatea și securitatea în muncă (OHS) în lanțul de aprovizionare

- Solicitați furnizorilor să demonstreze conformitatea cu cerințele privind sănătatea și securitatea la locul de muncă (OHS), inclusiv evaluări de risc, certificări și licențe.
- Să integreze cerințele PR4/ESR4 și ale UE privind sănătatea și securitatea la locul de muncă în documentele de achiziții.
- Rezervați-vă dreptul de a audita furnizorii cu risc ridicat și de a impune măsuri corective.

Implicarea lucrătorilor și guvernanta în materie de sănătate și siguranță la locul de muncă

- Integrați canalele de feedback privind sănătatea și siguranța lucrătorilor în sistemul de gestionare a relațiilor cu furnizorii (GRM) al proiectului (PR10/ESR10).
- Înființați comitete comune de sănătate și siguranță la locul de muncă (client + contractori) care să

efectueze revizuii periodice ale auditurilor, incidentelor și eficacității CAPA (acțiuni corective și preventive).

B. Munca și condițiile de muncă (PR2)

Acest subcapitol evaluează condițiile de muncă și de lucru pentru Proiectul de reabilitare a drumului R7 (loturile 1–6) în conformitate cu Cerința de performanță 2 a BERD (Condiții de muncă și de lucru), ținând seama de cadrul legislativ național al Republicii Moldova, de convențiile OIM și de cele mai bune practici internaționale. De asemenea, se iau în considerare supravegherea instituțională, încălcările tipice din sector, riscurile asociate forței de muncă imigrante și non-locale, precum și lacunele din documentația de achiziții (Cartea Roșie FIDIC) în raport cu PR2.

Reprezentanții Ministerului Muncii, Migrației și Ocupării Forței de Muncă, Departamentul de Lucrări de Construcții și Reparații, au declarat că încălcările tipice în domeniul muncii se referă la programul de lucru, lipsa echipamentelor de protecție individuală (EPI) și a instruirii privind utilizarea acestora, neplata la timp a lucrătorilor și neasigurarea unor facilități adecvate de bunăstare, gestionarea deficitară a riscurilor legate de sănătatea și securitatea în muncă, precum și punerea la dispoziție a unor facilități de cazare nesigure.

Impacturi cheie legate de forța de muncă și condițiile de muncă

În timpul lucrărilor de construcție se preconizează următoarele efecte legate de forța de muncă:

Impactul 1: Riscuri generate de condițiile precare de muncă

Consecințele potențiale includ: creșterea numărului de accidente și leziuni, oboseala lucrătorilor din cauza programului de lucru excesiv, restanțe salariale și dificultăți financiare, discriminare sau hărțuire, scăderea moralului, a productivității și a ratei de retenție a personalului, exploatarea lucrătorilor străini sau a celor subcontractați

Impactul 2: Riscuri generate de condițiile inadecvate de cazare a lucrătorilor (dacă este cazul)

Acestea includ: riscuri legate de incendiu, de siguranța electrică și structurală, supraaglomerare și igienă precară, lipsa facilităților adaptate nevoilor specifice de gen, restricții privind circulația lucrătorilor, stres psihosocial și scăderea stării de bine.

Impactul 3: Riscuri pentru lucrătorii care nu sunt angajați (contractanți, subcontractanți, furnizori)

Datorită lacunelor din legislația națională și a limitărilor tipice de supraveghere: utilizarea contractelor informale sau a unor clauze neclare, expunere mai mare la riscurile de sănătate și siguranță la locul de muncă, potențială exploatare de către intermediari, acces inconsecvent la reprezentanții lucrătorilor.

Impactul 4: Riscuri legate de munca forțată / sclavia modernă

Relevant în special pentru lucrătorii emigranți: reținerea pașaportului, comisioane de recrutare, practici coercitive din partea agenților de plasare a forței de muncă, reținerea salariilor

Impactul 5: Participarea limitată a lucrătorilor și aplicarea slabă a legii

Supraveghere insuficientă a subcontractanților, lipsa inspecțiilor de muncă, mecanisme interne de monitorizare slabe

Cadrul legislativ național din Moldova oferă o bază juridică solidă pentru protecția muncii, dar **lacunele de implementare și riscurile specifice sectorului** (în special pentru forța de muncă subcontractată și migratoare) evidențiază necesitatea unor **sisteme specifice proiectului, aliniate la PR2**.

Există cerințe specifice privind gestionarea forței de muncă și a condițiilor de muncă, aplicabile tuturor

proiectelor finanțate de BERD. Aceste cerințe sunt definite în cadrul PR2/ESR2 – Forța de muncă și condițiile de muncă. În plus, există alte documente, note orientative și exemple de bune practici internaționale care pot fi incluse în cerințele proiectului. Una dintre principalele cerințe prevăzute în PR2/ESR2 este ca clientul să își elaboreze propriile **politici de resurse umane și propriul plan de gestionare a resurselor umane** adecvate proiectului. Politicile de resurse umane trebuie să fie instituite, puse în aplicare și aplicabile, ușor de înțeles și accesibile tuturor angajaților și lucrătorilor care nu sunt angajați. În plus, ar trebui puse în aplicare următoarele planuri de gestionare: **Codul de conduită al lucrătorilor, Planul de gestionare a sănătății și securității în muncă, Planul de intervenție în situații de urgență, Mecanismul de soluționare a reclamațiilor lucrătorilor.**

NRA dispune de un Cod de conduită accesibil publicului, care stabilește standardele etice ale organizației și regulile de comportament pentru toți angajații. Codul de conduită nu este pe deplin aliniat la PR2/ESR2 și nu conține dispoziții privind interzicerea muncii copiilor și a muncii forțate, libertatea de asociere și negocierea colectivă, condițiile de angajare, salariile echitabile și programul de lucru, mecanismul de soluționare a reclamațiilor, conformitatea lanțului de aprovizionare și a contractanților, precum și dispoziții privind cazarea lucrătorilor (dacă este cazul).

În majoritatea cazurilor, clientul se poate baza pe legislația națională pentru gestionarea forței de muncă și a condițiilor de muncă la fața locului. Conform legislației naționale a Republicii Moldova, cerințele sunt, în linii mari, aliniate la prevederile EBRD ESR/PR 2, așa cum se reflectă în tabelul Tabelul5-5. Cu toate acestea, în ceea ce privește punerea în aplicare efectivă, practica a arătat că problemele de la șantier nu sunt cauzate de legislația în sine, ci de aplicarea legislației naționale, din cauza supravegherii instituționale deficitare. Acest lucru este valabil în special în cazul lucrătorilor de la șantier, al subcontractanților și al furnizorilor.

Procesul de achiziții publice pentru selectarea antreprenorului executant

În cadrul procesului internațional de achiziții publice, este important de reținut că niciunul dintre cadrele internaționale comune nu acoperă toate cerințele PR2/ESR2 și, prin urmare, va fi de obicei necesar să se identifice riscurile care vor genera neconcordanțe cu cerințele PR2/ESR2.

Autoritatea Națională de Reglementare (NRA) utilizează Cartea Roșie FIDIC ca model pentru contract și ca document juridic cu contractanții săi. Cartea Roșie FIDIC nu este complet aliniată la PR2/ESR2, întrucât nu include o interdicție explicită a muncii copiilor sau a muncii forțate, nu prevede un mecanism anonim și accesibil de soluționare a reclamațiilor lucrătorilor, nu conține cerințe specifice privind recrutarea etică și reținerea pașapoartelor și nu acoperă supravegherea contractanților și a lanțului de aprovizionare în maniera cerută de PR2/ESR2.

Contractul din Cartea Roșie a FIDIC se bazează pe respectarea legislației muncii din Moldova; cu toate acestea, PR2/ESR2 prevede garanții explicite împotriva discriminării și pentru egalitatea de șanse.

Cartea Roșie FIDIC nu face referire la libertatea de asociere, dreptul de a adera la sindicate sau la negocierea colectivă. Cartea Roșie impune totuși contractanților să respecte legislația muncii națională aplicabilă, care include aceste drepturi.

Clauza 6 din Cartea Roșie a FIDIC acoperă cerințele de bază legate de muncă, astfel încât antreprenorul trebuie să respecte legislația muncii națională referitoare la salarii, programul de lucru și condițiile de muncă. Contractantul trebuie să plătească salariile și să respecte condițiile prevăzute de legislația muncii aplicabilă.

În plus, clauza 6.6. impune contractanților să asigure facilitățile de bunăstare și cazarea necesare, dar nu specifică standardele. Legislația muncii din Republica Moldova a stabilit o săptămână de lucru de 40 de ore și impune plata unei prime pentru orele suplimentare. De asemenea, legea stabilește un salariu minim care respectă standardele naționale.

ANR a indicat că, în cadrul procedurii de licitație pentru selectarea unui contractant, sunt incluse cerințe privind ESHS pe care ofertantul trebuie să le îndeplinească, precum ISO 14001, OHSAS 18001/ISO 45001 sau propriile politici și proceduri scrise, în cazul în care nu deține certificate. În plus, ofertantul trebuie să demonstreze că a realizat cel puțin un proiect similar în condiții de siguranță și în conformitate cu standardele internaționale. În cele din urmă, ofertantul trebuie să prezinte un plan ESHS.

În documentația și procedurile de licitație nu sunt incluse cerințe privind forța de muncă (PR2).

Măsuri de atenuare

Cadrul de atenuare asigură: alinierea la PR2 și PR4 ale BERD, respectarea Codului muncii al Republicii Moldova și a legislației privind sănătatea și securitatea în muncă, eliminarea lacunelor din documentația de achiziții, responsabilitatea clară a clientului, inginerului proprietarului, contractorilor și subcontractorilor, atenuarea riscurilor în ceea ce privește recrutarea, angajarea, lanțul de aprovizionare, sănătatea și securitatea în muncă și bunăstarea lucrătorilor

1. Consolidarea cerințelor contractuale și de achiziții (Cartea Roșie FIDIC)

Clientul va actualiza documentele de licitație și contractele FIDIC pentru a include obligații explicite PR2/ESR2 și PR4 aplicabile antreprenorilor și subcontractanților. **Clauze contractuale cheie care trebuie incluse:**

Munca copiilor și munca forțată: Interzicerea absolută a muncii copiilor și a muncii forțate, proceduri obligatorii de verificare a vârstei, interzicerea reținerii pașaportului/actului de identitate, recrutare exclusiv prin canale etice.

Nediscriminare și egalitate de șanse: practici nediscriminatorii de angajare și de muncă, acces egal la salarii, beneficii și formare profesională, dreptul explicit la libertatea de asociere și la negociere colectivă.

Recrutare etică: Interzicerea perceperii de taxe de recrutare de la lucrători, contracte de muncă transparente într-o limbă înțeleasă de lucrători

Cazarea lucrătorilor (acolo unde este cazul): Respectarea standardelor BERD / IFC privind cazarea lucrătorilor: procese și standarde **Mecanism de soluționare a reclamațiilor:** Mecanism obligatoriu de soluționare a reclamațiilor (GRM) pentru contractanți și subcontractanți, canale anonime și accesibile, obligația de a partaja rezumatele registrului de reclamații cu clientul.

Due diligence în lanțul de aprovizionare: obligația contractantului de a se asigura că furnizorii primari nu recurg la munca copiilor și la munca forțată, evaluarea riscurilor în cazul noilor furnizori, cerințe privind raportarea și măsurile corective.

Planul de gestionare a forței de muncă (LMP) – Planul obligatoriu de gestionare a forței de muncă al contractantului înainte de mobilizare, raportare periodică și audituri privind forța de muncă

2. Resurse umane / Sistemul de gestionare a forței de muncă (la nivelul clientului)

Clientul (NRA) va elabora și va implementa un sistem cuprinzător de gestionare a forței de muncă, aliniat la PR2. Componente: Politica de resurse umane aliniată la PR2/ESR2, proceduri de gestionare a forței de muncă, protocoale de recrutare și integrare, monitorizarea programului de lucru și a salariilor, proceduri disciplinare,

procedura de concediere colectivă aliniată la PR2 (inclusiv analiza alternativelor), măsuri de protecție împotriva violenței bazate pe gen (GBVH) și evaluarea riscurilor de exploatare sexuală (SEA), mecanismul de soluționare a reclamațiilor lucrătorilor și registrul acestora, integrarea sănătății și securității în muncă (interfața PR2–PR4), proceduri de monitorizare a lanțului de aprovizionare, mecanisme de raportare interne și externe.

3. Gestionarea contractanților și subcontractanților

Etapa precontractuală: Evaluarea performanțelor anterioare în materie de muncă și sănătate și siguranță la locul de muncă, evaluarea capacității contractantului de a implementa PR2 și PR4, includerea conformității în materie de muncă ca criteriu de precalificare.

În timpul implementării: plan obligatoriu de gestionare a forței de muncă al contractantului, transpunerea clauzelor PR2 în contractele de subcontractare, audituri periodice privind forța de muncă și inspecții la fața locului, monitorizarea practicilor de recrutare și a verificării vârstei, monitorizarea conformității lanțului de aprovizionare.

4. Codul de conduită actualizat

Codul de conduită va fi actualizat și semnat de toți lucrătorii, contractanții și subcontractanții, incluzând: interzicerea muncii copiilor și a muncii forțate, libertatea de asociere, salarii și ore de lucru echitabile, combaterea hărțuirii și a discriminării, măsuri de prevenire a violenței de gen și a exploatării sexuale, principii etice de recrutare, standarde privind cazarea lucrătorilor d ă (dacă este cazul), acces la mecanisme de soluționare a reclamațiilor, angajamente privind interzicerea represaliilor.

5. Mecanismul de soluționare a reclamațiilor lucrătorilor (GRM intern)

Se va institui un mecanism dedicat de soluționare a reclamațiilor lucrătorilor atât la nivelul clientului, cât și la nivelul contractantului.

Cerințe: Canale de raportare anonime (linia telefonică de urgență, cutii de reclamații, e-mail, reprezentanți ai lucrătorilor), Măsuri de asigurare a confidențialității, Termene clare de soluționare, Sistem de urmărire și raportare, Accesibilitate pentru lucrătorii contractantului și subcontractanților, Politică explicită de ne-represalii, Accesul NRA la rezumatele reclamațiilor contractantului.

6. Planul de cazare a lucrătorilor (dacă este cazul)

În cazul în care sunt necesare tabere pentru lucrători, se va elabora un plan de cazare a lucrătorilor în conformitate cu standardele BERD / IFC.

Standarde minime: Dimensiunea și gradul de ocupare adecvate ale camerelor, Sisteme de siguranță împotriva incendiilor, Siguranța instalațiilor electrice și a structurilor, Instalații sanitare (WASH) adaptate nevoilor de gen, Spații de recreere și comune, Libertate de mișcare, Inspecții periodice și măsuri corective

7. Măsuri privind sănătatea și securitatea în muncă și formarea profesională (interfața PR2–PR4)

Se va implementa un Plan cuprinzător de management al sănătății și securității în muncă (OHSP).

Măsuri-cheie: Analize ale riscurilor la locul de muncă (JHA) / Declarații de metodă, Autoritatea de a opri lucrările în cazul condițiilor nesigure, Program de siguranță bazat pe comportament, Furnizarea și aplicarea obligatorie a echipamentului individual de protecție (EIP), Raportarea incidentelor și a situațiilor de aproape accident, Supravegherea medicală a muncii, Discuții informative și formare continuă în domeniul siguranței.

8. Monitorizare, supraveghere și control

Responsabilitățile inginerului proprietarului: Includerea monitorizării forței de muncă PR2 în Termenii de

referință (ToR), Revizuirea înregistrărilor privind reclamațiile, Monitorizarea conformității cu practicile de verificare a vârstei și de recrutare, Raportarea lunară și trimestrială privind conformitatea, Documentarea neconformităților și a acțiunilor corective.

Supraveghere externă: Inspecții comune cu Inspectoratul de Muncă de Stat (acolo unde este cazul), Audituri periodice privind conformitatea muncii

C. Sănătate și siguranță în lanțul de aprovizionare (lanțuri de aprovizionare cu risc ridicat)

Conform legislației moldovenești în vigoare, Legea securității și sănătății în muncă nr. 186/2008 se aplică strict angajatorilor care își desfășoară activitatea pe teritoriul Republicii Moldova și nu impune dezvoltatorilor de proiecte sau contractorilor obligația de a supraveghea performanța în materie de sănătate și securitate în muncă (SSM) a furnizorilor din amonte. În consecință, nu există nicio cerință legală privind evaluarea, verificarea sau monitorizarea SSM în cadrul lanțului de aprovizionare pentru furnizorii cu risc ridicat, cum ar fi carierele care furnizează agregate, furnizorii de bitum, uzinele de asfalt sau subcontractanții din domeniul transporturilor. Această lacună de reglementare poate duce la includerea unor furnizori cu sisteme de SSM inadecvate și sporește riscul apariției unor practici nesigure în cadrul lanțului de aprovizionare.

În plus, peisajul furnizorilor din Moldova este dominat de întreprinderi mici și mijlocii (IMM-uri), dintre care multe pot funcționa cu standarde de muncă și de SSM mai scăzute în comparație cu firmele mai mari care dispun de sisteme formale de management. IMM-urile pot să nu dispună de formare structurată, evaluări de risc, proceduri documentate sau sisteme certificate de management al SSM. Prin urmare, există un risc inherent ca încălcări ale legislației muncii (de exemplu, lipsa echipamentelor de protecție individuală, condiții de muncă inadecvate, program de lucru excesiv, lucrători neînregistrați) să aibă loc în rândul furnizorilor care furnizează materiale și servicii pentru proiect. Aceste încălcări pot avea loc atât la locațiile de producție ale furnizorilor (carierele, fabricile de asfalt, depozitele de materiale), cât și în rândul lucrătorilor care livrează materiale la șantierul de construcție al proiectului „”.

În absența unor controale contractuale sau procedurale explicite, există riscul ca proiectul să fie asociat cu condiții de muncă nesigure, practici de muncă neconforme cu standardele și riscuri potențiale legate de munca copiilor sau de munca forțată, în special în rândul furnizorilor primari care își desfășoară activitatea în medii cu un nivel redus de supraveghere.

Măsuri de atenuare aliniate la PR4/PR2 ale BERD și la FIDIC

Pentru a aborda aceste riscuri, proiectul va adopta o abordare consolidată de gestionare a lanțului de aprovizionare care depășește cerințele legale din Republica Moldova și se aliniază la PR4/ESR2 (Sănătate și siguranță) și PR2/ESR2 (Muncă și condiții de muncă) ale BERD.

Cerințe de conformitate în materie de sănătate și siguranță la locul de muncă (OHS) pentru furnizori

Toți furnizorii cu risc ridicat (agregate, bitum, stații de asfalt, furnizori de combustibil, subcontractanți de transport) vor fi obligați să demonstreze conformitatea cu cerințele OHS, inclusiv: licențe și autorizații de funcționare valabile; evaluări documentate ale riscurilor pentru procesele-cheie; dovezi privind instruirea lucrătorilor și utilizarea echipamentelor individuale de protecție (EIP); respectarea legislației muncii din Republica Moldova.

Cerințele privind sănătatea și securitatea în muncă și cele privind munca vor fi incluse în mod explicit în documentația de achiziții, cu referire la PR4/ESR4, PR2/ESR2 și la principiile UE privind sănătatea și

securitatea în muncă.

Drepturile de audit al lanțului de aprovizionare Proprietarul proiectului își va rezerva dreptul de a audita furnizorii și subcontractanții cu risc ridicat în orice moment. Contractanții vor fi obligați să coopereze la audituri și să implementeze acțiuni corective (CAPA) în cazul în care sunt identificate deficiențe.

Evaluarea riscurilor în lanțul de aprovizionare Contractanții vor fi obligați să stabilească o procedură de evaluare a riscurilor pentru toți furnizorii noi, incluzând: verificarea respectării legislației naționale privind sănătatea și securitatea în muncă și a legislației muncii; analiza incidentelor, sancțiunilor sau reclamațiilor anterioare; evaluarea condițiilor de muncă la unitățile furnizorilor; identificarea furnizorilor cu risc ridicat care necesită o supraveghere sporită.

Interzicerea muncii copiilor și a muncii forțate În contractul FIDIC va fi inclusă o clauză contractuală specifică care să impună tuturor contractanților și furnizorilor să se asigure că lanțurile lor principale de aprovizionare sunt libere de muncă a copiilor, muncă forțată sau orice formă de exploatare. Contractanții trebuie să monitorizeze furnizorii și să raporteze imediat orice constatări sau suspiciuni.

Integrarea în obligațiile contractantului FIDIC privind sănătatea și securitatea în muncă (OHS) și legislația muncii Condițiile contractuale FIDIC vor fi completate cu: cerințe ca furnizorii să respecte PR4/ESR4 și PR2/ESR2; obligația de a furniza dovezi privind sistemele de sănătate și securitate în muncă, conformitatea cu legislația muncii și licențele înainte de începerea furnizării; mecanisme de aplicare, inclusiv posibilitatea de a exclude furnizorii neconformi.

Spriinul acordat IMM-urilor și alinierea Recunoscând faptul că mulți furnizori sunt IMM-uri, proiectul poate oferi îndrumări privind așteptările minime în materie de sănătate și siguranță la locul de muncă, șabloane pentru evaluarea riscurilor și materiale de sensibilizare pentru a contribui la creșterea nivelurilor de conformitate fără a exclude IMM-urile.

Raportare transparentă Contractanții vor raporta lunar cu privire la: rezultatele procesului de selecție a furnizorilor; auditurile efectuate; neconformitățile identificate; implementarea și închiderea măsurilor corective (CAPA).

Această raportare va fi integrată în sistemul de monitorizare a sănătății și securității în muncă și a condițiilor de muncă al proiectului.

Etapă	Impact	Intensitate	Durată	Amploare	Semnificația impactului
C	Impactul lacunelor în materie de sănătate și securitate în muncă	Moderat	Lung	Regional	Ridicat
C	Procedură de licitație internațională în conformitate cu PR2/ESR2 și PR4/ESR4	Moderat	Mediu	Regional	Moderat
C	Conformitatea clienților cu normele privind sănătatea și securitatea la locul de muncă și condițiile de muncă	Moderată	Pe termen lung	Regional	Moderat
C	Sănătate și siguranță la locul de muncă/Condiții de muncă pe durata construcției	Ridicat	Mediu	Regional	Ridicat
C,O	Managementul lanțului de aprovizionare	Moderat	Pe termen lung	Regional	Ridicat
O	Sănătate și siguranță la locul de muncă/Munca și condițiile de muncă în timpul exploatării				Moderat

Tabelul6-10 : Matrice de evaluare a sănătății și securității în muncă, a muncii

6.4.5. Dezvoltare economică, ocuparea forței de muncă și crearea de valoare la nivel local

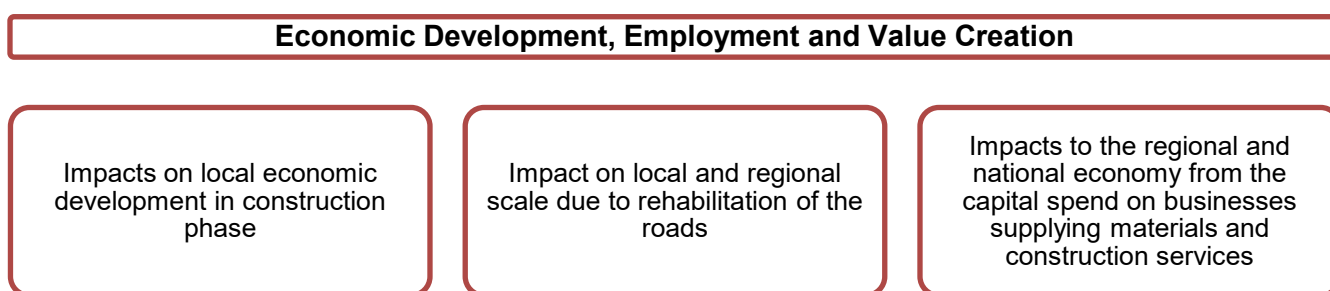


Figura6-8 : Dezvoltare economică, ocuparea forței de muncă și crearea de valoare

Se preconizează că proiectul va genera impacturi sociale și economice pozitive semnificative atât la nivel local, cât și la nivel regional, în principal prin integrarea coridorului R7 în **rețeaua TEN-T** și prin rolul său în consolidarea conectivității între frontierele Ucrainei și României. Îmbunătățirea stării drumurilor va spori mobilitatea generală, va reduce durata deplasărilor și va crește siguranța rutieră atât pentru șoferi, cât și pentru comunitățile situate de-a lungul traseului.

Reabilitarea drumului R7 va stimula, de asemenea, activitatea economică, în special prin îmbunătățirea accesului pentru întreprinderile locale, producătorii agricoli și furnizorii de servicii. Se preconizează că conectivitatea îmbunătățită va sprijini dezvoltarea lanțurilor valorice agricole, a operațiunilor logistice și a fluxurilor comerciale, inclusiv a comerțului transfrontalier și internațional.

În plus, mai multe componente-cheie ale proiectului vor contribui la dezvoltarea regională pe termen lung:

- construirea drumului de acces către punctul de trecere a frontierei Cosăuți–Yampil, consolidând conectivitatea dintre Moldova și Ucraina (Lotul 6);
- dezvoltarea unui nou drum de acces către noul pod peste râul Prut din Costești, îmbunătățind legăturile dintre Moldova și România (Lotul 5);
- și construirea șoselei de centură a orașului Drochia (Lotul 4), care va devia traficul de tranzit din zona urbană. Se preconizează că aceste intervenții vor reduce congestia traficului și presiunea asupra mediului în Drochia, vor îmbunătăți siguranța și calitatea vieții urbane și vor crea condiții favorabile pentru dezvoltarea infrastructurii socio-economice locale. În ansamblu, proiectul va contribui la o mai bună integrare regională, la o accesibilitate sporită la piețe și servicii, precum și la creșterea potențialului de investiții la nivel local, regional și național.

Impactul asupra dezvoltării economice, ocupării forței de muncă și creării de valoare la nivel local

Impactul 1: Creșterea activității economice regionale și naționale datorită îmbunătățirii performanței rețelei rutiere

Reabilitarea coridorului R7 (loturile 1–3), combinată cu îmbunătățiri specifice ale siguranței și cu construcția ocolirei din Drochia (lotul 4), a noii căi de acces către noul pod peste râul Prut din Costești (lotul 5) și a construcției de a căii de acces către punctul de trecere a frontierei Cosăuți–Yampil (lotul 6), va îmbunătăți performanța generală a drumurilor, siguranța și funcționalitatea coridorului. Proiectul va spori calitatea pavajului, va îmbunătăți proiectarea intersecțiilor și va introduce măsuri adecvate de siguranță rutieră, ceea ce va conduce la un flux de trafic mai fluid, la reducerea costurilor de exploatare a vehiculelor și la condiții de deplasare mai fiabile.

Se preconizează că aceste îmbunătățiri vor reduce durata și variabilitatea călătoriilor, în special pentru traficul regional, utilizatorii transportului public și operatorii de transport de marfă, menținând în același timp funcția drumului R7 ca drum republican multifuncțional care deservește atât tranzitul, cât și accesul local.

Condițiile rutiere îmbunătățite și infrastructura mai sigură vor sprijini circulația mai eficientă a mărfurilor și a persoanelor, consolidând conectivitatea cu centrele economice cheie și cu punctele de trecere a frontierei cu România și Ucraina. Ca urmare, proiectul va contribui la dezvoltarea producției agricole, a industriilor locale și a lanțurilor logistice, sporind competitivitatea și facilitând atât comerțul intern, cât și cel internațional.

Măsuri de atenuare / îmbunătățire

- **Măsuri de optimizare a performanței și siguranței rutiere** Se va asigura că proiectarea intersecțiilor, nodurilor rutiere, tronsoanelor de ocolire (de exemplu, ocolirea Drochia – Lotul 4) și a conexiunilor de acces local este aliniată la **standardele naționale de proiectare a drumurilor republicane**, punând accentul pe fluxul de trafic în condiții de siguranță, mai degrabă decât pe condițiile specifice autostrăzilor de mare viteză. Măsurile vor include configurarea adecvată a benzilor de circulație, razele de viraj, îmbunătățirea vizibilității, marcajele rutiere și semnalizarea, precum și introducerea de **măsuri de calmare a traficului în localități** (de exemplu, controlul vitezei, treceri de pietoni, iluminat, camere de control al vitezei). Pe durata construcției, se vor implementa **planuri de gestionare a traficului (PGT)** pentru a menține fluxul continuu al traficului, a reduce la minimum întârzierile și a asigura o interacțiune sigură între activitățile de construcție și utilizatorii drumurilor. Îmbunătățirile de siguranță pe termen lung vor fi menținute prin întreținerea corespunzătoare a marcajelor rutiere, a semnalizării și a elementelor de siguranță de pe marginea drumului.
- **Acces local și sprijin pentru continuitatea activităților economice** Se va menține accesul sigur și funcțional la terenurile agricole, instalațiile agroindustriale, stațiile de alimentare cu combustibil, zonele de depozitare, piețele și alte afaceri situate de-a lungul drumului pe toată durata fazei de construcție. Având în vedere rolul drumului R7 ca drum multifuncțional care deservește comunitățile locale, se va acorda o atenție specială menținerii accesului pentru fermieri, rezidenții locali și furnizorii de servicii. Se vor asigura soluții temporare de acces (de exemplu, rampe de pietriș, rute alternative) acolo unde este necesar, susținute de o semnalizare clară și de notificări prealabile privind orice restricții sau devieri, comunicate prin intermediul autorităților locale competente (LPA) și al canalelor locale de informare.
- **Coordonarea conectivității transfrontaliere și regionale** Se va asigura coordonarea cu autoritățile relevante, inclusiv Serviciul Vamal și Poliția de Frontieră, pentru a asigura funcționarea eficientă a conexiunilor transfrontaliere asociate coridorului R7, în special pentru: conexiunea de frontieră Cosăuți–Yampil (Lotul 6) și zona Costești (Lotul 5), inclusiv podul propus și drumul de acces peste râul Prut.

Acolo unde este cazul, planificarea va lua în considerare **măsuri de organizare a traficului**, inclusiv zone desemnate de parcare sau de așteptare pentru vehiculele grele, pentru a evita congestia în cadrul așezărilor și pentru a asigura integrarea în condiții de siguranță a traficului legat de frontieră cu utilizatorii locali ai drumurilor.

Impactul 2: Creșterea veniturilor furnizorilor locali și naționali

Cheltuielile de capital ale proiectului generează o cerere semnificativă de agregate, beton, oțel, asfalt, echipamente de protecție individuală (EPI), utilaje, servicii de transport, instalații de șantier și securitate. Acest lucru stimulează cifra de afaceri, profiturile și expansiunea furnizorilor, antreprenorilor și prestatorilor de servicii. Impacturile secundare includ creșterea activității comerciale în domeniul cazării, al serviciilor de alimentație și al comerțului cu amănuntul.

Măsuri de atenuare / îmbunătățire

- **Implicarea furnizorilor locali** Să se solicite antreprenorilor să acorde prioritate aprovizionării de la furnizori din zona de interes (Aol) și din district, acolo unde este fezabil din punct de vedere tehnic și economic, și să mențină un registru public al oportunităților de achiziții.
- **Achiziții echitabile și transparente** Utilizarea unor proceduri de achiziții deschise și competitive, aliniate la principiile PR2/PR10, incluzând criterii de conformitate ESG pentru furnizori (standarde de muncă, sănătate și siguranță la locul de muncă, aprovizionare etică).
- **Consolidarea capacității furnizorilor** Organizarea de sesiuni de informare pentru furnizorii locali cu privire la specificațiile tehnice, cerințele de siguranță și procedurile de licitație.

Impactul 3: Crearea de locuri de muncă pe termen scurt în timpul construcției

Se preconizează că proiectul va genera locuri de muncă **directe, indirecte și induse**:

- **Locuri de muncă directe:** operatori de utilaje, șoferi, sudori, tâmplari, electricieni, montatori de armături metalice, personal responsabil cu protecția mediului și sănătatea și securitatea în muncă, personal de securitate.
- **Locuri de muncă indirecte:** furnizori de agregate, asfalt, beton, garduri, combustibil, echipamente de protecție individuală, utilaje, transport și servicii.
- **Locuri de muncă induse:** cazare, catering, comerț cu amănuntul, reparații auto, servicii de transport.

Măsuri de atenuare / îmbunătățire

- **Prioritizarea angajărilor locale** Să se solicite contractorilor să acorde prioritate rezidenților din zona de interes (Aol), urmați de lucrătorii de la nivel de district, apoi de lucrătorii naționali. Să se încurajeze ocuparea locală a 30–40% din posturile necalificate.
- **Coordonarea cu autoritățile locale și agențiile de ocupare a forței de muncă** Cartografierea comună a rezervelor de forță de muncă disponibile (șomeri, lucrători sezonieri, femei în căutarea unui loc de muncă, tineri). Autoritățile locale să difuzeze anunțuri de angajare și să identifice în prealabil candidații.
- **Practici echitabile de angajare** Fără comisioane de recrutare; contracte transparente; clauze scrise în conformitate cu Codul muncii. Mecanism accesibil de soluționare a reclamațiilor lucrătorilor.
- **Perfecționarea și formarea forței de muncă** Formare inițială (sănătate și siguranță la locul de muncă, gestionarea traficului, norme de mediu). Mentorat la fața locului pentru posturile semicalificate. Oportunități de certificare în operarea echipamentelor, lucrări cu beton, semnalizare rutieră.

- **Măsuri de incluziune pentru grupurile vulnerabile** Proceduri simplificate de depunere a candidaturilor, acțiuni de sensibilizare prin intermediul asistenților sociali adresate gospodăriilor cu venituri reduse, femeilor și tinerilor; politică de angajare sensibilă la aspectele de gen și de nediscriminare.

Impactul 4: Riscul accesului inegal la informații privind locurile de muncă

Dacă canalele de comunicare nu sunt incluzive sau transparente, este posibil ca unii locuitori — în special persoanele în vârstă, femeile, gospodăriile cu venituri reduse sau gospodăriile fără acces la internet — să nu afle despre posturile vacante.

Măsuri de atenuare / îmbunătățire

- **Publicarea anunțurilor de locuri de muncă la nivel local:** afișe la primării, centre culturale, biblioteci și stații de autobuz, postări pe grupurile locale de Facebook/WhatsApp/Viber, utilizarea posturilor de radio locale, acolo unde sunt disponibile.
- **Comunicare la nivel de district/național:** liste de locuri de muncă prin ANOFM și portaluri naționale de recrutare (Rabota.md, JobList.md).
- **Mecanisme de comunicare ale contractantului:** pagină web dedicată ocupării forței de muncă, anunțuri prin intermediul ofițerului de legătură cu comunitatea (CLO), târguri de locuri de muncă în Soroca, Drochia, Rîșcani.
- **Formate accesibile:** materiale bilingve (română/rusă), fișe informative ușor de citit.

Impactul 5: Perturbări economice temporare pentru întreprinderile locale

Unitățile comerciale de-a lungul coridorului — magazine, ateliere, producători agricoli — se pot confrunta cu reduceri temporare ale accesului sau vizibilității din cauza lucrărilor de construcție.

Măsuri de atenuare / îmbunătățire

- **Gestionarea accesului întreprinderilor** Menținerea în permanență a cel puțin unei rute de acces deschise, asigurarea unor rute alternative pentru pietoni și vehicule, notificări prealabile privind închiderile (cu cel puțin 7–14 zile înainte).
- **Măsuri privind semnalizarea și vizibilitatea** Semne de orientare temporare pentru întreprinderi, menținerea accesului pietonal în condiții de siguranță la spațiile comerciale.
- **Implicarea întreprinderilor afectate** Întâlniri periodice cu proprietarii de magazine și furnizorii de servicii, mecanism de răspuns rapid la reclamații de natură economică.

6. Măsuri de monitorizare și raportare

Impactul 6: Necesitatea unei supravegheri continue a beneficiilor economice și de ocupare a forței de muncă

Fără o monitorizare sistematică, este posibil ca obiectivele locale de angajare să nu fie îndeplinite, iar grupurile vulnerabile să rămână excluse.

Măsuri de atenuare/îmbunătățire

- **Raportare obligatorie din partea contractanților (lunar)** Numărul de lucrători angajați și procentajul local vs. districtual vs. național, defalcarea lucrătorilor calificați vs. necalificați, defalcarea pe gen și vârstă, sesiunile de inițiere și formare finalizate, reclamațiile lucrătorilor înregistrate și soluționate.
- **Audituri independente** Audituri periodice privind forța de muncă și sănătatea și securitatea în muncă

efectuate de PIU/AND, verificări ale conformității practicilor de muncă ale furnizorilor.

- Cicluri de feedback cu comunitățile: CLO va furniza actualizări periodice către autoritățile locale de planificare (LPA), iar problemele ridicate de comunități vor fi înregistrate și abordate.

Etapa	Impact	Intensitate	Durată	Amploare	Semnificația impactului
C/O	Dezvoltarea economică regională	Ridicată	Pe termen lung	Regional	Ridicat Pozitiv
C	Beneficii din cheltuielile de capital	Moderat	Mediu	Regional	Moderat
C	Crearea de locuri de muncă	Ridicat	Mediu	Regional	Ridicat
C	Acces inegal la informații despre locuri de muncă	Moderat	Scurt	Local	Scăzut
C	Înterupere temporară a activității	Moderat	Scurt	Local	Scăzut
C	Excluderea grupurilor vulnerabile	Moderat	Scurt	Local	Scăzut
C/O	Monitorizare deficitară	Scăzut	Mediu	Regional	Mediu
C/O	Presiune asupra serviciilor locale	Moderată	Mediu	Local	Mediu

Tabelul6-11 : Matrice de evaluare a dezvoltării economice

6.4.6. Patrimoniul istoric și cultural

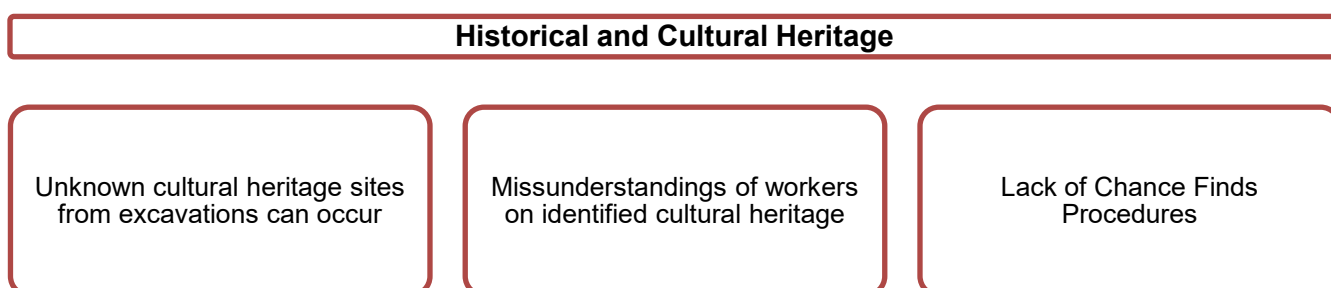


Figura6-9 : Patrimoniul istoric și cultural

Proiectul R7 este situat în principal de-a lungul unui coridor rutier republican existent (loturile 1–3), componentele de construcție nouă fiind limitate la lotul 4 (ocolirea Drochia), lotul 5 (accesul la podul Costești și noua legătură de frontieră) și lotul 6 (legătura Cosăuți–Yampil). Având în vedere această configurație, probabilitatea de a întâlni vestigii arheologice necunoscute este, în general, scăzută, în special în secțiunile de reabilitare, dar ușor mai ridicată în zonele care implică trasee noi și lucrări de terasament.

Patrimoniul cultural din Republica Moldova este divers și dispersat spațial, cuprinzând situri arheologice, așezări istorice, biserici, monumente comemorative, cimitire și elemente etnografice. Pe baza evaluării inițiale și a rezultatelor consultărilor, **monumentele culturale și istorice înregistrate, inclusiv bisericile și siturile comemorative situate în localități precum Chetrosu, Zgurița, Șolcani, Drochia, Rîșcani, Costești și Cosăuți**, se află la o **distanță considerabilă de traseul R7 și de zona sa de influență**, iar zonele de protecție stabilite legal nu se suprapun cu lucrările propuse.

În consecință, **nu se anticipează impacturi directe (perturbări fizice, ocuparea terenurilor sau daune structurale)** asupra bunurilor cunoscute de patrimoniu cultural pentru niciunul dintre loturi (1–6). Toate monumentele, bisericile și complexele comemorative identificate vor fi **conservate în întregime**, iar zonele lor de protecție nu vor fi afectate de activitățile de construcție, reabilitare sau exploatare.

Cu toate acestea, **în proximitatea coridorului rutier se află mai multe elemente culturale sensibile**, printre care:

- biserici și cimitire locale situate în așezările de-a lungul loturilor 1–3, adesea amplasate în apropierea carosabilului, ca parte a structurii tradiționale a satelor;
- monumentul comemorativ din Petrușeni (Lotul 3), situat relativ aproape de R7;
- monumente comemorative locale și situri religioase din așezări precum Chetrosu, Zgurița, Șolcani, orașul Drochia, Rîșcani, comuna Costești, care pot fi situate în apropierea drumului sau accesibile direct de pe acesta.

Deși aceste elemente nu sunt afectate direct în ceea ce privește ocuparea terenului sau intruziunea structurală, proximitatea lor le face sensibile la perturbările temporare cauzate de lucrările de construcție și la schimbările operaționale.

În consecință, nu se anticipează impacturi directe (de exemplu, daune fizice, relocare sau încălcarea limitelor) asupra bunurilor de patrimoniu cultural cunoscute pentru niciunul dintre loturi (1–6). Toate monumentele, bisericile și zonele de protecție asociate vor fi conservate in situ și vor rămâne neafectate de activitățile de construcție, reabilitare și exploatare.

Impacturi potențiale asupra patrimoniului cultural cunoscut

Impacturi în faza de construcție: Impacturile potențiale în timpul construcției sunt indirecte și, în general, minore, și pot include:

- creșteri temporare ale nivelului de zgomot, vibrații și praf, în special în apropierea bisericilor, cimitirelor și a locurilor comemorative situate lângă drum, în cadrul așezărilor;
- creșterea traficului de șantier și devieri temporare care afectează accesul la biserici și locuri de cult, în special în weekenduri sau cu ocazia evenimentelor religioase;
- o probabilitate redusă de descoperiri fortuite, în special în loturile 4, 5 și 6, unde sunt planificate noi lucrări de excavare.

În **Petrușeni (Lotul 3)**, datorită proximității **monumentului comemorativ față de drum**, există o sensibilitate ușor crescută la vibrații și praf. În mod similar, **bisericile situate în apropierea carosabilului în așezările rurale** pot fi supuse unor perturbări temporare în timpul lucrărilor de construcție, în special acolo unde lucrările se desfășoară în interiorul sau în vecinătatea centrelor satelor.

Cu toate acestea, se preconizează că aceste impacturi vor fi **temporare, reversibile și insuficiente pentru a afecta integritatea structurală sau valoarea culturală și spirituală** a acestor situri.

Faza de exploatare

În timpul exploatării, se preconizează că impacturile vor rămâne **neglijabile până la scăzute** și pot include:

- creșteri ușoare ale zgomotului generat de trafic în apropierea bisericilor și a siturilor comemorative situate aproape de drum;
- îmbunătățirea accesibilității la siturile culturale, religioase și comemorative, datorită îmbunătățirii stării drumurilor și a conectivității.

În ansamblu, se preconizează că proiectul va avea un **efect neutru până la ușor pozitiv**, îmbunătățind accesul și păstrând în același timp integritatea și funcția bunurilor de patrimoniu cultural.

Impacturi potențiale asupra resurselor arheologice

Deoarece proiectul urmează în mare parte un coridor rutier existent, perturbarea solului este limitată, iar riscul de a descoperi artefacte necunoscute este redus. Loturile 4, 5 și 6 implică o nouă perturbare a solului, dar în traseul proiectului nu se află niciun sit înregistrat. Riscul de descoperiri întâmplătoare este clasificat ca fiind redus până la moderat, tipic pentru infrastructura liniară dintr-o regiune bogată din punct de vedere cultural.

Patrimoniul cultural imaterial

În zona de influență a proiectului nu se desfășoară festivaluri, ritualuri sau practici culturale. Evenimentele și tradițiile locale din Regiunea de Dezvoltare Nord nu vor fi perturbate de lucrările de construcție.

Măsuri de atenuare

Evitarea și protecția

- Nu se vor efectua lucrări în zonele de protecție a monumentelor: toate activitățile de construcție, depozitarea materialelor, parcare utilajelor și taberele de muncitori trebuie să fie amplasate în afara zonelor tampon de protecție legală de 100–500 m ale bunurilor culturale înregistrate.
- Marcarea zonelor sensibile: coordonatele geospațiale ale siturilor arheologice vor fi furnizate contractantului; aceste zone trebuie marcate fizic, împrejmuite și evitate.
- Interzicerea perturbării solului în zonele de sensibilitate ridicată;

Procedura privind descoperirile fortuite (obligatorie)

Trebuie implementată o procedură formală privind descoperirile întâmplătoare (CFP), care să includă:

- Încetarea imediată a lucrărilor în cazul descoperirii oricărui artefact, structură, rămășițe scheletice, ceramică, fundații din cărămidă sau stratigrafie neobișnuită.
- Securizarea zonei (raza minimă de 15–20 m) și împiedicarea accesului neautorizat.
- Notificarea imediată a: Agenției Naționale de Arheologie, inginerului de supraveghere a construcției (inginer FIDIC), angajatorului (Unitatea de Implementare a Proiectului / NRA).
- Documentarea descoperirii: fotografii, coordonate GPS, descriere succintă și circumstanțe.
- Evaluare arheologică: Lucrările pot fi reluate numai după obținerea autorizației scrise din partea autorității competente.

Bune practici de construcție

- Controlul prafului în apropierea centrelor satelor, a zonelor comemorative și a bisericilor, pentru a evita afectarea aspectului estetic și a experienței vizitatorilor – pulverizarea cu apă, acoperirea camioanelor, limitarea vitezei.
- Gestionarea zgomotului și a vibrațiilor în zonele de așezare: interzicerea utilizării utilajelor grele pe timp de noapte; utilizarea echipamentelor cu vibrații reduse, acolo unde este posibil; restricții de viteză pentru camioane în apropierea structurilor culturale.
- Gestionarea traficului pentru a evita aglomerația în apropierea bisericilor, a monumentelor comemorative, a cimitirelor sau a zonelor de festival – în special în timpul evenimentelor publice.
- Evitarea blocării accesului la siturile comemorative în timpul ceremoniilor comemorative (de exemplu, sărbătorile satului).
- Nu se depozitează materiale sau mormane de pământ în apropierea siturilor istorice sau arheologice.

Formarea și sensibilizarea contractorilor

- Instruire introductivă privind patrimoniul cultural pentru toți lucrătorii: recunoașterea de bază a artefactelor

arheologice; protocolul în cazul unei descoperiri întâmplătoare; interzicerea îndepărtării artefactelor.

- Ședințe informative organizate lunar pentru a consolida obligațiile privind protecția patrimoniului.

Măsuri de atenuare în timpul operațiunilor

- Protecția monumentelor din localitățile învecinate
- Monitorizarea nivelurilor de vibrații în zonele sensibile din apropierea drumului (de exemplu, satul Petrușeni, Șolcani, orașul Drochia, orașul Rîșcani), la solicitarea autorităților locale.
- Măsuri de calmare a traficului în centrele satelor pentru a menține viteze adecvate și a reduce potențialele impacturi indirecte asupra siturilor culturale.

Conservarea pe termen lung

Evitarea amplasării de noi utilități sau a extinderilor de drumuri în zonele monumentale protejate legal, fără autorizație oficială privind patrimoniul cultural. Colaborarea cu autoritățile locale atunci când festivalurile culturale necesită devierea temporară a traficului. Contractantul se va asigura că nu se produc daune accidentale în timpul construcției prin:

- Menținerea distanței față de monument,
- utilizarea de bariere fizice sau semnalizare
- coordonarea cu primăria satului înainte de începerea lucrărilor în apropiere

Etapă	Impact	Intensitate	Durăta	Amploare	Semnificația impactului
C	Perturbarea siturilor culturale și religioase (zgomot, praf, vibrații – inclusiv biserici (Șolcani, Drochia), cimitire (orașul Rîșcani) și monumentul din Petrușeni)	Scăzut	Scurt	Local	Scăzut
C	Restricții temporare de acces la biserici și cimitire	Scăzut	Scurt	Local	Scăzut
C	Descoperiri întâmplătoare în timpul săpăturilor (Loturile 4–6)	Scăzut	Scurt	Local	Scăzut
O	Modificări ale traficului/zgomotului în apropierea siturilor de patrimoniu și a lăcașurilor de cult	Scăzut	Mediu	Limitat	Scăzut
O	Acces îmbunătățit la siturile culturale și religioase	Pozitiv	Pe termen lung	Regional	Pozitiv

Tabelul 6-12 : Matrice de evaluare a patrimoniului istoric și cultural

6.4.7. Matrice de evaluare a potențialului socio-economic

Matricea de evaluare prezentată mai jos rezumă importanța, înainte de aplicarea măsurilor de atenuare, a impacturilor de mediu și sociale asociate proiectului rutier R7 în cele patru domenii tematice principale: achiziția de terenuri și strămutarea economică, sănătatea, siguranța și bunăstarea comunității, sănătatea și siguranța la locul de muncă / condițiile de muncă, precum și patrimoniul cultural și istoric.

Matricea prezintă nivelurile de impact înainte de aplicarea măsurilor de atenuare. Matricea de evaluare evidențiază în mod clar următoarele:

- Impacturile din faza de construcție sunt mai semnificative decât cele din faza de exploatare — ceea ce este tipic pentru proiectele de infrastructură liniară;
- Riscurile legate de sănătatea comunității, siguranță și sănătate și siguranță la locul de muncă sunt cele mai ridicate înainte de atenuare și necesită o gestionare prioritară;
- Impacturile achiziției de terenuri sunt moderate până la ridicate, dar gestionabile prin procese conforme

cu PR5;

- Riscurile legate de patrimoniul cultural sunt scăzute și sunt abordate corespunzător prin intermediul descoperirilor fortuite;

Rezumatul impacturilor reziduale

Impacturile reziduale din toate domeniile tematice demonstrează o reducere constantă a semnificației odată ce măsurile de atenuare sunt aplicate prin intermediul cadrului ESMP/CESMP.

În ceea ce privește **achiziția de terenuri și deplasarea economică**, se preconizează că impacturile inițial ridicate din loturile 4–6 (achiziție permanentă și deplasare economică) se vor reduce la **nivel moderat sau scăzut**, cu condiția ca despăgubirile la costul integral de înlocuire, refacerea mijloacelor de subsistență și implicarea transparentă și în timp util să fie implementate în mod eficient. Impacturile moderate (de exemplu, fragmentarea, întârzierile în expropriere, utilizarea temporară a terenurilor) se vor reduce, în general, la **nivel scăzut**, cu o planificare, o secvențiere și o coordonare adecvată a părților interesate.

În ceea ce privește **accesul și restricțiile de trafic**, se preconizează că impacturile ridicate din faza de construcție legate de siguranța rutieră și perturbarea traficului se vor reduce la **nivel moderat** și, în multe cazuri, **la nivel scăzut**, prin intermediul planurilor de gestionare a traficului, al ocolirilor sigure și al măsurilor de comunicare. Impacturile operaționale rămân **moderate până la scăzute**, reflectând infrastructura îmbunătățită, dar condițiile de trafic mixt care persistă, tipice pentru un drum republican.

În ceea ce privește **sănătatea, siguranța și bunăstarea comunității**, riscurile ridicate asociate construcției (siguranța rutieră, noile trasee din loturile 4–6) sunt reduse la **un nivel moderat** prin controale riguroase (Planul de gestionare a traficului, Planul de sănătate, siguranță și bunăstare a comunității, siguranța șantierului, sensibilizarea comunității). Se preconizează că impacturile moderate (praf, zgomot, perturbarea accesului, interacțiunea dintre lucrători și comunitate) se vor reduce la **nivel scăzut**. Este important de menționat că **impacturile pozitive pe termen lung** (accesibilitate îmbunătățită, timp de deplasare redus, beneficii ale drumurilor de ocolire, cum ar fi în Drochia) rămân **semnificativ benefice și neschimbate**.

În ceea ce privește **sănătatea și securitatea în muncă, forța de muncă și condițiile de muncă**, riscurile inițial ridicate pe durata construcției și în cadrul lanțului de aprovizionare se reduc la **nivel moderat** atunci când sunt aliniate la PR2/PR4 ale BERD, la sistemele de sănătate și securitate în muncă ale contractanților și la mecanismele de supraveghere. Riscurile reziduale rămân **moderate** datorită naturii inerente a activităților de construcție și variabilității lanțului de aprovizionare.

În ceea ce privește **dezvoltarea economică**, toate impacturile pozitive (creșterea regională, ocuparea forței de muncă, îmbunătățirea conectivității) rămân **„foarte pozitive”** după aplicarea măsurilor de atenuare. Efectele negative potențiale (întreruperea temporară a activității, accesul inegal la locuri de muncă, presiunea asupra serviciilor) se reduc la **„scăzute” sau „moderate”** prin practici de angajare incluzive, comunicare și coordonare locală.

În ceea ce privește **patrimoniul istoric și cultural**, toate impacturile identificate sunt inițial de nivel scăzut și se reduc la **un nivel neglijabil** după aplicarea măsurilor de atenuare. Printre acestea se numără potențialele perturbări aduse bisericilor (de exemplu, Șolcani, Drochia), cimitirelor (de exemplu, Rîșcani) și monumentului de la Petrușeni, precum și descoperirile fortuite, care sunt gestionate prin proceduri standard.

În ansamblu, **impacturile reziduale vor fi prezentate într-o matrice dedicată post-măsuri de atenuare**, care va arăta în mod clar reducerea semnificației impactului în comparație cu condițiile anterioare măsurilor de atenuare. Profilul de risc rezidual al proiectului este, prin urmare, predominant **scăzut până la moderat**, cu **rezultate pozitive semnificative pe termen lung** pentru conectivitatea regională, siguranță și bunăstarea comunității.

Etapa	Impact	Intensitate	Durată	Amplare	Semnificația impactului
1	Exproprierea terenurilor și strămutarea economică				
C	Exproprierea definitivă a terenurilor (loturile 1–3)	Moderată	Lung	Local	Moderat
C	Achiziționarea definitivă a terenurilor (loturile 4, 5, 6)	Ridicat	Pe termen lung	Local	Ridicat
C	Expropriere temporară (Loturile 1-3)	Scăzut	Mediu	Local	Scăzut
C	Expropriere temporară (loturile 4, 5, 6)	Moderat	Mediu	Local	Moderat
C	Deplasare economică temporară	Moderat	Scurt	Local	Scăzut
C	Fragmentarea terenurilor (loturile 4–6)	Moderată	Lung	Limitat	Moderat
C	Întârzieri în procesul de expropriere (toate loturile)	Moderate	Mediu	Local	Moderat
C/O	Deplasare economică permanentă Lotul 1-3	Scăzut	Lung	Limitat	Scăzut
C/O	Deplasare economică permanentă (Loturile 4–6)	Ridicat	Lung	Limitat	Ridicat
2	Restricții de acces și circulație				
C	Efectele asupra accesului și asupra comunităților (acces temporar limitat, reconfigurarea drumurilor secundare și a legăturilor agricole)	Moderat	Pe termen mediu	Local	Moderat
C	Impactul asupra locuitorilor și întreprinderilor locale cauzat de devierea temporară a traficului rutier și de restricțiile de acces (ocoliri, vizibilitate redusă, constrângeri de acces)	Moderat	Pe termen mediu	Local	Moderat
C	Traficul rutier și siguranța rutieră (utilizatorii transportului public, participanții la trafic, pietonii, utilajele agricole)	Ridicat	Pe termen mediu	Local	Ridicat
O	Traficul rutier și siguranța rutieră (viteze crescute, condiții de trafic mixt, interacțiunea dintre utilizatorii de tranzit și cei locali)	Moderat	Pe termen lung	Local	Moderat
O	Acces limitat (puncte de acces reorganizate, intersecții îmbunătățite, dar fără control complet al accesului)	Scăzut	Pe termen lung	Limitat	Scăzut
3	Sănătate, siguranță și bunăstare comunitară				
C	Praf, zgomotul și vibrațiile generate de lucrările de construcție afectează locuitorii din zona drumului, școlile, piețele și grupurile vulnerabile	Moderat	Mediu	Local	Moderat
C	Riscuri sporite pentru siguranța rutieră din cauza traficului generat de lucrările de construcție, a devierilor, a benzilor îngustate, a trecerilor temporare și a vizibilității reduse	Ridicat	Mediu	Local	Ridicat
C	Înteruperea temporară a accesului la locuințe, întreprinderi, școli, unități medicale, stații de autobuz și terenuri agricole	Moderată	Mediu	Local	Moderat
C	Riscuri legate de interacțiunea dintre lucrători și comunitate, inclusiv violența bazată pe gen, bolile transmisibile și stresul psihosocial	Moderat	Pe termen scurt	Local	Moderat
C	Impactul noilor construcții de pe loturile 4, 5 și 6 asupra accesului agricol și a circulației locale	Ridicat	Mediu	Local	Ridicat

O	Îmbunătățirea suprafeței drumurilor, reducerea daunelor la vehicule, acces mai bun la servicii medicale, școli, piețe și centrele districtuale	Pozitiv	Pe termen lung	Regional	Pozitiv
O	Creșterea vitezei vehiculelor după reabilitare, creând riscuri la intrările în localități, la trecerile de pietoni și la intersecții	Moderat	Lung	Local	Moderat
O	Siguranța comunității în timpul funcționării	Moderat	Pe termen lung	Local	Moderat
O	Conflicte continue între traficul de tranzit, utilajele agricole, pietoni, bicicliști și utilizatorii drumurilor locale	Moderat	Lung	Local	Moderat
O	Reducerea traficului intens în orașul Drochia după punerea în funcțiune a variantei ocolire din Lotul 4	Pozitiv	Pe termen lung	Local/ Regional	Pozitiv
O	Concentrarea traficului la loturile 5 și 6, legată de zona de frontieră, în cazul în care traficul de marfă și cel local nu sunt separate corespunzător	Moderată	Pe termen lung	Local	Moderat
4	Sănătate și siguranță la locul de muncă, forța de muncă și condițiile de muncă				
C	Impactul lacunelor în materie de sănătate și securitate în muncă	Moderat	Pe termen lung	Regional	Ridicat
C	Procedură de licitație internațională în conformitate cu PR2/ESR2 și PR4/ESR4	Moderat	Mediu	Regional	Moderat
C	Conformitatea clienților cu normele privind sănătatea și securitatea la locul de muncă și condițiile de muncă	Moderată	Pe termen lung	Regional	Moderat
C	Sănătate și siguranță la locul de muncă/Condiții de muncă pe durata construcției	Ridicat	Mediu	Regional	Ridicat
C,O	Managementul lanțului de aprovizionare	Moderat	Lung	Regional	Liceu
O	Sănătate și siguranță la locul de muncă/Munca și condițiile de muncă în timpul exploatarei	Moderată	Mediu	Local	Moderat
5	Dezvoltare economică, ocuparea forței de muncă și crearea de valoare la nivel local				
C/O	Dezvoltare economică regională	Ridicat	Pe termen lung	Regional	Ridicat Pozitiv
C	Beneficii din cheltuielile de capital	Moderat	Mediu	Regional	Moderat
C	Crearea de locuri de muncă	Ridicat	Mediu	Regional	Ridicat
C	Acces inegal la informații despre locuri de muncă	Moderat	Scurt	Local	Scăzut
C	Înterupere temporară a activității	Moderat	Scurt	Local	Scăzut
C	Excluderea grupurilor vulnerabile	Moderat	Scurt	Local	Scăzut
C/O	Monitorizare slabă	Scăzut	Mediu	Regional	Mediu
C/O	Presiune asupra serviciilor locale	Moderată	Mediu	Local	Mediu
6	Patrimoniul istoric și cultural				
C	Perturbarea siturilor culturale și religioase (zgomot, praf, vibrații – inclusiv biserici (Șolcani, Drochia), cimitire (orașul Rîșcani) și monumentul din Petrușeni)	Scăzut	Scurt	Local	Scăzut
C	Restricții temporare de acces la biserici și cimitire	Scăzut	Scurt	Local	Scăzut
C	Descoperiri întâmplătoare în timpul săpăturilor (Loturile 4–6)	Scăzut	Scurt	Local	Scăzut
O	Modificări ale traficului/zgomotului în apropierea siturilor de patrimoniu și a lăcașurilor de cult	Scăzut	Mediu	Limitat	Scăzut
O	Acces îmbunătățit la siturile culturale și religioase	Pozitiv	Pe termen lung	Regional	Pozitiv

Tabelul6-13 : Matrice de evaluare a potențialelor impacturi socio-economice

6.5. Impacturi cumulative

Evaluarea impactului cumulativ analizează efectele rezultate din combinarea impacturilor proiectului de reabilitare a drumului R7 cu cele ale altor proiecte existente sau planificate în regiune, care se suprapun în timp sau spațiu. Această secțiune este esențială pentru înțelegerea presiunii globale asupra mediului și a

comunităților locale.

Documentele tehnice de proiectare întocmite pentru reconstrucția și modernizarea drumului național R7 d (tronsonul Drochia – Costești – granița cu România, parte a coridoarelor europene și a proiectelor naționale de utilitate publică) includ capitole specifice dedicate reproiectării și relocării rețelelor de utilități existente situate în zona de influență a drumului.

Aceste măsuri sunt obligatorii în conformitate cu normele naționale de construcție (NCM) și au ca scop prevenirea conflictelor cu noua infrastructură rutieră, asigurarea siguranței operaționale și minimizarea întreruperilor de serviciu.

Rețele de utilități care fac obiectul reproiectării/relocării:

- Rețelele de gaze (conducte de distribuție și racorduri de serviciu);
- Sisteme de canalizare (colectoare, conducte și guri de vizitare);
- Rețele de alimentare cu apă (conducte principale, conducte de distribuție și hidranți);
- Rețele electrice (linii aeriene/subterane de medie și joasă tensiune, stâlpi și cabluri);
- Rețele de telecomunicații (cabluri de fibră optică, linii telefonice și alte infrastructuri de comunicații).

Tipuri de intervenții (după caz):

- Relocarea conductelor și a cablurilor în afara carosabilului sau a zonei de siguranță;
- Măsuri de protecție prin utilizarea conductelor de protecție sau a traversărilor speciale;
- Modernizarea tronsoanelor afectate pentru a se conforma standardelor tehnice actuale;
- Coordonarea cu operatorii de utilități (de exemplu, Moldovagaz, Apă-Canal, RED Nord, Orange etc.) pentru obținerea autorizațiilor, aprobărilor și executarea lucrărilor.

Interacțiunea cu proiectele majore de infrastructură tehnică și de utilități

Proiectul R7 se suprapune cu investiții strategice în infrastructura de alimentare cu apă și de canalizare, necesitând o coordonare strictă pentru a evita conflictele de execuție și întreruperea serviciilor:

- Clusterul Prut (raionul Rîșcani): Există un proiect actualizat (2024), finanțat de Banca Mondială, care vizează extinderea serviciilor de alimentare cu apă în localități precum Păscăuți, Gălășeni, Hiliuți și altele. Reconstrucția R7 trebuie sincronizată cu instalarea conductelor de captare a apei din râul Prut pentru a asigura compatibilitatea platformei rutiere cu noile conducte.
- Conducta de apă Soroca–Bălți (Lotul 6): În zona Cosăuți, traseul noului drum de acces către viitorul pod peste râul Nistru se intersectează cu conductele de diametru mare operate de „Acva-Nord”. Impactul cumulativ constă într-un risc ridicat de deteriorare a acestei infrastructuri strategice, care alimentează cu apă peste 15 localități, inclusiv orașele Soroca și Bălți.



Figura6-10 : Infrastructura de alimentare cu apă planificată în raport cu drumul R7 prevăzut pentru reconstrucție



Figura6-11 : Infrastructura de alimentare cu apă existentă (apeductul Sorocea-Bălți) în raport cu noul drum Cosăuți-Soroca

Proiectele detaliate trebuie să includă în mod obligatoriu:

- Obținerea unui aviz tehnic favorabil din partea operatorului de sistem (de exemplu, S.E. „Acva-Nord”) în toate etapele de proiectare și de execuție;

- Proiectarea din nou și, acolo unde este necesar, relocarea secțiunilor afectate ale conductei de transport, în funcție de soluțiile finale adoptate pentru trasarea drumului, platforma carosabilă și elementele de siguranță;
- Implementarea unor măsuri speciale de protecție (conduce de protecție, traversări etanșe, sisteme de marcare și monitorizare) pentru a preveni orice risc de deteriorare sau întrerupere a alimentării cu apă;
- Coordonarea continuă cu operatorul pentru a minimiza impactul asupra continuității serviciilor publice de alimentare cu apă.

Impactul activităților extractive (carierele de piatră)

Interacțiunea dintre transportul materialelor de construcție și exploatările locale de carieră (de exemplu, Cariera Duruitoarea, Cariera Șaptebani, Cariera Cosăuți) generează un impact cumulativ asupra calității aerului.

- Poluarea cu praf: Camioanele grele care circulă pe drumuri locale neasfaltate sau prost întreținute pentru a se conecta la ruta R7 generează emisii semnificative de praf. Acest lucru duce la reducerea vizibilității și la efecte adverse asupra sănătății populației din sate precum Cosăuți, Șaptebani, Gălășeni și Petrușeni.

Alte posibile impacturi cumulative

- Dezvoltarea economică regională și expansiunea urbană: Se preconizează că îmbunătățirea conectivității prin coridorul TEN-T va atrage noi investiții logistice și comerciale de-a lungul drumului R7. În ansamblu, acest lucru poate duce la o schimbare permanentă a modelelor de utilizare a terenurilor, transformând zonele agricole în zone industriale sau de servicii și sporind presiunea asupra resurselor locale de apă și asupra sistemelor de gestionare a deșeurilor.
- Presiunea traficului transfrontalier la punctele de control: Construcția de noi poduri peste Prut (Lotul 5) și Nistru (Lotul 6) va concentra fluxuri semnificative de trafic greu. Fără o planificare integrată a zonelor de parcare și de așteptare, impacturile cumulative pot duce la congestii severe de trafic și la creșterea emisiilor în localitățile de frontieră, precum Costești și Cosăuți.

Concluzie

Gestionarea eficientă a impacturilor cumulative necesită o coordonare interinstituțională puternică (între Administrația Națională a Drumurilor, autoritățile locale, operatorii de utilități și Agenția de Mediu) pentru a asigura că măsurile de atenuare sunt sincronizate și eficiente la nivel regional, nu doar la nivelul fiecărui lot contractual în parte.

6.6. Principalele efecte pozitive ale proiectului

Se preconizează că implementarea proiectului de reabilitare și modernizare a drumului R7 va genera impacturi pozitive semnificative la nivel local, regional și național. Principalele beneficii identificate sunt structurate după cum urmează:

Dezvoltare strategică și conectivitate regională

- Integrarea în rețeaua TEN-T: Proiectul consolidează rolul drumului R7 ca parte a Rețelei Transeuropene de Transport (TEN-T), facilitând integrarea Republicii Moldova în coridoarele de transport europene.
- Conectivitate transfrontalieră îmbunătățită: Modernizarea drumului și construirea de noi segmente de acces la podurile peste Prut (Lotul 5) și Nistru (Lotul 6) vor îmbunătăți semnificativ fluxurile comerciale și

de pasageri între Moldova, România (UE) și Ucraina.

Impact social și calitatea vieții:

- Ocolirea Drochia (Lotul 4): Un beneficiu major pentru comunitatea urbană prin devierea traficului greu de tranzit din centrul orașului, inclusiv:
 - Reducerea congestiei rutiere și îmbunătățirea siguranței rutiere;
 - Îmbunătățirea condițiilor de mediu prin reducerea emisiilor de zgomot, vibrații și praf în zonele urbane sensibile (spitale, școli).
- Îmbunătățirea accesului la serviciile esențiale: Drumul reabilitat va asigura populației rurale un acces mai rapid și mai sigur către centrele raionale (Soroca, Drochia, Rîșcani), facilitând accesul la servicii medicale, educație și piețe.
- Accesibilitate sporită la patrimoniul cultural: Îmbunătățirea stării drumurilor va facilita accesul la lăcașurile de cult, monumentele istorice și rezervațiile naturale (de exemplu, Rezervația „Suta de Movile”, Cetatea Soroca).

Eficiență economică și mobilitate:

- Reducerea timpului de deplasare și a costurilor de exploatare a vehiculelor: Suprafața rutieră modernizată va permite viteze de deplasare mai mari și mai stabile, reducând consumul de combustibil și uzura vehiculelor.
- Sprijin pentru lanțurile valorice agricole: R7 este un coridor cheie pentru transportul producției agricole către unitățile de prelucrare (de exemplu, fabrica de zahăr Südzucker din Drochia) și punctele de export.
- Crearea de locuri de muncă: Faza de construcție va genera oportunități de angajare pentru forța de muncă locală (se estimează că 30–40 % dintre posturi vor fi pentru muncitori necalificați) și va stimula întreprinderile locale care furnizează materiale și servicii (cazare, catering, logistică).

Siguranța și confortul rutier:

- Standarde moderne de siguranță: Introducerea marcajelor rutiere reflectorizante, a noilor semne de circulație verticale, a barierelor de siguranță și a iluminatului stradal în localități va reduce semnificativ riscul de accidente grave.
- Infrastructură pentru utilizatorii vulnerabili: Proiectul include trotuare noi, stații de autobuz și treceri de pietoni mai sigure, în special în zonele din apropierea școlilor (de exemplu, satul Chetrosu).

Beneficii pentru mediu și biodiversitate:

- Reducerea pe termen lung a poluării: Deși volumul traficului ar putea crește, îmbunătățirea fluxului de trafic va reduce condițiile de trafic intermitent tipice drumurilor degradate, ceea ce va duce la scăderea emisiilor locale de CO₂ și praf.
- Soluții de conectivitate pentru fauna sălbatică: Canalele de scurgere și podurile existente vor fi utilizate ca pasaje ecologice (eco-ducturi) pentru a facilita deplasarea animalelor sălbatice de talie mică și pentru a reduce coliziunile dintre vehicule și animale.
- Reciclarea materialelor: Utilizarea reciclării la rece a asfaltului existent reduce consumul de resurse naturale și minimizează impactul asupra calității aerului în timpul lucrărilor de construcție.

7. Gestionarea impacturilor și a problemelor

Această secțiune prezintă abordarea și măsurile stabilite pentru gestionarea, atenuarea și monitorizarea potențialelor impacturi de mediu și sociale identificate în faza de evaluare a proiectului.

7.1. Aerul și schimbările climatice

Gestionarea impactului asupra calității aerului și adaptarea la schimbările climatice reprezintă priorități cheie pentru proiectul R7, abordate prin măsuri tehnice, operaționale și de monitorizare.

Atenuarea impactului în faza de construcție

Pentru a reduce la minimum emisiile de poluanți și de praf generate de activitățile de reabilitare, contractantul va pune în aplicare următoarele măsuri:

- **Întreținerea echipamentelor:** Toate echipamentele și vehiculele de construcție vor fi întreținute periodic pentru a reduce emisiile de gaze de eșapament și vor utiliza combustibili cu conținut redus de sulf.
- **Controlul prafului:** Se vor utiliza sisteme de pulverizare a apei în timpul transportului și al încărcării/descărcării agregatelor și a materialelor de construcție.
- **Transportul materialelor:** Camioanele care transportă pământ, nisip sau deșeuri vor fi acoperite obligatoriu cu prelate.
- **Restricții de viteză:** Viteza vehiculelor pe drumurile de acces neasfaltate va fi limitată pentru a preveni generarea de praf.
- **Amplasarea instalațiilor:** Stațiile de asphaltare și șantierele de construcții vor fi amplasate la o distanță sigură de zonele rezidențiale, pentru a reduce expunerea la emisii concentrate.
- **Reciclarea la rece:** Utilizarea reciclării la rece pe loc a asfaltului existent (planificată pentru loturile 1, 2 și 3) contribuie la reducerea emisiilor atmosferice prin minimizarea necesității de materiale noi și a transportului acestora.

Gestionarea fazei operaționale

După finalizarea proiectului, gestionarea calității aerului se va concentra pe:

- **Monitorizare:** Instalarea de stații de monitorizare pentru PM₁₀, PM_{2,5}, NO₂ și CO în zonele sensibile, cu măsurători periodice pentru a asigura conformitatea cu standardele naționale și ale UE.
- **Îmbunătățirea fluxului de trafic:** Reabilitarea drumurilor va permite viteze mai constante și mai stabile ale vehiculelor, reducând situațiile frecvente de oprire și pornire caracteristice drumurilor degradate, reducând astfel semnificativ emisiile locale de gaze de eșapament.

Adaptarea la schimbările climatice

Proiectul integrează soluții de reziliență climatică pentru a face față temperaturilor ridicate din timpul verii, ciclurilor de îngheț-dezgheț și evenimentelor de precipitații extreme:

- **Inginerie rezilientă la schimbările climatice:** utilizarea unor amestecuri modificate de asfalt și beton rezistente la deformarea indusă de căldură și integrarea rosturilor de dilatare termică în poduri.
- **Sisteme de drenaj optimizate:** Dimensionarea corespunzătoare a canalelor de scurgere și a canalelor de drenaj pentru a face față volumelor crescute de precipitații, precum și instalarea de sisteme de colectare a apelor pluviale în zonele critice.
- **Stabilizarea versanților:** aplicarea tehnicilor de bioinginerie și a acoperirii vegetale pentru a preveni erozi

ă cauzată de viituri sau vânturi puternice.

- Măsuri de amenajare a peisajului: plantarea de perdele de protecție și benzi de vegetație de-a lungul drumului pentru a reduce intensitatea vântului și a reține particulele de praf.
- Monitorizare post-eveniment: Inspecția periodică a platformei rutiere și a sistemelor de drenaj după evenimente meteorologice extreme (furtuni, inundații) pentru a asigura integritatea structurală.
- Cooperare instituțională: Administrația Națională a Drumurilor (NRA) va colabora cu Serviciul Hidrometeorologic de Stat pentru a implementa sisteme de avertizare timpurie în caz de inundații și valuri de căldură.

7.2. Sol

Gestionarea impactului asupra solului și subsolului în cadrul proiectului R7 se concentrează pe prevenirea contaminării chimice, conservarea stratului fertil al solului și controlul proceselor de eroziune.

Măsuri de atenuare în faza de construcție

Pentru a proteja resursele solului în timpul lucrărilor de reabilitare, contractantul va implementa următoarele măsuri:

Prevenirea poluării cu hidrocarburi

- Spălarea, întreținerea sau repararea echipamentelor de construcție direct pe șantier este strict interzisă.
- Se vor utiliza straturi de nisip sau materiale absorbante echivalente pentru a reține scurgerile accidentale și a proteja solul în zonele de manipulare a combustibilului și de realimentare, care trebuie impermeabilizate.
- Roțile vehiculelor vor fi curățate înainte de a părăsi șantierul, pentru a preveni răspândirea contaminanților pe drumurile publice.

Gestionarea solului vegetal

- Îndepărtarea și depozitarea separată: Stratul fertil de sol vegetal trebuie îndepărtat înainte de lucrările de excavare și depozitat separat în grămezi protejate, pentru a preveni eroziunea.
- Reutilizarea resurselor: Solul vegetal depozitat va fi utilizat exclusiv pentru reabilitarea zonelor ocupate temporar și pentru stabilizarea terasamentelor rutiere la finalizarea lucrărilor.

Controlul eroziunii și al stabilității

- Lucrările de excavare trebuie să se limiteze strict la limitele proiectului, cu drenarea controlată a apelor de suprafață în zonele în pantă.
- Stabilizarea rapidă a versanților expuși va fi asigurată prin tehnici de bioinginerie (reîmpădurire) sau prin măsuri de stabilizare geotehnică.

Gestionarea carierelor de împrumut

- Activitățile de extracție vor începe numai după obținerea autorizațiilor necesare.
- Depozitele de strat de acoperire și de steril vor fi protejate cu șanțuri de drenaj.
- Panta finală nu trebuie să depășească 1:3 pentru a asigura stabilitatea pe termen lung.

Gestionarea fazei operaționale

După finalizarea lucrărilor de construcție, Administrația Națională a Drumurilor (NRA) va asigura:

- Întreținerea sistemelor de drenaj: inspecția și curățarea periodică a șanțurilor și a canalelor de scurgere

pentru a preveni erozi ă cauzată de scurgerea necontrolată a apelor pluviale.

- Intervenția în caz de deversări de urgență: La punctele de întreținere vor fi păstrate truse de intervenție în caz de deversări (spill kits), pentru a permite curățarea imediată a deversărilor accidentale de combustibil sau ulei provenite de la vehiculele de transport.

7.3. Apa

Următoarele măsuri de atenuare vor fi incluse în Evaluarea impactului asupra mediului și a aspectelor sociale (ESA) și în Planul de gestionare a impactului asupra mediului și a aspectelor sociale (ESMP) pentru a minimiza impactul potențial asupra resurselor de apă de suprafață și subterane atât în faza de construcție, cât și în faza de exploatare a proiectului rutier R7 (loturile 1–6).

Faza de construcție

Pentru a preveni poluarea cauzată de deversări accidentale, scurgeri, deșeuri și alte activități de construcție, contractantul va implementa următoarele măsuri:

- Plan de prevenire a situațiilor de urgență și de control al poluării: Înainte de începerea lucrărilor, se va elabora și implementa un plan detaliat, care să includă instruirea întregului personal cu privire la operarea corectă a utilajelor, la intervenția în caz de deversări și la prevenirea contaminării apei.
- Monitorizarea calității apei: Se vor efectua studii de referință și monitorizări periodice ale apelor de suprafață și ale apelor subterane de mică adâncime din apropierea traseului drumului, pentru a detecta și remedia prompt orice contaminare.
- Gestionarea deșeurilor: Colectarea deșeurilor menajere și de construcție în zonele desemnate, folosind containere separate (pe categorii: plastic, sticlă, carton etc.). Deșeurile vor fi ridicate periodic de o companie autorizată.
- Instalații sanitare: Se vor pune la dispoziția lucrătorilor toalete ecologice portabile, golite și întreținute periodic de către furnizori autorizați.
- Gestionarea vehiculelor și utilajelor: Spălarea și întreținerea vehiculelor/utilajelor se vor efectua numai în zone impermeabile desemnate, echipate cu sisteme de drenaj și separatoare de ulei. Realimentarea și reparațiile se vor efectua în zone izolate, unde să fie disponibile truse pentru deversări accidentale.
- Depozitarea materialelor: Amplasați stocurile temporare de pământ excavat și materiale în afara zonelor inundabile, a căilor naturale de scurgere și la cel puțin 50 m de cursurile de apă, pentru a preveni eroziunea și scurgerea.
- Controlul apelor pluviale și al scurgerilor: Instalați măsuri temporare de control al eroziunii și al sedimentelor (baraje de nămol, capcane de sedimente, baraje de retenție). Deviați apa curată în jurul șantierelor și tratați scurgerile murdare prin bazine de decantare înainte de deversare. Evitați deversarea directă în corpurile de apă.
- Lucrări de beton: Utilizați beton gata amestecat ori de câte ori este posibil; orice amestecare la fața locului trebuie să se efectueze în zone delimitate, pentru a preveni deversarea nămolului.
- Îmbunătățiri specifice de drenaj (Lotul 6): Implementarea lucrărilor propuse la PC 28+00 (Cosăuți): construirea unei camere de cădere (4 m × 3 m × 2 m) și a unui colector de Ø1,2 m (68,5 m, pantă de

39,4%); curățarea canalului de scurgere existent de Ø1,5 m și a canalului din aval.

- Îmbunătățiri specifice ale sistemului de drenaj în Lotul 5 pentru lucrările de construcție din zona de protecție a râului Prut.
- Zone sensibile (loturile 5 și 6): Menținerea unor zone tampon stricte în apropierea râurilor Prut și Nistru; revegetarea zonelor riverane perturbate cu specii autohtone după finalizarea lucrărilor.

Faza de exploatare și întreținere

Pentru a asigura protecția pe termen lung a calității apei:

- Sisteme de tratare a apelor pluviale (Lotul 6): Instalarea și întreținerea periodică a separatoarelor de hidrocarburi proiectate: ($Q=10$ l/s) pentru PC 26+60 – PC 28+29 și ($Q=30$ l/s) pentru PC 28+39 – PC 37+44. Îndepărtarea anuală a nămolului acumulat ($\sim 18,85$ m³ și, respectiv, $\sim 129,45$ m³) și a hidrocarburilor reținute.
- Întreținerea infrastructurii de drenaj: inspectarea și curățarea periodică a canalelor de scurgere, șanțurilor, separatoarelor și a altor structuri (cel puțin de două ori pe an și după precipitații abundente) pentru a preveni blocajele și revărsările.
- Plan permanent de intervenție în caz de urgență: Entitatea de exploatare va menține un plan actualizat cu proceduri și instruirea personalului pentru intervenția în caz de deversări, manipularea combustibilului și prevenirea poluării.
- Monitorizare pe termen lung: Se vor efectua prelevări periodice de probe de calitate a apei în corpurile de apă receptoare (în special în apropierea râului Prut – Lotul 5 și a râului Nistru – Lotul 6) în primii 3–5 ani de exploatare.

Cu condiția ca toate măsurile de atenuare și control menționate mai sus să fie implementate în mod eficient, monitorizate periodic și aplicate prin obligații contractuale, nu se anticipează impacturi negative semnificative asupra calității apelor de suprafață sau subterane. Având în vedere nivelurile ridicate de poluare existente în unele râuri din zona proiectului, activitățile propuse – cu un tratament adecvat al apelor pluviale și o proiectare corespunzătoare a sistemului de drenaj – nu vor provoca o deteriorare suplimentară și pot contribui chiar la îmbunătățiri localizate ale calității scurgerilor. Supravegherea continuă de către un supraveghetor de mediu și respectarea legislației moldovenești, a standardelor UE și a cerințelor BERD vor asigura protecția durabilă a resurselor de apă.

După implementarea tuturor măsurilor de atenuare, se preconizează că impacturile reziduale asupra solului vor fi minore și localizate. Impacturile permanente se vor limita la amprenta drumului și a structurilor conexe, în timp ce zonele afectate temporar vor fi recuperate și readuse la starea lor productivă inițială. Implementarea unor practici adecvate de gestionare a solului și de recultivare va asigura stabilitatea pe termen lung și va minimiza efectele negative asupra mediului solului.

7.4. Zgomot și vibrații

Gestionarea impactului zgomotului și vibrațiilor în cadrul proiectului R7 vizează protejarea confortului și sănătății populației din localitățile adiacente (Soroca, Șolcani, Zgurița, Chetrosu, Drochia, Nicoreni, Rîșcani și satele din raionul Rîșcani), unde locuințele sunt situate la distanțe foarte mici (10–25 m) de axa drumului.

Măsuri de atenuare în faza de construcție

Contractantul are obligația de a implementa măsuri stricte pentru a menține nivelurile de zgomot sub limita maximă de expunere de 70 dBA în zonele rezidențiale.

Gestionarea echipamentelor și a utilajelor

- Utilizarea echipamentelor cu zgomot redus și întreținerea periodică pentru a preveni emisiile sonore excesive cauzate de defecțiuni tehnice ale echipamentelor.
- Izolarea temporară a echipamentelor staționare (de exemplu, compresoare, generatoare) folosind carcase acustice sau bariere mobile atunci când acestea funcționează în apropierea receptorilor sensibili (școli, spitale, locuințe).
- Oprirea obligatorie a motoarelor echipamentelor atunci când nu sunt utilizate activ (fără funcționare la ralanti).

Restricții operaționale și program de lucru

- Toate activitățile generatoare de zgomot și vibrații se vor desfășura numai în timpul zilei.
- Activitățile de construcție sunt interzise în zilele de sărbătoare legală și în afara zilelor lucrătoare obișnuite, pentru a asigura perioadele de odihnă ale comunității.

Gestionarea transporturilor

- Stabilirea programelor de livrare astfel încât să se evite orele de vârf și să se reducă la minimum perioadele cu zgomot intens în localități.
- Limitarea vitezei la maximum 40 km/h pentru toate vehiculele de construcție care tranzitează zonele locuite.
- Utilizarea rutelor de acces desemnate, evitând pe cât posibil străzile secundare înguste din sate.

Gestionarea fazei operaționale

În proiectul tehnic actual nu este prevăzută instalarea de bariere fonice. În cadrul consultărilor publice, locuitorii nu au semnalat preocupări semnificative cu privire la nivelurile de zgomot existente. Cu toate acestea, sunt necesare măsuri de atenuare pentru a reduce impactul zgomotului:

- Controlul vitezei: Instalarea de semnalizare rutieră adecvată și a sistemelor de monitorizare a vitezei la intrările în sate, pentru a reduce zgomotul de rulare și vibrațiile generate de vehiculele grele.
- Îmbunătățirea fluxului de trafic: Suprafața rutieră modernizată va asigura condiții de trafic mai fluide, eliminând zgomotul generat de frânările și accelerațiile frecvente cauzate de starea actuală de deteriorare a drumului.
- Bariere naturale: Ca alternativă la barierele fizice împotriva zgomotului, se va pune accentul pe întreținerea și plantarea de benzi de vegetație și de păduri de protecție acolo unde proiectarea drumului permite acest lucru, acestea acționând ca tampon naturale împotriva zgomotului și a prafului.

Monitorizarea și verificarea eficacității măsurilor de atenuare

Următoarele activități de monitorizare sunt obligatorii:

- Măsurarea zgomotului cu ajutorul echipamentelor portabile de monitorizare (sonometre) în timpul perioadelor de vârf ale activităților de construcție în localitățile din apropiere.
- În faza de exploatare, monitorizarea zgomotului la receptori reprezentativi (locuințe) la fiecare șase luni, pe o perioadă de doi ani după finalizarea lucrărilor.
- Inspecție vizuală și documentare fotografică înainte de începerea lucrărilor pentru toate clădirile situate

în imediata apropiere a drumului, inclusiv fisurile existente și starea structurală a acestora.

- Inspecție post-construcție pentru identificarea eventualelor daune cauzate de vibrațiile generate de utilajele grele.

Gestionarea reclamațiilor

- Răspunsul imediat al antreprenorului la reclamațiile depuse prin intermediul Mecanismului de soluționare a reclamațiilor (GRM).
- Se vor implementa ajustări ale metodelor de construcție în cazul în care monitorizarea indică depășirea limitelor admisibile de zgomot.

7.5. Deșeuri

Gestionarea deșeurilor are ca scop reducerea la minimum a cantităților de deșeuri generate, promovarea reutilizării și valorificării acestora, precum și prevenirea contaminării componentelor mediului prin eliminarea sau depozitarea necontrolată a acestora.

Măsuri de atenuare în faza de construcție

Contractantul va implementa un sistem integrat de gestionare a deșeurilor în conformitate cu legislația națională și cele mai bune practici internaționale, incluzând următoarele măsuri:

Planul de gestionare a deșeurilor (WMP). Elaborarea și punerea în aplicare a unui plan detaliat de gestionare a deșeurilor ca parte a C-ESMP, inclusiv identificarea tipurilor de deșeuri, a cantităților estimate, a procedurilor de colectare, a transportului, a valorificării și a rutelor de eliminare finală.

Aplicarea principiului celor 3R (Reducere, Reutilizare, Reciclare):

- Asfaltul frezat reutilizat: Pentru loturile 1, 2 și 3, pavajul asfaltic recuperat din lucrările de frezare va fi reutilizat prin reciclare la rece cu stabilizare, reducând necesarul de materiale virgine și volumul de deșeuri inerte.
- Reutilizarea solului excavat: Materialul excavat va fi reutilizat pentru terasamente, umpluturi sau stabilizarea zonelor erodate, acolo unde proprietățile sale geotehnice o permit.

Organizarea depozitării deșeurilor la fața locului:

- Crearea unor zone de depozitare temporară clar desemnate și marcate pentru colectarea separată a deșeurilor (plastic, metal, hârtie/carton, sticlă, deșeuri menajere).
- Utilizarea de containere etichetate corespunzător pentru fiecare flux de deșeuri.

Interdicții stricte: Este strict interzisă aruncarea necontrolată, îngroparea sau arderea deșeurilor în cadrul șantierului de construcții sau în zonele înconjurătoare (inclusiv cursurile de apă și zonele împădurite).

Deșeuri vegetale: Lemnul și biomasa rezultate din activitățile de defrișare (aproximativ 1.628 de copaci pentru loturile 1–4) vor fi gestionate în conformitate cu autorizațiile de tăiere eliberate de Agenția de Mediu și predate operatorilor forestieri sau autorităților locale, conform prevederilor legale.

Deșeuri periculoase: Uleiurile uzate, filtrele, materialele absorbante și alte deșeuri contaminate cu hidrocarburi vor fi colectate separat, depozitate în containere sigilate pe suprafețe impermeabile și predate exclusiv operatorilor autorizați de gestionare a deșeurilor.

Instalații sanitare: Se vor pune la dispoziția muncitorilor din construcții toalete ecologice portabile, care vor fi întreținute periodic de către contractanți autorizați.

Curățarea șantierului: La finalizarea lucrărilor, contractantul va îndepărta toate deșeurile, materialele reziduale și instalațiile temporare, readucând șantierul la starea inițială sau conform cerințelor proiectului.

Măsuri de atenuare în faza operațională

Administrația Națională a Drumurilor (NRA) va asigura gestionarea deșeurilor în faza de exploatare prin următoarele acțiuni:

- Colectare periodică: Menținerea curățeniei la stațiile de autobuz, în zonele de parcare și în zonele de odihnă prin colectarea periodică a deșeurilor și transportul acestora către instalațiile autorizate de eliminare.
- Întreținerea sistemelor de drenaj și de tratare a apelor pluviale: Îndepărtarea periodică a sedimentelor și a reziduurilor petroliere din separatoarele ulei-apă și din infrastructura aferentă de tratare a apelor pluviale.

Monitorizare și control

- Inspecții săptămânale: verificări vizuale ale curățeniei amplasamentului și ale respectării cerințelor privind sortarea deșeurilor.
- Verificarea evidențelor privind deșeurile: revizuirea registrelor de gestionare a deșeurilor și a documentației care confirmă transferul către operatorii autorizați.
- Respectarea prevederilor contractuale: Asigurarea trasabilității complete a tuturor fluxurilor de deșeuri generate pe parcursul ciclului de viață al proiectului.

7.6. Biodiversitate

Faza de construcție

Măsuri pentru evitarea, reducerea sau atenuarea impactului redus sau semnificativ asupra faunei și florei în faza de construcție:

- Defrișarea arborilor și arbuștilor care intră în sfera de aplicare a proiectului se va efectua numai în conformitate cu prevederile art. 40 din Legea nr. 1515/1993 privind protecția mediului înconjurător, art. 35 din Legea nr. 591/1999 privind spațiile verzi ale localităților urbane și rurale, Legea regnului vegetal nr. 239/2007 și Hotărârea guvernamental nr. 27/2004 privind autorizarea tăierilor în fondul forestier și a vegetației forestiere din afara fondului forestier;
- desfășurarea lucrărilor cu precauție pentru a exclude deteriorarea pădurilor și a zonelor verzi de pe marginea drumului;
- angajarea unui specialist în mediu/biodiversitate pentru faza de construcție, care va fi responsabil de instruirea personalului implicat în lucrările din apropierea siturilor Emerald, a NPAS, a pădurilor și a altor zone sensibile din punct de vedere al biodiversității;
- interzicerea depozitării temporare a materialelor de construcție, a pământului excavat, a deșeurilor inerte și a altor materiale în imediata vecinătate a arborilor și arbuștilor (la o distanță de cel puțin 1,5 metri);
- interzicerea oricăror lucrări de excavare sau compactare în apropierea arborilor fără permisiunea instituțiilor competente;
- îngrădirea temporară a șantierelor și a depozitelor din jurul zonelor verzi cu garduri (din lemn sau alt material ușor);
- contractantul va fi responsabil pentru defrișarea arborilor și pentru distrugerea accidentală, directă sau

indirectă, neplanificată, cauzată de activitățile desfășurate;

- pentru orice tăiere planificată a arborilor, contractantul va obține autorizația de tăiere de la Agenția de Mediu teritorială;
- Este interzisă amplasarea organizațiilor de șantier, a bazelor de producție, a gropilor de împrumut și a drumurilor de acces în zona protejată, în zonele de cuibărit.
- interzicerea depozitării temporare a materialelor de construcție, a pământului excavat, a deșeurilor inerte și a altor materiale în imediata vecinătate a arborilor și arbuștilor (la o distanță de cel puțin 1,5 metri);
- interzicerea oricăror lucrări de excavare sau compactare în apropierea arborilor fără permisiunea instituțiilor competente;
- îngrădirea temporară a șantierei și a depozitelor din jurul zonelor verzi cu garduri (din lemn sau alt material ușor);
- contractantul va fi responsabil pentru defrișarea arborilor și pentru distrugerea accidentală, directă sau indirectă, neplanificată, cauzată de activitățile desfășurate;
- pentru orice defrișare planificată, contractantul va obține autorizația de defrișare de la instituțiile teritoriale de mediu;
- Este interzisă amplasarea organizațiilor de șantier, a bazelor de producție, a gropilor de împrumut și a drumurilor de acces în zona protejată, în zonele de cuibărit.
- pentru a reduce la minimum daunele aduse cuiburilor păsărilor în perioada de reproducere, tăierea acestora va fi restricționată până la sfârșitul perioadei de reproducere (adică perioada restricționată va fi din septembrie până la jumătatea lunii martie).

Plantarea arborilor și arbuștilor de-a lungul drumurilor din cadrul proiectului se realizează, de obicei, după finalizarea lucrărilor respective. Cu toate acestea, în cazul în care tronsonul este pregătit pentru plantare înainte de încheierea lucrărilor, se recomandă plantarea arborilor în avans. Detaliile privind plantarea, precum speciile de compensare, locațiile exacte de plantare, distanța dintre arborii nou plantați etc., vor fi stabilite în cadrul unei consultări comune între contractant, inginer, AND și reprezentanții agenției „Moldsilva”. De preferință, conform proiectului, pentru plantare ar trebui utilizate numai specii autohtone adaptate la condițiile de mediu din zonă. Prezența speciilor invazive pe perimetrul drumului trebuie monitorizată. În cazul prezenței acestora, se vor informa autoritățile specializate (ANSA, Agenția de Mediu sau altele).

Pentru a minimiza și a reduce impactul asupra habitatelor din zonele cu ecosisteme forestiere, în special asupra zonelor siturilor Emerald, acest impact este compensat de potențialele efecte pozitive ale construcției sectorului de drum R7, dar necesită, de asemenea, următoarele măsuri de atenuare:

- Stabilirea necesității defrișării arborilor/arbuștilor din coridorul de lucru, numai în caz de strictă necesitate;
- Pentru pierderea arborilor din coridorul de lucru, se va stabili o compensare adecvată, prin sprijin în plantarea de arbori din specii conforme cu stația forestieră, pentru reconstrucția ecologică a corpului forestier, în locații convenite cu entitățile forestiere;
- Unii arbori se vor afla în afara perioadei de reproducere și cuibărit. Monitorizarea va include arborii cu cavități în care se află roiuri de albine și/sau cuiburi de păsări, precum și alte locuri de adăpost pentru animale, inclusiv reptile, amfibieni și lilieci.
- Este interzisă colectarea fructelor, a florilor și a altor părți ale plantelor, a ciupercilor din pădurile învecinate,

precum și tăierea ramurilor sau provocarea altor daune pădurii;

- Este interzisă aprinderea focului sau arderea vegetației uscate și a resturilor vegetale;
- Antreprenorul a îndepărtat cioturile de copaci după procesul de defrișare a vegetației forestiere. Pentru a minimiza daunele aduse cuiburilor păsărilor în perioada de reproducere, tăierea acestora va fi restricționată până la sfârșitul perioadei de reproducere (adică perioada limitată va fi din septembrie până la jumătatea lunii martie).

Faza operațională

După finalizarea lucrărilor de reconstrucție, drumul R7 va avea un impact pozitiv pe termen lung asupra siguranței rutiere și va asigura condiții mai bune prin reducerea numărului de accidente; va reduce emisiile provenite de la vehicule datorită fluidizării traficului, eliminării denivelărilor de pe suprafața drumului după îmbunătățiri și va reduce, de asemenea, poluarea cu praf, ceea ce va avea un impact pozitiv asupra biodiversității.

Accesul rutier către zonele sensibile (situri „Emerald”, arii naturale protejate) va fi îmbunătățit, cu reduceri ale poluării ecosistemelor naturale și a biodiversității acvatice, în special în zonele sensibile, cum ar fi ecosistemele acvatice din bazinele hidrografice ale râurilor Prut și Nistru, datorită sistemelor de drenaj rutier îmbunătățite, sigure și curate, precum și eliminării prafului datorită suprafeței asfaltate. Un risc redus de alunecări de teren și versanți stabili prin realizarea de noi plantații în secțiunile sensibile vor contribui la îmbunătățirile generale.

Condițiile generale necesare pentru a evita riscul la adresa biodiversității pe durata perioadei de exploatare sunt următoarele:

- Acțiuni de întreținere în sectorul rutier pe durata exploatării, în special curățarea produselor petroliere și colectarea deșeurilor menajere depozitate necorespunzător, mai ales în zona siturilor „Emerald”, a ariilor naturale protejate (NPA) și a ecosistemelor forestiere;
- Instituirea unui sistem de gestionare a deșeurilor, fără utilizarea depozitelor intermediare, în zonele sensibile din punct de vedere al biodiversității;
- Crearea de aliniamente de vegetație, care vor servi drept dispozitive de absorbție a zgomotului la marginea drumului, pentru a reduce poluarea fonică generată de traficul rutier; Instalarea de indicatoare (în special în Lotul 3 – zone forestiere), care să semnaleze zonele periculoase pentru traversarea drumului de către animale;
- Monitorizarea permanentă a habitatelor florei și faunei în zonele sensibile (Emerald Sites, NPA-uri, ecosisteme forestiere) în conformitate cu cerințele legale naționale și internaționale (directivele UE, convențiile internaționale)

Cerințele privind modalitățile de atenuare a impactului asupra speciilor și habitatelor din siturile „Emerald”, zonele de protecție naturală (NPA) și zonele forestiere sunt incluse în tabelul următor:

Habitate importante/zone sensibile	Cerințe	Atenuarea impactului	Etapă	Responsabil
Păsări Cuiburile păsărilor răpitoare	Dacă există habitate cu specii de păsări răpitoare (vulturi și șoimi), vor fi monitorizați arborii bătrâni cu scorburi, în care pot fi găsite; tăierea arborilor va fi evitată	De evitat	Înainte de începerea lucrărilor	

Zonele Emerald/ ecosistemele forestiere/ Cuiburile de păsări	Lucrările în zonele cu ecosisteme forestiere (fondul forestier) vor fi evitate pe cât posibil, în special în aria siturilor Emerald și al NPA – activitățile forestiere în timpul (primăvara și începutul verii).	A se evita	Construcția	
Situri „Emerald”/ arii naturale protejate (NPA) – Habitate ale speciilor rare cu statut de protecție națională și internațională	Pentru speciile rare cu statut special de protecție națională și internațională (Directiva "Păsări" și Directiva „Habitat”, Convențiile de la Bonn, Berna și CITES, Cartea Roșie a Republicii Moldova, ed. a 3-a): lucrările nu vor fi efectuate în aria siturilor „Emerald” în timpul sezonului de reproducere al animalelor (primăvara și începutul verii); Lucrările din vecinătatea NPA pot fi efectuate evitând zgomotul, vibrațiile și iluminatul nocturn, pentru a evita perturbarea faunei sălbatice.	Reducerea riscurilor	Habitatul	**„Antreprenor + persoanele responsabile de monitorizarea aspectelor de mediu/biodiversitate”***
Habitatul speciilor sălbatice	Deșeurile din construcții (inclusiv scurgerile accidentale de uleiuri și alte substanțe chimice) și deșeurile menajere vor fi colectate și eliminate imediat de pe șantier, pentru a nu atrage păsări și alte animale sălbatice, în special în zona NPA și siturilor Emerald.	Evitarea reducerii riscurilor	Zonele de construcție	
Zonele cu ecosisteme de floră, pădure și stepă	Zona de lucru va fi umezită cu apă pentru a preveni praful excesiv, care poate afecta vegetația pădurilor și a NPA de pe terenurile adiacente din apropierea zonei de lucru.	A se evita Reducerea riscului	Construcție	
Zone sensibile din siturile Emerald/NPA / Ecosisteme forestiere	Monitorizarea habitatelor speciilor de floră din zonele ecosistemelor forestiere (fondul forestier), în special în zona NPA și siturilor Emerald.– importante în perioada de migrație și în sezonul de reproducere al animalelor și identificarea riscurilor la care sunt expuse acestea.	A se evita	Operațiuni	Agenția de Mediu Întreprinderile de silvicultură, ale Agenției „Moldsilva”, administrațiile parcurilor naționale Instituții științifice
Habitatele speciilor cu statut de protecție națională și internațională	Monitorizarea speciilor vulnerabile și pe cale de dispariție, cu statut special de protecție națională și internațională, și stabilirea riscului la care sunt expuse acestea în etapa operațională, în conformitate cu cerințele legale naționale, directivele UE și tratatele internaționale, la care RM este parte	Prevenire Reducerea riscurilor	Exploatare	Agenția pentru Mediu Administrațiile NPA Instituțiile științifice

Tabelul 7-1 : Cerințe privind modul de atenuare a impactului asupra speciilor și habitatelor din siturile Emerald, zonele de protecție naturală (NPA) și ecosistemele forestiere

7.7. Socio-economice

Această secțiune prezintă o evaluare structurată a riscurilor și impacturilor socio-economice pentru loturile 1–6, organizată în subteme clar definite. Pentru fiecare risc/impact, se furnizează o măsură de atenuare corespunzătoare și o referință la planul de gestionare adecvat. Evaluările de importanță reprezintă condițiile anterioare atenuării; impacturile reziduale vor fi reevaluate după aplicarea măsurilor de atenuare.

Achiziția de terenuri și strămutarea economică

Impact	Măsuri de atenuare	Plan/instrument relevant
Achiziționarea definitivă de terenuri pentru loturile 1–3	Implementarea Planului de acțiune pentru relocare (RAP); compensare integrală a costurilor de înlocuire; finalizarea lucrărilor cadastrale;	RAP; LARP; SEP, Programul de lucrări cadastrale
Achiziționarea definitivă a terenurilor loturile 4, 5, 6	Punerea în aplicare a Planului de acțiune pentru relocare (RAP) cu refacerea mijloacelor de subzistență; reducerea la minimum a suprafețelor de teren preluate prin optimizarea proiectării; evaluare și despăgubire transparente; sprijin specific pentru persoanele vulnerabile afectate de proiect (PAP)	RAP; LRP; SEP
Achiziționarea temporară a terenurilor	Acorduri negociate de utilizare temporară a terenurilor cu despăgubiri; readucerea la starea inițială, anterioară proiectului	LARP; Planul de gestionare a construcțiilor (CMP), SEP
Deplasare economică temporară	Comunicare prealabilă; rute de acces temporare; semnalizare; refacerea la timp	Planul de gestionare a accesului (AMP); Planul de gestionare a traficului (TMP), SEP
Deplasare economică permanentă	Consultare la nivel de parcelă; reproiectarea rutelor de acces acolo unde este posibil; refacerea mijloacelor de subzistență	RAP; Planul de restabilire a mijloacelor de subzistență (LRP), SEP
Fragmentarea terenurilor (loturile 4–6)	Asigurarea unor drumuri de acces alternative; treceri și legături agricole; comasarea terenurilor acolo unde este posibil	Măsuri de proiectare; Plan de gestionare a accesului (AMP); RAP
Întârzieri în procesul de expropriere (toate loturile)	Implicarea timpurie a părților interesate; comunicarea clară a calendarului; mecanism de soluționare a reclamațiilor; asistență juridică și proceduri transparente	SEP; GRM; RAP
Deplasare economică combinată cauzată de construcție/exploatare (toate loturile)	Monitorizarea continuă a gospodăriilor afectate; măsuri de atenuare adaptative; audituri ulterioare compensării	RAP; LRP; Plan de monitorizare

Tabelul 7-2 : Măsuri de impact/atenuare privind achiziția de terenuri și deplasarea economică

Impact rezidual: În ceea ce privește achiziția de terenuri și deplasarea economică, se preconizează că impacturile inițial ridicate din loturile 4–6 (achiziție permanentă și deplasare economică) se vor reduce la nivel moderat sau scăzut, cu condiția ca despăgubirile la costul integral de înlocuire, refacerea mijloacelor de subzistență și implicarea transparentă și în timp util să fie implementate în mod eficient. Impacturile moderate (de exemplu, fragmentarea, întârzierile în expropriere, utilizarea temporară a terenurilor) se vor reduce, în general, la un nivel scăzut, cu o planificare adecvată, o secvențiere corespunzătoare și o coordonare între părțile interesate.

Restricții de acces și de circulație

Impact	Măsuri de atenuare	Plan/instrument relevant
Izolarea comunității (acces temporar limitat, reconfigurarea drumurilor secundare și a legăturilor agricole)	Mentținerea în permanență a cel puțin unei rute de acces sigure; asigurarea unor devieri și treceri temporare; asigurarea accesului la terenurile agricole și proprietăți; coordonarea cu autoritățile locale	Planul de gestionare a accesului; Planul de gestionare a traficului (TMP), SEP
Impactul asupra locuitorilor și întreprinderilor locale (deviere, vizibilitate redusă, restricții de acces)	Instalarea de semnalizare clară și panouri de orientare; desfășurarea lucrărilor în etape pentru a evita închiderea completă a drumurilor; menținerea vizibilității întreprinderilor; comunicarea continuă cu utilizatorii afectați	Planul de gestionare a accesului; Planul de implicare a părților interesate (SEP), Planul de gestionare a traficului (TMP)
Siguranța rutieră (lucrări de construcție – utilizatori ai transportului public, participanți la trafic, pietoni, utilaje agricole)	Aplicarea limitelor de viteză; mobilizarea personalului special instruit pentru dirijarea traficului; instalarea de bariere, iluminat și semnalizare de avertizare; asigurarea unor trasee pietonale separate și a unor treceri de pietoni sigure; gestionarea interacțiunii cu vehiculele agricole	Planul de gestionare a traficului; Planul comunitar de sănătate și siguranță (CHSP)

Gestionarea devierilor și ocolirilor de trafic	Proiectarea unor rute de deviere sigure și clar marcate; evitarea, pe cât posibil, a traseelor prin centrele sensibile ale satelor; inspecția și ajustarea periodică a ocolirilor	Planul de gestionare a traficului; CESMP;
Perturbări ale transportului public	Mentținerea unor stații de autobuz temporare sigure și accesibile; coordonarea cu operatorii de transport; furnizarea de informații pasagerilor cu privire la modificările de traseu	Planul de gestionare a traficului; SEP
Siguranța rutieră (exploatare – viteze crescute, condiții de trafic mixt)	Punerea în aplicare a recomandărilor RSA; instalarea de măsuri de calmare a traficului la intrările în localități (benzi sonore, semnalizare, iluminat); îmbunătățirea proiectării intersecțiilor și a vizibilității	Planul de implementare a auditului de siguranță rutieră (RSA); OESMP
Acces limitat (puncte de acces reorganizate, intersecții îmbunătățite de tip „T”, fără control complet al accesului)	Optimizarea amplasării punctelor de acces; amenajarea de drumuri de serviciu acolo unde este posibil; asigurarea manevrelor de viraj în condiții de siguranță și a benzilor de decelerare/accelerare acolo unde este justificat	Măsuri de proiectare; Planul de implementare a RSA
Interacțiunea dintre transportul public și traficul local (inclusiv utilaje agricole, pietoni, bicicliști)	Introducerea de semnalizare și măsuri de sensibilizare; amenajarea de treceri de pietoni și zone de așteptare desemnate; implementarea gestionării vitezei în apropierea așezărilor	Planul de implementare RSA; CHSSP
Monitorizarea pe termen lung a siguranței rutiere	Audituri și inspecții periodice privind siguranța rutieră; monitorizarea datelor privind accidente; măsuri adaptative acolo unde este necesar	OESMP; Planul de monitorizare

Tabelul 7-3 : Măsuri de atenuare a impactului privind restricțiile de acces și de circulație

Impact rezidual: Pentru restricțiile de acces și de circulație, în faza de construcție, se preconizează că impacturile ridicate legate de siguranța rutieră și perturbarea traficului vor scădea la nivel moderat și, în multe cazuri, la nivel scăzut, prin intermediul planurilor de gestionare a traficului, al ocolirilor sigure și al măsurilor de comunicare. Impacturile operaționale rămân moderate până la scăzute, reflectând infrastructura îmbunătățită, dar condițiile de trafic mixt care persistă, tipice pentru un drum republican.

Sănătatea, siguranța și bunăstarea comunității

Impact	Măsuri de atenuare	Plan/instrument relevant
Praf, zgomot și vibrații (impactul lucrărilor de construcție asupra locuitorilor, școlilor, piețelor și grupurilor vulnerabile)	Udarea drumurilor; acoperirea camioanelor; controlul vitezei; limitarea lucrărilor la intervalul orar de zi; bariere fonice temporare acolo unde este necesar; monitorizare continuă și răspuns la reclamații	Planul de sănătate și siguranță comunitară (CHSP); Planul de management al construcției (CMP); Planul de monitorizare
Riscuri sporite de siguranță rutieră pe durata lucrărilor de construcție (trafic, devieri, benzi îngustate, vizibilitate redusă)	Gestionarea în condiții de siguranță a traficului; semnalizare clară; bariere și iluminat; semnalizatori instruiți; treceri de pietoni sigure; separarea traficului de șantier	Planul de gestionare a traficului (TMP); CHSSP
Înteruperea temporară a accesului (locuințe, întreprinderi, școli, unități medicale, stații de autobuz, terenuri agricole)	Mentținerea accesului continuu; treceri temporare și drumuri de acces; lucrări etapizate; notificarea prealabilă a comunităților; coordonarea cu instituțiile	Planul de gestionare a accesului (AMP); TMP; SEP
Riscuri legate de interacțiunea dintre lucrători și comunitate (GBVH, boli transmisibile, stres psihosocial)	Aplicarea Codului de conduită; instruire privind GBVH; inițierea și screening al lucrătorilor; cazare controlată a lucrătorilor; campanii de sensibilizare; mecanism accesibil de soluționare a reclamațiilor	Planul de acțiune privind violența și hărțuirea bazate pe gen (GBVH) ; Planul comunitar de sănătate și siguranță (CHSP), Codul de conduită, Mecanismul de soluționare a reclamațiilor (GRM), SEP.
Impactul noilor construcții asupra accesului la terenurile agricole și a circulației locale (loturile 4-6)	Asigurarea unor rute alternative de acces la terenurile agricole; treceri la nivel și pasaje subterane acolo unde este posibil; consultarea cu utilizatorii terenurilor; integrarea în proiectul de execuție	AMP; Măsuri de proiectare; RAP; TMP

Grupuri vulnerabile (școli, persoane în vârstă, persoane cu dizabilități)	Comunicare ținută; trasee școlare sigure; semnalizare suplimentară și treceri de pietoni în apropierea zonelor sensibile; măsuri de implicare adaptate	Planul de implicare a părților interesate (SEP), Planul comunitar de sănătate și siguranță (CHSP), Planul de gestionare a traficului
Presiune asupra infrastructurii locale de sănătate	Pregătirea pentru situații de urgență; coordonarea cu serviciile locale de sănătate; primul ajutor la fața locului; screening medical al lucrătorilor; protocoale de igienă și salubritate	CHSSP; Planul de intervenție în situații de urgență (ERP)
Siguranța comunității în timpul operațiunilor (general)	Campanii de sensibilizare privind siguranța rutieră; sprijin pentru aplicarea legii; întreținerea semnalizării, a iluminatului și a trecerilor de pietoni; audituri periodice de siguranță	OESMP; Planul de implementare RSA
Creșterea vitezei după reabilitare (intrări în localități, treceri de pietoni, intersecții)	Măsuri de calmare a traficului (benzi sonore, semnalizare, limite de viteză, iluminat); coordonarea aplicării legii; proiectarea unor intersecții mai sigure	Planul de implementare RSA; OESMP
Conflicte între traficul de tranzit și utilizatorii locali (utilaje agricole, pietoni, bicicliști)	Traversări desemnate; semnalizare de avertizare; gestionarea vitezei; campanii de sensibilizare privind condițiile de trafic mixt	Planul de implementare RSA; CHSSP
Concentrarea traficului la frontieră (loturile 5–6)	Măsuri de separare a traficului (de marfă vs. local); benzi/locuri de parcare dedicate, acolo unde este posibil; coordonare „ ” cu autoritățile de frontieră; gestionarea fluxului de trafic	TMP; măsuri de proiectare; OESMP
Impact pozitiv – Accesibilitate și servicii îmbunătățite	Îmbunătățirea calității rețelei rutiere și a conectivității, facilitând accesul la servicii medicale, educație și piețe (nu sunt necesare măsuri de atenuare; monitorizarea beneficiilor)	Plan de monitorizare
Impact pozitiv – Reducerea traficului greu în Drochia (ocolirea Lotului 4)	Realizarea variantei ocolire pentru devierea vehiculelor grele; monitorizarea îmbunătățirilor traficului urban	Măsuri de proiectare; Plan de monitorizare

Tabelul 7-4 : Măsuri de impact/atenuare privind sănătatea, siguranța și bunăstarea comunității

Impact rezidual: În ceea ce privește sănătatea, siguranța și bunăstarea comunității, riscurile ridicate legate de construcție (siguranța traficului, noile trasee din loturile 4–6) sunt reduse la un nivel moderat prin controale riguroase (TMP, CHSSP, siguranța șantierului, sensibilizarea comunității). Se preconizează că impacturile moderate (praf, zgomot, perturbarea accesului, interacțiunea dintre lucrători și comunitate) se vor reduce la un nivel scăzut. Este important de menționat că impacturile pozitive pe termen lung (accesibilitate îmbunătățită, timp de deplasare redus, beneficii ale drumurilor de ocolire, cum ar fi în Drochia) rămân semnificativ benefice și neschimbate.

Sănătate și siguranță la locul de muncă (PR4), forța de muncă și condițiile de muncă (PR2)

Impact	Măsuri de atenuare	Plan/instrument relevant
Lacune juridice/de licitație privind sănătatea și securitatea la locul de muncă (PR2/PR4)	Actualizarea clauzelor FIDIC pentru a face referire la PR2/PR4; clauze explicite privind drepturile de muncă și sănătatea și securitatea în muncă; cerința ca contractanții să respecte Planul de gestionare a forței de muncă (LMP) și Planul de management al sănătății și securității în muncă (OHSP) ale proiectului; alinierea la standardele OIM și ISO 45001.	Procedura de gestionare a forței de muncă (LMP); Anexe contractuale la FIDIC; Planul de management al sănătății și securității în muncă (OHSP)
Performanța contractantului în materie de sănătate și siguranță la locul de muncă	Precalificare, audituri, indicatori-cheie de performanță (KPI), analize ale riscurilor la locul de muncă (JHA), ședințe de informare privind siguranța	Planul de management al sănătății și securității în muncă (OHSP)
Riscuri legate de lanțul de aprovizionare	Evaluarea furnizorilor; audituri; interzicerea muncii copiilor și a muncii forțate	Planul de management al lanțului de aprovizionare (SCMP)

Impact	Măsuri de atenuare	Plan/instrument relevant
Sănătate și siguranță la locul de muncă în timpul construcției	Zone de lucru sigure; furnizarea și aplicarea EIP; panouri de absorbție a zgomotului la receptorii sensibili, analize ale riscurilor specifice sarcinilor (JHA) și instrucțiuni de lucru; protocoale privind stresul termic (căldură/frig); controlul zgomotului și al vibrațiilor; raportarea incidentelor evitate la limită; siguranță bazată pe comportament.	Planul de management al sănătății și securității în muncă (OHSP); Planul de gestionare a traficului (TMP); Planul de intervenție în situații de urgență (ERP)
Sănătate și siguranță la locul de muncă în timpul exploatarei (echipa de întreținere)	Evaluări ale riscurilor specifice întreținerii; Planul de gestionare a traficului pentru întreținere (TMP); EIP reflectorizante; vehicule de însoțire și semnalizare pentru lucrări mobile; instruire pentru munca pe timp de noapte și în condiții de iarnă.	Planul de gestionare a traficului pentru întreținere; OHSP (Operațiuni); Planul de intervenție în caz de urgență (ERP)
Lacune în politicile de resurse umane și în Codul de conduită	Elaborarea unei politici de resurse umane și a unui Cod de conduită conforme cu PR2; includerea unor prevederi privind munca copiilor/munca forțată, violența de gen/exploatarea sexuală a copiilor, nediscriminarea, timpul de lucru, libertatea de asociere, guvernanța corporativă a lucrătorilor, obligațiile din lanțul de aprovizionare.	Politica de resurse umane și sistemul de management al resurselor umane (HRMS); Codul de conduită (CoC)
Relații de muncă/contracte neclare	Solicitarea de contracte de muncă scrise sau de clauze scrise pentru toți lucrătorii (inclusiv contracte atipice); asigurarea faptului că contractele sunt redactate într-o limbă înțeleasă de lucrători; instruire privind drepturile și obligațiile	LMP; Modele standard de contract; Plan de instruire inițială și formare
Munca copiilor / tinerii lucrători în activități periculoase	Procedură de verificare a vârstei (verificarea actelor de identitate, evidențe); interzicerea explicită a angajării persoanelor sub 18 ani în sectorul construcțiilor și în activități periculoase; monitorizarea contractorilor și a agenților de recrutare.	LMP; Planul de gestionare a forței de muncă a contractantului (CLMP); Clauză contractuală privind munca copiilor
Munca forțată / sclavia modernă (în special lucrătorii migranți)	Politica de toleranță zero; interzicerea reținerii pașapoartelor și a taxelor de recrutare; verificarea prealabilă a agenților de recrutare; GM confidențial pentru lucrătorii migranți; auditiuri periodice.	Procedura privind sclavia modernă / munca forțată; LMP; Planul de gestionare a contractanților (CMP)
Nediscriminare și egalitate de șanse	Clauze de nediscriminare în politica de resurse umane și în contracte; criterii transparente de recrutare și promovare; monitorizarea reprezentării de gen și a grupurilor vulnerabile în cadrul forței de muncă; măsuri corective în cazul identificării unor inegalități.	Politica de resurse umane; LMP; Procedura privind egalitatea de șanse și diversitatea
Restricționarea libertății de asociere și a negocierii colective	Angajament explicit de a respecta dreptul lucrătorilor de a se organiza; clauze de neintervenție în contracte; colaborare cu reprezentanții lucrătorilor/sindicate; acces la conducerea generală pentru chestiuni sindicale.	Politica de resurse umane; Codul de conduită; LMP
Program de lucru excesiv / ore suplimentare neplătite	Procedura privind timpul de lucru în conformitate cu Codul Muncii și PR2; sistem de înregistrare a timpului de lucru; rate de plată majorate pentru ore suplimentare; monitorizare și raportare periodică; sesiuni informative privind oboseala.	Procedura privind timpul de lucru și orele suplimentare; LMP; OHSP
Salarii și beneficii inadecvate	Cerință contractuală de respectare a salariului minim național și a standardelor din sector;	LMP; Proceduri de salarizare; Clauze salariale contractuale
Protecție insuficientă a datelor cu caracter personal și a vieții private	Protocolul de protecție a datelor pentru departamentul de resurse umane; acces limitat la dosarele de personal; reguli clare privind gestionarea datelor în cadrul GM și al investigațiilor; instruirea personalului cu privire la protecția datelor.	Protocolul de protecție a datelor; HRMS; Procedura de gestionare a reclamațiilor angajaților
Mecanism inadecvat de soluționare a reclamațiilor angajaților (GM)	Instituirea unui mecanism de soluționare a reclamațiilor angajaților confidențial și accesibil; canale multiple (cutii poștale, linie telefonică de urgență, e-mail, reprezentanți ai angajaților); garanția lipsei represaliilor; termene definite; extinderea mecanismului de soluționare a reclamațiilor la angajații contractanților.	Procedura privind mecanismul de soluționare a reclamațiilor angajaților; Registrul GM; HRMS
Lacune în gestionarea forței de muncă a subcontractanților	Să se solicite planuri de gestionare a forței de muncă a contractanților; să se includă clauze PR2 în contracte; precalificare bazată pe performanța forței	Planul de gestionare a contractanților (CMP); CLMP; Termenii de referință ai inginerului proprietarului

Impact	Măsuri de atenuare	Plan/instrument relevant
	de muncă; audituri periodice ale forței de muncă și raportare; planuri de acțiuni corective.	
Riscuri legate de forța de muncă în lanțul de aprovizionare (muncă a copiilor/muncă forțată, condiții precare)	Selectarea și precalificarea furnizorilor; includerea clauzelor PR2 în contractele de achiziție; audituri ale furnizorilor cu risc ridicat (carieră, stații de asfalt etc.); clauze de reziliere în caz de neconformitate.	Planul de gestionare a lanțului de aprovizionare (SCMP); Proceduri de achiziții; Codul de conduită al furnizorilor
Lucrătorii care nu sunt angajați (subcontractanți, lucrători prin agenții de muncă)	Extinderea cerințelor PR2 la toți lucrătorii care nu sunt angajați prin intermediul contractelor; asigurarea accesului la Ghidul general pentru lucrători; monitorizarea practicilor de recrutare și a condițiilor de muncă; inspecții periodice.	CMP; CLMP; LMP; Procedura privind Gestionarea Muncitorilor
Cazarea lucrătorilor – tabere care nu respectă standardele	Elaborarea unui Plan de cazare a lucrătorilor aliniat la IFC/EBRD 2009; standarde minime privind spațiul, WASH, siguranța împotriva incendiilor și a instalațiilor electrice; facilități adaptate nevoilor de gen; inspecții periodice și măsuri corective.	Planul de cazare a lucrătorilor (WAP); CoC; OHSP
Violența bazată pe gen/exploatarea sexuală a copiilor (GBV/SEA), hărțuirea și intimidarea	Plan de acțiune privind violența de gen/abuzul sexual; Codul de conduită (CoC) cu interdicții explicite privind violența de gen/abuzul sexual; instruire inițială și de perfecționare obligatorie; canale confidențiale de raportare; protocoale de intervenție centrate pe supraviețuitori; clauze contractuale de toleranță zero.	Plan de acțiune privind violența de gen/abuzul sexual; Codul de conduită; Directorul general al lucrătorilor; LMP
Abuzuri comise de personalul de securitate care afectează lucrătorii (dacă este necesar)	Procedura de gestionare a securității aliniată la bunele practici internaționale; verificarea furnizorilor de servicii de securitate; formare privind drepturile omului și violența de gen/exploatarea sexuală; reguli clare privind utilizarea forței; Ghidul de gestionare pentru primirea plângerilor privind personalul de securitate.	Planul de gestionare a securității (SMP); Contractele cu furnizorii de servicii de securitate; Ghidul general pentru lucrători și comunitate
Comunicarea inefficientă a drepturilor lucrătorilor (bariere lingvistice)	Furnizarea contractelor, politicilor și procedurilor cheie în limbi înțelese de lucrători (română/rusă/engleză/alte limbi, după caz); utilizarea mijloacelor vizuale; discuții de informare la locul de muncă; reprezentanți ai lucrătorilor care să sprijine comunicarea.	LMP; Plan de inițiere și formare; Panouri de afișaj la fața locului
Monitorizare și aplicare deficitară ale cerințelor PR2	Integrarea monitorizării PR2 în ESMP și în Termenii de Referință ai Inginerului Proprietarului; audituri periodice la șantier; indicatori-cheie de performanță (KPI) pentru forța de muncă și sănătate și siguranță la locul de muncă; raportarea către Client și BERD; urmărirea măsurilor corective.	ESMP; CMP; Cadrul de monitorizare și raportare
Reduceri de personal / concedieri colective (dacă este cazul pentru O&M)	Elaborarea unui plan de reducere a personalului aliniat la ESR2; analizarea alternativelor; consultarea lucrătorilor și a sindicatelor; definirea măsurilor de compensare și sprijin; integrarea GM; plan de comunicare clar.	Plan de reducere a personalului; HRMS; Procedura GM pentru lucrători

Tabelul 7-5 : Măsuri de impact/atenuare privind sănătatea și securitatea în muncă, forța de muncă și condițiile de muncă

Impact rezidual: În ceea ce privește sănătatea și securitatea în muncă, forța de muncă și condițiile de muncă, riscurile inițial ridicate pe durata construcției și în cadrul lanțului de aprovizionare se reduc la nivel moderat atunci când se respectă PR2/PR4 ale BERD, sistemele de sănătate și securitate în muncă ale contractanților și mecanismele de supraveghere. Riscurile reziduale rămân moderate datorită naturii inerente a activităților de construcție și variabilității lanțului de aprovizionare.

Dezvoltare economică, ocuparea forței de muncă și crearea de valoare locală

Impact	Măsuri de atenuare	Plan/instrument relevant
Creșterea activității economice regionale și	Optimizarea proiectării pentru îmbunătățirea fluxului de trafic și a siguranței (intersecții, ocolire, semnalizare).	Planul de gestionare a traficului (TMP) ESMP – Proceduri de acces la unitățile comerciale

Impact	Măsuri de atenuare	Plan/instrument relevant
naționale datorită îmbunătățirii performanței rețelei rutiere	Gestionarea temporară a traficului pentru a reduce la minimum aglomerația. Menținerea accesului la întreprinderi, ferme și zone logistice pe durata lucrărilor de construcție. Comunicare prealabilă privind devierile sau închiderile.	Planul de implicare a părților interesate (SEP)
Stimularea economică prin cheltuieli de capital pentru materiale, servicii de construcții și logistică	Acordarea de prioritate furnizorilor locali/regionali, acolo unde este posibil. Achiziții transparente și competitive. Ateliere de informare și consolidare a capacităților furnizorilor. Includerea cerințelor ESG (standarde de muncă, sănătate și siguranță la locul de muncă, aprovizionare etică).	Planul de gestionare a lanțului de aprovizionare (SCMP) Proceduri de achiziții pentru contractori SEP – Mecanisme de implicare a furnizorilor
Crearea de locuri de muncă directe, indirecte și induse pe durata construcției	Prioritate pentru angajarea forței de muncă locale: zona de interes (Aol) → district → piața națională a muncii. Se încurajează ca 30–40% din forța de muncă necalificată să provină din comunitățile din zona de interes (Aol). Coordonare cu autoritățile locale competente (LPA) și agențiile de ocupare a forței de muncă pentru identificarea lucrătorilor. Se asigură formare inițială, dezvoltarea competențelor și îndrumare la fața locului.	Procedura de gestionare a forței de muncă (LMP) Planul de gestionare a forței de muncă al contractantului Planul de gestionare a sănătății și securității la locul de muncă (OHSP) Gestionarea resurselor umane (GRM)
Acces inegal la informații privind oportunitățile de angajare	Anunțuri de locuri de muncă la primării, centre culturale, biblioteci, stații de autobuz. Utilizarea rețelelor sociale locale (Facebook, WhatsApp, Viber) și a posturilor de radio locale. Publicarea anunțurilor prin ANOFM și pe platformele naționale de locuri de muncă. Site-ul web al contractantului + anunțuri CLO. Târguri de locuri de muncă în centrele raionale; materiale bilingve.	SEP – Planul de divulgare a informațiilor LMP – Proceduri de recrutare Planul de comunicare
Perturbări economice temporare pentru întreprinderile situate de-a lungul drumurilor pe durata lucrărilor	Menținerea accesului continuu la afaceri, acolo unde este posibil. Asigurarea unor rute alternative pentru pietoni și vehicule. Notificări prealabile (min. 7–14 zile) privind închiderile. Semnalizare temporară pentru a asigura vizibilitatea magazinelor. Colaborare cu proprietarii de afaceri; soluționarea rapidă a reclamațiilor.	TMP, ESMP – Planul de gestionare a accesului la afaceri, Cadrul RAP (în cazul în care se produce o deplasare economică) SEP
Riscul de excludere a grupurilor vulnerabile (femei, tineri, gospodării cu venituri reduse) de pe piața muncii	Procese de depunere a cererilor simplificate; acțiuni de informare și sensibilizare țintite prin intermediul autorităților locale/asistenților sociali. Promovarea angajărilor care țin seama de aspectele de gen și a egalității de șanse. Încurajarea participării tinerilor și a perfecționării profesionale. Persoană de contact dedicată din cadrul CLO pentru grupurile vulnerabile. Asigurarea unor proceduri de resurse umane nediscriminatorii.	LMP – Politica privind egalitatea de șanse SEP – Strategia de implicare incluzivă GRM pentru angajați
Necesitatea monitorizării angajărilor locale, a practicilor de muncă și a beneficiilor economice	Raportare lunară din partea contractanților: compoziția forței de muncă, defalcare pe gen/vârstă, procentul angajaților locali. Audituri periodice privind forța de muncă și verificări ale conformității cu normele de sănătate și siguranță la locul de muncă. Înregistrările privind formarea profesională sunt păstrate și raportate. Menținerea canalelor de feedback din partea comunității prin intermediul CLO. Evaluarea anuală a performanțelor privind rezultatele angajărilor locale.	Cerințe de monitorizare a LMP Cadrul de monitorizare ESMP Tabelul de monitorizare SEP
Presiune potențială asupra serviciilor locale (cazare, apă, deșeuri) din cauza aflului de forță de muncă	Contractantul trebuie să asigure facilități adecvate pentru lucrători (sanitare, cazare, gestionarea deșeurilor). Reducerea la minimum a presiunii asupra infrastructurii comunității. Inspecții periodice ale taberelor de muncitori (dacă există).	Planul de cazare a lucrătorilor (în conformitate cu standardele IFC/BERD) OHSP ESMP

Tabelul7-6 : Măsurile de atenuare a impactului asupra dezvoltării economice

Impact rezidual: În ceea ce privește dezvoltarea economică, toate impacturile pozitive (creștere regională, ocuparea forței de muncă, conectivitate îmbunătățită) rămân pozitive după atenuare. Efectele negative potențiale (întreruperea temporară a activității, acces inegal la locuri de muncă, presiune asupra serviciilor) se reduc la nivel scăzut sau moderat prin practici de angajare incluzive, comunicare și coordonare locală.

Patrimoniul istoric și cultural

Impact	Măsurile de atenuare	Plan/instrument relevant
Perturbarea siturilor culturale și religioase (zgomot, praf, vibrații – inclusiv bisericile din Șolcani, Drochia, cimitirele din Rîșcani, monumentul din Petrușeni)	Evitarea lucrărilor în zonele de protecție; implementarea măsurilor de reducere a prafului și de control al zgomotului; restricționarea programului de lucru în apropierea receptorilor sensibili; monitorizare continuă și informarea comunității	Planul de gestionare a patrimoniului cultural (CHMP); Planul de gestionare a construcțiilor (CMP); CHSSP
Restricții temporare de acces la biserici și cimitire	Menținerea accesului în condiții de siguranță pentru pietoni și vehicule; amenajarea de căi de acces temporare și semnalizare; coordonarea lucrărilor cu autoritățile locale și instituțiile religioase	CHMP; Planul de gestionare a accesului (AMP); SEP
Descoperiri fortuite în timpul excavării (loturile 4–6)	Punerea în aplicare a procedurii oficiale privind descoperirile fortuite; oprirea imediată a lucrărilor; securizarea sitului; notificarea autorităților competente; reluarea lucrărilor numai după obținerea autorizației	Procedura privind descoperirile fortuite (CFP); Planul de gestionare a patrimoniului cultural (CHMP)
Modificări ale traficului/zgomotului în apropierea siturilor de patrimoniu și a celor religioase (faza de exploatare)	Monitorizarea nivelurilor de zgomot; implementarea măsurilor de calmare a traficului acolo unde este necesar; menținerea distanțelor de siguranță; instalarea de semnalizare în apropierea siturilor sensibile	OESMP; Planul de implementare RSA; Planul de monitorizare
Îmbunătățirea accesului la siturile culturale și religioase (impact pozitiv)	Îmbunătățirea stării drumurilor și a conectivității; asigurarea unor puncte de acces sigure și a locurilor de parcare acolo unde este cazul (nu sunt necesare măsuri de atenuare; monitorizarea beneficiilor)	Plan de monitorizare
Impacturi indirecte ale activităților de construcție (vibrații, încălcări accidentale)	Stabilirea unei delimitări clare a zonelor interzise; supraveghere și aplicare a normelor; utilizarea tehnicilor de construcție cu impact redus în apropierea receptorilor sensibili	Planul de gestionare a patrimoniului cultural (CHMP); Planul de gestionare a impactului asupra mediului (CESMP)
Sensibilizarea lucrătorilor și riscul de deteriorare accidentală	Instruire privind sensibilitatea patrimoniului cultural și identificarea artefactelor; instruire inițială și cursuri periodice de perfecționare; supravegherea lucrărilor în apropierea zonelor sensibile	Planul de gestionare a patrimoniului cultural (CHMP); Planul de instruire a contractorilor (CTP)

Tabelul7-7 : Măsurile de impact/atenuare privind patrimoniul istoric și cultural

Impact rezidual: În ceea ce privește patrimoniul istoric și cultural, toate impacturile identificate sunt inițial scăzute și se reduc la un nivel neglijabil după aplicarea măsurilor de atenuare. Acestea includ potențiale perturbări la biserici (de exemplu, Șolcani, Drochia), cimitire (de exemplu, Rîșcani) și monumentul de la Petrușeni, precum și descoperiri fortuite, care sunt gestionate prin proceduri standard.

Mecanismul de management de mediu și social stabilește cadrul instituțional, sistemele, procedurile și instrumentele care asigură implementarea sistematică, consecventă și verificabilă a bunelor practici de mediu și sociale pe toată durata Proiectului de reabilitare a Tranchei 1 a Coridorului Rutier R7.

Contractantul va implementa un Sistem de Management de Mediu și Social (ESMS) funcțional, aliniat la cerințele PR1 ale BERD, incluzând: o structură organizațională clară și roluri atribuite (Manager de Mediu, Responsabil Sănătate și Securitate în Muncă, Specialist în Biodiversitate, Responsabil cu Relațiile cu

Comunitatea). Proceduri de control al documentelor și de păstrare a evidențelor. Mecanisme de audit intern și de revizuire. Raportarea neconformităților, urmărirea acțiunilor corective/preventive. Unitatea de Implementare a Proiectului (PIU) și SE vor verifica implementarea ESMS prin audituri periodice

Următoarele planuri de management trebuie elaborate și implementate pentru gestionarea impacturilor înainte de începerea lucrărilor de construcție, acestea constituind, în ansamblu, Sistemul de management de mediu și social al construcției (ESMS) al PIU: se menționează că majoritatea măsurilor vor fi implementate prin acorduri cu caracter juridic obligatoriu încheiate cu contractantul executiv, care va dispune de propriul ESMS (CESMP) care să reflecte cerințele ESMS-ului PIU.

- Politici, printre care o politică de mediu și socială, o politică privind resursele umane, o politică de gestionare a securității și o politică împotriva hărțuirii.
- Registrul autorizațiilor și al acordurilor, care reflectă necesitatea obținerii (sau reînnoirii, după caz) a autorizațiilor necesare pentru executarea proiectului, în conformitate cu toate cerințele legale și autorizațiile relevante.
- Planul de implicare a părților interesate și mecanismul de soluționare a reclamațiilor comunității (cu referire și la alte planuri enumerate mai jos)
- Plan de relocare, bazat pe Cadrul de acțiune privind relocarea
- Planul de gestionare a utilităților
- Codul de conduită al lucrătorilor și Codul de conduită al personalului de securitate (dacă se aplică personalului de securitate)
- Planul de gestionare a securității (dacă este necesar)
- Mecanism de soluționare a reclamațiilor lucrătorilor
- Planul de gestionare a resurselor umane și politicile privind resursele umane
- Planul de cazare a lucrătorilor (dacă este necesar)
- Plan de intervenție în situații de urgență
- Planul de gestionare a sănătății și securității la locul de muncă
- Planul de gestionare a sănătății și siguranței comunității
- Planul de acțiune privind violența și hărțuirea bazate pe gen (GBVH)
- Planul de gestionare a traficului și transportului
- Planul de gestionare a prevenirii poluării
- Planul de gestionare a deșeurilor
- Procedura privind descoperirile întâmplătoare
- Planul de formare
- Planul de gestionare a lanțului de aprovizionare
- Procedura de gestionare a schimbărilor
- Planul de gestionare a aspectelor de mediu și sociale care poate fi inclus în documentația de licitație a antreprenorului de construcții și care reflectă angajamentele cu caracter juridic obligatoriu de a asigura performanțe solide în domeniul de mediu și social pe durata etapei de construcție, în conformitate cu legislația națională și cu Politica de mediu și socială a BERD.

Descrierea obiectivelor, a conținutului esențial și a măsurilor de gestionare ale fiecărui plan enumerat este

prezentată în ESMP.

8. Monitorizare și supraveghere

Obiectivul monitorizării de mediu și sociale pe parcursul fazelor de construcție și exploatare este de a compara datele monitorizate cu condițiile de referință stabilite în perioada studiului ESIA, pentru a evalua eficacitatea măsurilor de atenuare și pentru a asigura conformitatea cu standardele naționale de mediu și sociale.

Monitorizarea de mediu și socială va fi efectuată pe parcursul fazelor **de construcție** și **exploatare** ale proiectului.

- În timpul construcției, monitorizarea va fi în primul rând responsabilitatea contractantului, sub supravegherea inginerilor de mediu și sociali ai companiei de supraveghere;
- Autoritatea Națională de Reglementare (NRA) și autoritățile de mediu vor supraveghea respectarea reglementărilor naționale și a cerințelor creditorilor;
- În timpul exploatării, responsabilitatea monitorizării va fi transferată autorității competente în domeniul întreținerii drumurilor, care va continua verificările privind performanța de mediu, conform prevederilor Planului de acțiune de mediu și social (ESAP).

Monitorizarea de mediu pe durata construcției se va concentra în primul rând pe asigurarea respectării de către contractant a cerințelor privind mediul, sănătatea și siguranța ale EHS, mai degrabă decât pe parametrii cantitativi în sine.

Printre principalele activități de monitorizare se vor număra:

- Inspecții periodice ale șantierelor, taberelor de lucru, spațiilor de depozitare și instalațiilor;
- Interviu și consultări cu personalul contractantului, în special cu specialiștii în domeniul mediului și al aspectelor sociale;
- Implicarea comunităților locale din apropierea șantierelor pentru a colecta feedback cu privire la aspectele de mediu și sociale;
- Analiza documentației de mediu, cum ar fi registrele de deșeuri, registrele de deversări și rapoartele de livrare a materialelor;
- Observații vizuale pentru identificarea neconformităților sau a potențialelor riscuri de mediu (de exemplu, praf, scurgeri, gestionarea necorespunzătoare a deșeurilor).

Acolo unde este necesar, monitorizarea cantitativă (cum ar fi prelevarea de probe de aer, zgomot, vibrații sau calitatea apei) va fi efectuată de laboratoare acreditate, în conformitate cu standardele naționale și obligațiile de reglementare. Prelevarea de probe va fi concepută astfel încât să fie reprezentativă pentru zonele afectate de lucrări, asigurându-se că datele reflectă cu exactitate condițiile de mediu din zonele afectate. Indicatorii specifici de monitorizare cantitativă și calitativă vor fi definiți de inginerul de mediu în timpul etapei de construcție, după cum se consideră necesar și în conformitate cu legislația națională aplicabilă.

Supravegherea conformității de mediu și sociale va fi efectuată în comun de către:

- reprezentanții creditorilor, prin audituri periodice și cerințe de raportare;
- autoritățile naționale de mediu și de construcții, care vor efectua inspecții și vor verifica respectarea condițiilor de autorizare;

- Compania de supraveghere, care va prezenta rapoarte periodice privind performanța de mediu și socială către NRA și creditori.

Indicator / parametru de mediu	Locație	Frecvență	Tipul de monitorizare	Responsabilitate	Cost
ANALIZE DE LABORATOR / MONITORIZAREA AMPLASAMENTULUI					
Contaminarea solului Contaminări cu hidrocarburi	Zonele cele mai vulnerabile la deversarea de hidrocarburi	1 dată înainte de începerea lucrărilor; 1 dată la finalizarea lucrărilor – aceleași amplasamente	Laborator acreditat (prelevare de probe, analize de laborator și interpretarea datelor)	Contractant; SE trebuie să aprobe punctele de prelevare și rapoartele	Costurile contractantului
Emisii în aerul înconjurător Calitatea aerului înconjurător în timpul perioadelor de vârf ale activităților de construcție (CO, SO ₂ , NO _x), particule PM10 și PM2,5, hidrocarburi și benz(a)piren	Zonele rezidențiale potențial cele mai afectate, locuințele situate lângă drum; zonele pietonale	1 dată înainte de începerea lucrărilor 1 dată în momentul de vârf al lucrărilor de construcție în fiecare sat afectat de lucrări	Laborator acreditat (prelevare de probe, analize de laborator și interpretarea datelor)	Contractant; SE va aproba punctele de prelevare și rapoartele	Costurile contractantului
Poluarea fonică ambientală Nivelurile de zgomot ambiental în perioadele de vârf ale activităților de construcție – respectarea limitei maxime de expunere de 70 dBA	Zonele rezidențiale cele mai afectate de-a lungul traseului proiectului	Perioada de impact maxim al zgomotului în timpul construcției în localități; în caz de reclamații. Dacă rezultatele sunt nesatisfăcătoare, se efectuează măsurători săptămânale	Echipament portabil (analizor) cu software de aplicație	Contractant; SE va aproba punctele de prelevare și rapoartele	Costuri ale contractantului
Vibrații	Infrastructura (de exemplu, case, ziduri, fântâni etc.) din imediata vecinătate a șantierelor de construcții sau a rutelor de transport – în special acolo unde se va utiliza echipament greu. Proprietăți indicate de proprietari	O dată înainte de începerea lucrărilor și încă o dată la finalizarea lucrărilor de construcție în localitatea respectivă	Inspecție/documentare privind starea infrastructurii relevante (de exemplu, fisuri existente la clădiri sau alte deteriorări fizice)	Monitorizare vizuală efectuată de antreprenor împreună cu inginerul de supraveghere; documentație fotografică	-
Calitatea apei potabile: Risc permanent de impact asupra resurselor locale de apă din cauza proximității puțurilor față de marginea drumului Trebuie monitorizați următorii parametri fizico-chimici: pH, conductivitate electrică; materii în suspensie, BOD ₅ , COD. Trebuie monitorizați următorii poluanți specifici: metale grele, produse	Fântâni situate în apropierea marginii drumului de-a lungul R7.	1 dată înainte de începerea lucrărilor 1 dată la finalizarea (numai la acele fântâni la care apa a fost inițial considerată potrivită pentru consum)	Laborator acreditat (prelevare de probe, analize de laborator și interpretarea datelor)	Contractant SE trebuie să aprobe punctele de prelevare și rapoartele	Costurile contractantului

Indicator / parametru de mediu	Locație	Frecvență	Tipul de monitorizare	Responsabilitate	Cost
petroliere; formaldehidă, E. coli și coliformi totali.					
Emisii atmosferice în faza de exploatare	Zonele rezidențiale potențial cele mai afectate, locuințele situate lângă drum; zonele pietonale	Conform planului de monitorizare elaborat de NRA și aprobat de Agenția de Mediu	Laborator acreditat (prelevare de probe, analize de laborator și interpretarea datelor)	NRA/SE	Costuri operaționale
Poluarea fonică în faza de exploatare	Zonele rezidențiale cele mai afectate de-a lungul traseului proiectului	Conform planului de monitorizare elaborat de NRA și aprobat de Agenția de Mediu	Echipament portabil (analizor) cu software de aplicație	NRA/SE	Costuri operaționale
PLAN DE MONITORIZARE					
Aprovizionare cu materiale					
Stație de asfalt Deținerea autorizației oficiale / a licenței valabile	Documentația stației de asfalt/a antreprenorului	Înainte de începerea lucrărilor de construcție (și reînnoirea verificată anual)	Existența unei autorizații de mediu valabile, a unei licențe de exploatare și a certificatelor de conformitate (de exemplu, autorizație privind emisiile atmosferice, autorizație de gestionare a deșeurilor, autorizație de utilizare a apei, dacă este cazul)	SE	NA
Carieră de piatră Deținerea unui permis oficial / a unei licențe valabile	Documentația carierei/contractantului	Înainte de începerea lucrărilor / în timpul construcției (trimestrial sau la fiecare etapă majoră de livrare a materialelor)	Verificarea existenței unui permis de extracție valabil / a unei licențe de exploatare a carierei; confirmarea respectării cerințelor privind mediul și utilizarea terenurilor (autorizație de mediu, autorizație de utilizare a apei, dacă este cazul, conformitatea cu normele privind gestionarea deșeurilor)	SE	NA
Carieră de nisip și pietriș Deținerea unui permis oficial / a unei licențe valabile	Carieră de nisip și pietriș / separare	Înainte de începerea lucrărilor / în timpul construcției (trimestrial sau la fiecare etapă majoră de livrare a materialelor)	Confirmarea licenței de extracție valabile, a autorizației de mediu, a autorizației de utilizare a terenului și a dovezii de funcționare legală; verificarea respectării obligațiilor de mediu și de sănătate și siguranță la locul de muncă. Revizuirea documentelor, verificarea încrucișată a permiselor de extracție, inspecția șantierului, verificarea înregistrărilor de conformitate ale furnizorului.	Operatorul carierei sau al instalației de separare / SE	NA
Sol pentru construcția terasamentelor Respectarea prevederilor licenței	Documentația șantierului de construcție/a zonei de	Înainte de începerea lucrărilor / în timpul construcției	Verificarea faptului că solul provine din zone de prelevare autorizate/licențiate în mod legal;	Operatorul carierei de împrumut sau al instalației de separare / SE	NA

Indicator / parametru de mediu	Locație	Frecvență	Tipul de monitorizare	Responsabilitate	Cost
	prelevare a materialului de umplutură a antreprenorului	(de exemplu, pe lot de livrare sau lunar)	confirmarea autorizației pentru excavare, transport și așezare. Analiza documentelor, verificarea licenței carierei, inspecția șantierului, verificarea documentației de transport și a certificatelor de conformitate		
Transportul materialelor					
Asfalt, piatră, nisip și pietriș, sol. Încărcătură de camion acoperită	Șantierul de construcții și drumurile de acces	Inspecții inopinate cel puțin o dată pe săptămână (mai frecvent în perioadele de trafic intens)	Toate camioanele care transportă materiale trebuie să aibă încărcăturile acoperite în întregime cu prelate/plase, pentru a preveni vărsarea încărcăturii, generarea de praf și riscurile pentru siguranța rutieră. Inspecție vizuală, controale aleatorii la intrările/ieșirile de pe șantier, dovezi fotografice	Contractant/SE	NA
Traseele de transport Respectarea rutelor de transport aprobate conform Declarației de metodă a antreprenorului	Șantierul de construcții învecinat cu drumurile locale; puncte de control pe traseul de transport	Inspecții neanunțate cel puțin o dată pe săptămână (și verificări suplimentare în perioadele de vârf ale livrărilor de materiale)	Verificarea faptului că toate vehiculele de șantier utilizează exclusiv rutele de transport aprobate, astfel cum sunt definite în Declarația de metodă a contractantului / Planul de gestionare a traficului. Inspecție pe teren, verificări aleatorii prin GPS/pe traseu, monitorizare vizuală la intersecțiile cheie, documentare fotografică	Contractant/SE	NA
Monitorizarea respectării măsurilor și procedurilor convenite privind transportul de construcții și siguranța traficului.	La șantier și în apropierea acestuia, la intrările/ieșirile de pe drumurile de acces, pe devieri	Permanent (monitorizare zilnică; continuă în timpul orelor active de construcție)	Verificarea continuă a respectării de către întreg traficul de șantier a procedurilor de siguranță aprobate: semnalizare, semnalizatori, limite de viteză, bariere, puncte de acces desemnate, protecția pietonilor, devieri, iluminat și amenajarea zonei de lucru. Monitorizare vizuală, inspecții de rutină privind siguranța, liste de verificare, documentație fotografică	NRA/SE	NA
Șantier – Faza de construcție					
Nivelul de zgomot (populația din vecinătate; muncitori)	Zonele rezidențiale cele mai afectate din	În perioadele cu impact maxim al		Contractant/SE	NA

Indicator / parametru de mediu	Locație	Frecvență	Tipul de monitorizare	Responsabilitate	Cost
	apropierea șantierului; locurile de muncă / zonele cu utilaje	zgometului în așezări și periodic pe durata construcției (de exemplu, săptămânal sau în timpul activităților cu nivel ridicat de zgomet)	Măsurarea nivelurilor de zgomet ambiental în zonele rezidențiale cele mai afectate și în locațiile lucrătorilor pentru a confirma respectarea limitelor naționale și a cerințelor PR4 ale BERD. Măsurători instrumentale ale zgometului folosind un sonometru calibrat; verificări de supraveghere; observarea vizuală a activităților cu nivel ridicat de zgomet		
Vibrații Efectele vibrațiilor asupra proprietăților	Proprietăți indicate de proprietari sau identificate ca structuri sensibile	În urma unei reclamații (și imediat în cazul lucrărilor cu vibrații intense în apropierea așezărilor)	Evaluarea potențialelor daune cauzate de vibrații asupra proprietăților din apropiere, ca urmare a reclamațiilor comunității sau a rapoartelor proprietarilor Inspecție vizuală, documentare fotografică, cartografierea fisurilor; măsurarea instrumentală a vibrațiilor, dacă este necesar	Antreprenor/Inginer de structuri	NA
Impactul prafului (particule în suspensie)	Șantier; drumuri de transport; zone rezidențiale adiacente lucrărilor	Inspecții neanunțate în timpul livrării materialelor și pe durata lucrărilor; în urma unei reclamații	Verificarea nivelurilor de praf și a activităților generatoare de praf; confirmarea faptului că măsurile de reducere a prafului (pulverizarea cu apă, încărcăturile acoperite, controlul vitezei) sunt aplicate în mod eficient. Inspecție / observare vizuală Inspecție / observare vizuală, înregistrări fotografice; verificări aleatorii ale frecvenței pulverizării cu apă, ale încărcăturilor acoperite și ale curățeniei șantierului	Antreprenor/SE	NA
Perturbări ale traficului; probleme	La șantier și în apropierea acestuia; devieri; devieri temporare ale traficului	O dată pe săptămână în orele de vârf și în afara orelor de vârf (și mai frecvent în timpul lucrărilor critice)	Verificarea condițiilor de circulație în apropierea zonelor de șantier; identificarea întârzierilor, a aglomerației, a manevrelor nesigure sau a punctelor de acces blocate în orele de vârf și în afara acestora. Inspecții vizuale, observarea traficului, verificări informale cu utilizatorii drumului; dovezi fotografice	Contractant/SE	NA

Indicator / parametru de mediu	Locație	Frecvență	Tipul de monitorizare	Responsabilitate	Cost
Accesul la proprietăți private / terenuri / facilități publice	Șantier; proprietăți adiacente; drumuri locale de acces	Verificări aleatorii cel puțin o dată pe săptămână pe durata activităților de construcție	Verificarea faptului că activitățile de construcție nu blochează sau restricționează accesul la locuințe, terenuri agricole, întreprinderi, școli, centre de sănătate sau alte facilități publice. Inspecție vizuală, interviuri cu proprietarii de terenuri/locuitorii afectați, documentație fotografică.	Antreprenor/SE	NA
Siguranța vehiculelor și a pietonilor în absența activităților de construcție (Vizibilitate; siguranță)	La șantier și în apropierea acestuia; devieri temporare; trasee pietonale	Verificări aleatorii cel puțin o dată pe săptămână, seara/noaptea	Verificarea faptului că zonele de șantier rămân sigure pentru participanții la trafic și pietoni după orele de lucru: iluminat adecvat, semne reflectorizante, bariere, bandă de avertizare, căi de acces neîngrădite. Observare, inspecție vizuală, documentare fotografică	Antreprenor/SE	NA
Poluarea apei și a solului cauzată de depozitarea, gestionarea și utilizarea necorespunzătoare a materialelor (Probleme; respectarea planului aprobat de gestionare a șantierului)	Șantier; tabăra/curtea antreprenorului; zone de depozitare; ateliere	Inspecții inopinate	Verificarea faptului că materialele (combustibil, ulei, bitum, substanțe chimice, agregate, deșeuri) sunt depozitate, manipulate și utilizate în conformitate cu Planul de gestionare a șantierului aprobat; confirmarea faptului că nu au loc deversări, scurgeri, scurgeri contaminate sau eliminări necorespunzătoare. Inspecție / observare vizuală, revizuirea registrelor de deversări, documentație fotografică	Antreprenor/SE	NA
Monitorizarea operațiunilor de tăiere a arborilor în pădure, astfel încât să nu fie afectate cuiburile păsărilor, liliecilor și albinelor	La șantier și în apropierea acestuia; zone împădurite; copaci de pe marginea drumului	Înainte de începerea lucrărilor și pe toată durata perioadei de defrișare	Verificarea faptului că activitățile de tăiere a arborilor evită cuiburile active, adăposturile liliecilor și coloniile de albine; controale ecologice efectuate înainte de îndepărtare; respectarea restricțiilor sezoniere. Evaluare vizuală, studiu ecologic prealabil defrișării, inspecția cavităților/fisurilor, documentație fotografică	Contractant (expert în mediu/biodiversitate)/ SE- Inspectoratul de Mediu, Agenția „Moldsilva”	Caiet de sarcini
Plantări de arbori Plantări de arbori reușite / utilizarea unor specii adaptabile la condițiile locale și la poluare. Îngrijirea vegetației	De-a lungul drumului proiectului	Spre finalul lucrărilor de construcție (și periodic, pe parcursul	Verificarea faptului că arborii plantați sunt sănătoși, supraviețuiesc perioadei de înrădăcinare și că speciile utilizate sunt adecvate	Contractant (expert E/B)/SE-NRA, Inspectoratul de Mediu	Cantitativ

Indicator / parametru de mediu	Locație	Frecvență	Tipul de monitorizare	Responsabilitate	Cost
plantate și înlocuirea arborilor care nu s-au dezvoltat corespunzător		primului sezon de creștere)	pentru solul, clima și condițiile de poluare locale; confirmarea activităților de întreținere și înlocuirea arborilor care nu au supraviețuit. Inspecție vizuală, evaluarea ratei de supraviețuire, documentare fotografică		
Monitorizarea ecosistemelor forestiere pentru a preveni poluarea și contaminarea solului din păduri și de pe terenurile cu vegetație cu deșeuri, substanțe chimice solide și lichide, care le pot afecta	De-a lungul drumului proiectului; pădurea adiacentă și terenurile cu vegetație	Permanent (continuu pe durata construcției)	Verificarea faptului că niciun deșeu, nicio substanță periculoasă, niciun material de construcție, niciun combustibil, nicio substanță chimică și niciun scurgere contaminată nu pătrund în zonele împădurite sau cu vegetație; confirmarea faptului că integritatea solului forestier și vegetația rămân neafectate. Inspecție vizuală, documentare fotografică, verificări privind depozitarea/manipularea deșeurilor.	Contractant (expert în mediu/biodiversitate)/ Inspectoratul de Mediu, Agenția „Moldsilva”	NA
Monitorizarea măsurilor de punere în aplicare privind acoperirea depozitelor temporare cu materiale de construcție, pentru a evita riscul pentru animale.	De-a lungul drumului proiectului; zone temporare de depozitare a materialelor; zonele de depozitare ale antreprenorului	Permanent (continuu pe durata construcției)	Verificarea faptului că depozitele temporare și zonele de depozitare a materialelor sunt acoperite, împrejmuite sau închise corespunzător, pentru a împiedica pătrunderea faunei sălbatice, a animalelor domestice și a păsărilor și expunerea acestora la pericole. Inspecție vizuală, documentare fotografică, verificări zilnice la șantier.	Antreprenor (expert în mediu/biodiversitate)/	NA
Instalarea de semne de avertizare privind riscul apariției animalelor pe carosabil	De-a lungul drumului proiectului, în secțiunile care mărginesc pădurile sau habitatele faunei sălbatice	Spre finalul lucrărilor de construcție/ faza operațională	Verificarea instalării semnelor de avertizare privind animalele sălbatice în locurile identificate ca prezentând un risc ridicat de traversare a animalelor, în conformitate cu proiectul și în consultare cu autoritățile forestiere; confirmarea amplasării corespunzătoare, a vizibilității d ă și a durabilității. Inspecție vizuală, verificarea amplasării semnelor, a reflectivității și a stabilității	Contractantul/SE-NRA, în consultare cu Agenția „Moldsilva”	Costuri de implementare

Indicator / parametru de mediu	Locație	Frecvență	Tipul de monitorizare	Responsabilitate	Cost
Monitorizarea habitatelor florei și faunei în zonele sensibile (situri „Emerald”, arii naturale protejate, ecosisteme forestiere)	De-a lungul drumului proiectului	Construcție/ Faza operațională	Monitorizarea impactului asupra biodiversității	Contractant/ SE-NRA în consultare cu Agenția „Moldsilva”	NA
Monitorizarea operațiunilor de tăiere a arborilor din pădure, astfel încât să nu se afecteze cuiburile păsărilor, liliecilor și albinelor	La șantier și în apropierea acestuia; zone împădurite de-a lungul traseului	Înainte de începerea lucrărilor și pe toată durata perioadei de defrișare	Verificarea faptului că îndepărtarea arborilor ocolește cuiburile populate de păsări, adăposturile de lilieci și coloniile de albine; este necesară o autorizație ecologică prealabilă înainte de începerea lucrărilor; respectarea restricțiilor sezoniere. Evaluare vizuală efectuată de un ecologist calificat; inspecția și monitoringul; documentație fotografică.	Contractant (Expert în mediu/biodiversitate/ SE- Inspectoratul de Mediu, Agenția „Moldsilva”	Caiet de sarcini
Achiziționarea de terenuri și despăgubiri					
Planificarea și implementarea achiziției permanente de teren – Loturile 1-6	Loturile 1-6	În mod continuu, trimestrial.	Finalizarea lucrărilor cadastrale (identificarea terenurilor private/publice, delimitarea, corectarea erorilor, actualizarea planurilor geometrice) - Numărul și tipul parcelelor de teren afectate confirmate (private/publice; agricole, de construcție, grădini, păduri, neclasificate) - Procentul parcelelor de teren afectate pentru care au fost finalizate acordurile/deciziile de expropriere (%) Dovezi că evaluarea terenurilor afectate este efectuată de evaluatori independenți autorizați - Ratele de despăgubire sunt documentate și în concordanță cu costul total de înlocuire și PR5 (inclusiv costurile de tranzacție). Numărul și procentul de proprietari/utilizatori de terenuri eligibili care au primit despăgubiri înainte de intrarea în posesia terenului - Intervalul de timp dintre acordul de despăgubire și intrarea în posesia terenului	ANR/Compania de evaluare Analiza documentației cadastrale a NRA și a contractelor – Procesele verbale ale ședințelor de coordonare cu Oficiul Cadastral și autoritățile locale competente Analiza rapoartelor de evaluare – Compararea ratelor de despăgubire cu valorile de piață / valorile impozitului funciar Registre de plăți; Înregistrări ale transferurilor bancare – Verificare aleatorie cu beneficiarii (telefonice/grupuri de discuții)	NRA

Indicator / parametru de mediu	Locație	Frecvență	Tipul de monitorizare	Responsabilitate	Cost
Utilizarea temporară a terenurilor – tabere de construcții, zone de depozitare, cariere de împrumut, drumuri de acces	Toate loturile	Pregătirea construcției	Numărul și tipul parcelelor de teren utilizate temporar (de stat vs. private) – Procentul parcelelor de teren utilizate temporar pentru care s-au semnat acorduri scrise înainte de utilizare (%). Suprafața și durata ocupării temporare a terenului pe fiecare parcelă – Dovezi privind plata c.ă. a chiriei/despăgubirilor pentru utilizarea temporară la tarifele convenite. Numărul și procentul de parcele de teren temporar readuse la starea inițială și returnate proprietarilor în termenul convenit.	NRA/Contractant/ SE Analiza registrului de utilizare a terenurilor al contractantului - Contracte de închiriere a terenurilor Contracte de închiriere; evidențe de plată, interviuri cu proprietarii de terenuri (eșantion) Inspecții la fața locului – Documentația de finalizare semnată de comun acord de către proprietarii de terenuri – Dovezi fotografice	Costurile antreprenorului
Deplasarea economică temporară pe durata lucrărilor de construcție (accesul la întreprinderi și terenuri agricole)	De-a lungul drumului proiectului	Continuu	Numărul și amplasarea întreprinderilor și a comercianților de pe marginea drumului afectați de restricțiile temporare de acces (pe lot) – Durata întreruperii accesului (zile). Disponibilitatea rutelor alternative de acces pe durata construcției (da/nu; adecvare calitativă) – Numărul de locații în care s-a creat/menținut accesul temporar față de cel planificat. Numărul de reclamații din partea întreprinderilor/agricultorilor privind accesul și pierderea veniturilor; timpul necesar pentru soluționare	NRA/Contractant/ SE Registrele de gestionare a traficului ale antreprenorului – Inspecții la fața locului – Consultări cu întreprinderile și fermierii (discuții în grupuri focus, interviuri) Analiza planurilor de gestionare a traficului și a declarațiilor de metodă – Inspecții la fața locului Registrul GRM – Apeluri de urmărire cu reclamantii	Costurile contractantului
Deplasare economică permanentă – Modificări ale viabilității pe termen lung a afacerilor și ale accesului	Loturile 4, 5, 6	Construcție/Exploatare	Numărul de întreprinderi potențial afectate de modificările permanente ale accesului (disponibile în principal pentru întreprinderile agricole) Numărul de întreprinderi care își pierd accesul direct sau trec la acces controlat - Modificarea medie a distanței de parcurs până la cea mai apropiată intersecție/punct de acces (km) Percepția calitativă a impactului asupra fluxului de clienți, a logisticii	NRA Revizuirea proiectului final (planuri de acces, dispunerea intersecțiilor) - Consultări cu părțile interesate din rândul întreprinderilor identificate Comparație între hărțile de acces de referință și cele post-construcție – Analiză GPS/documentară	Costuri de implementare

Indicator / parametru de mediu	Locație	Frecvență	Tipul de monitorizare	Responsabilitate	Cost
			și a costurilor operaționale (sondaj în rândul întreprinderilor) Numărul de măsuri de restabilire a mijloacelor de subzistență implementate (de exemplu, semnalizare, drumuri de serviciu îmbunătățite, acces alternativ, măsuri de sprijin)	Sondaj specific în rândul întreprinderilor sau discuții în grupuri focus (FHG) în termen de 6–12 luni de la deschidere Monitorizarea RAP / Planului de refacere a mijloacelor de subzistență – Inspecție la fața locului	
Respectarea cerințelor LARF / RPF / RAP și PR5	Toate loturile	Înainte de începerea lucrărilor	Existența și aprobarea LARF, RPF și a RAP-urilor specifice loturilor / RAP-urilor suplimentare, acolo unde este necesar Stadiul de implementare a măsurilor din RAP (procentul de acțiuni finalizate față de cele planificate)	Analiza documentelor (BERD, NRA), instrument de monitorizare a planului de acțiune RAP	Costuri de implementare
Mecanism de soluționare a reclamațiilor (achiziționarea terenurilor și strămutarea economică)	Toate loturile	Continuu	Numărul de reclamații legate de achiziția de terenuri, despăgubiri, utilizarea temporară a terenurilor și accesul/deplasarea economică - Tipul problemelor semnalate Durata medie de soluționare a reclamațiilor (zile) - Procentul reclamațiilor soluționate în termenul stabilit în procedura SEP/GRM Nivelul de satisfacție cu privire la soluționarea reclamațiilor (eșantion de reclamanți)	NRA Analiza registrului GRM (clasificare pe teme, locație, lot, sexul reclamantului, acolo unde este posibil) Baza de date GRM Sondaj telefonic scurt cu reclamanții ale căror reclamații au fost soluționate	Costuri de implementare
Divulgarea informațiilor și implicarea comunității în procesul de achiziție a terenurilor	Toate loturile	Continuu	Numărul și locația întâlnirilor publice și a discuțiilor în grupuri restrânse organizate cu privire la achiziția de terenuri și modificările privind accesul (pe lot) – Numărul de participanți (inclusiv femei, persoane în vârstă, proprietari de afaceri, fermieri) Dovezi că proprietarii de terenuri și întreprinderile afectate au fost informați din timp cu privire la modificările de proiectare, momentul intrării pe teren și modalitățile de acces	NRA SEP/registrul de implicare – Liste de prezență Copii ale notificărilor, scrisorilor, mesajelor private, anunțurilor online - Feedback din cadrul consultărilor	NA

Indicator / parametru de mediu	Locație	Frecvență	Tipul de monitorizare	Responsabilitate	Cost
Modificări de proiect și achiziții suplimentare de terenuri (toate loturile)	Toate loturile	Continuu	Numărul și locația modificărilor de proiect care necesită achiziționarea suplimentară de terenuri sau reconfigurarea accesului, comparativ cu proiectul inițial Timpul necesar pentru finalizarea achiziției de terenuri noi, comparativ cu programul de referință – Întârzierile asociate în execuția lucrărilor	NRA Registrul modificărilor de proiect – Evaluarea achiziției de terenuri pentru fiecare modificare Urmărirea programului – urmărirea procesului de achiziție a terenurilor	Costuri de implementare
Confirmarea lipsei strămutării fizice	Toate loturile	Continuu	Numărul de structuri rezidențiale ocupate afectate (situația inițială vs. proiectul final) – se preconizează că va rămâne zero	NRA/SE Revizuirea proiectului – Verificare pe teren	Costuri de implementare
Monitorizarea implicării părților interesate					
Implementarea activităților de implicare SEP	Pe parcursul proiectului	Continuu	Numărul de evenimente de implicare desfășurate față de cele planificate în cadrul SEP (consultări publice, grupuri de discuții focus, întâlniri cu autoritățile locale, întâlniri de afaceri) – Numărul de participanți (defalcare pe sex/vârstă), Includerea grupurilor vulnerabile Punctualitatea și adecvarea informațiilor divulgate (perioade de notificare, limbi, canale utilizate)	ANR/Contractant Registrul de implicare al SEP – Liste de prezență – Procese-verbale ale grupurilor de discuții focus (FHG) și ale întâlnirilor Analiza materialelor informative (pagini web, broșuri, panouri de afișaj ale autorităților locale) – Consultarea comunităților	Bugetul NRA/contractantului pentru mediu și siguranță
Monitorizarea mecanismului de soluționare a reclamațiilor (GRM)	De-a lungul traseului proiectului	Continuu	Totalul reclamațiilor primite (clasificate pe categorii: terenuri, acces, construcții, zgomot, praf, siguranță, angajare, deplasare economică etc.) - Reclamații soluționate vs. reclamații nesoluționate (%) Durata medie de răspuns și de soluționare (zile) - % din cazuri soluționate în termenul prevăzut de SEP Nivelul de satisfacție al reclamanților (urmărirea unui eșantion)	NRA/Contractant Baza de date GRM - Analiza formularelor de reclamație - Registrele GRM la nivel de șantier Statistici ale software-ului/bazei de date GRM Interviuri telefonice cu reclamanții ale căror cazuri au fost închise	Bugetul NRA/contractantului pentru mediu și social
Monitorizarea problemelor sociale și de mediu semnalate de comunități	De-a lungul traseului proiectului	Continuu	Numărul și tipul problemelor semnalate (praf, zgomot, vibrații, siguranță, acces, trafic, deșeuri,	NRA/Contractant GRM și procesele-verbale ale consultărilor - Liste de	NRA/Contractant Bugetul E&S

Indicator / parametru de mediu	Locație	Frecvență	Tipul de monitorizare	Responsabilitate	Cost
			Îndepărtarea vegetației, situri culturale) Răspunsul și măsurile corective implementate de antreprenor (promptitudine, adecvare, recurență)	verificare pentru inspecțiile de mediu și sociale la șantier Observații la șantier – rapoarte lunare ale contractantului	
Monitorizarea respectării măsurilor de incluziune ale SEP	De-a lungul drumului proiectului	Continuu	Numărul de interacțiuni vizate cu grupurile vulnerabile (persoane în vârstă, femei, persoane cu dizabilități, grupuri minoritare, gospodării cu venituri reduse) Accesibilitatea evenimentelor de implicare (locație, program, disponibilitatea limbilor: română/rusă	ANR/Contractant Jurnalul SEP – liste de prezență la grupurile de discuții Verificare pe teren – Feedback din partea participanților	ANR/Contractant – Bugetul pentru mediu și social
Monitorizarea obligațiilor contractantului privind implicarea părților interesate	Pe parcursul proiectului	Continuu	Existența unui responsabil de relații cu comunitatea (CLO) al contractantului și a unui mecanism de implicare la nivel de șantier Numărul de interacțiuni între contractant și comunitate (vizite la șantier, ședințe de informare privind siguranța, notificări prealabile privind lucrările)	NRA/Contractant/SE Revizuirea contractului - Rapoarte lunare ale antreprenorului Registrul comunitar al contractantului	NRA/Contractant Bugetul pentru mediu și siguranță
Monitorizarea informațiilor privind impactul lucrărilor de construcție (acces, trafic, siguranță)	De-a lungul traseului proiectului	Continuu	Numărul de avize informative distribuite cu privire la restricțiile temporare de acces sau modificările de trafic Numărul de reclamații privind comunicarea deficitară sau lipsa notificărilor prealabile	NRA/Contractant/SE Copii ale anunțurilor – feedback din partea autorității locale/comunității, jurnalul GRM	NRA/Contractant Buget E&S
Monitorizarea mecanismului de conformitate cu SEP și a măsurilor corective	De-a lungul traseului proiectului	Continuu	Numărul de cazuri de neconformitate cu SEP înregistrate (de exemplu, întâlniri ratate, divulgare insuficientă, implicare inadecvată) Măsuri corective implementate și finalizate	NRA/Contractant/SE Audituri interne – Verificare de către inginerul de supraveghere Urmărirea planurilor de acțiuni corective	NRA/Contractant Buget E&S
Monitorizarea feedback-ului părților interesate cu privire la riscurile și beneficiile proiectului	Pe parcursul derulării proiectului	Continuu	Percepția comunității asupra impactului proiectului (siguranța traficului, accesul, vizibilitatea afacerilor, mobilitatea în agricultură) Percepțiile comunității de afaceri	NRA/Contractant/SE Sondaje și discuții în grupuri focus pe durata construcției și a începutului exploatării	NRA/Contractant Bugetul pentru mediu și social

Indicator / parametru de mediu	Locație	Frecvență	Tipul de monitorizare	Responsabilitate	Cost
				Sondaje în rândul întreprinderilor – Interviu	
Monitorizarea implicării în modificările de proiect (acces, intersecții, drumuri de serviciu)	De-a lungul traseului proiectului	Continuu	Numărul de consultări organizate privind reconfigurarea accesului, închiderea accesului direct, traseele paralele Acordul părților interesate cu privire la soluțiile de acces propuse (feedback calitativ)	NRA/Contractant/SE Procese-verbale ale ședințelor – Formulare de feedback din cadrul consultărilor	ANR/Contractant Buget E&S
Acces, trafic, mobilitate agricolă și siguranță rutieră					
Monitorizarea restricțiilor de acces pe durata lucrărilor (comunități și întreprinderi)	De-a lungul drumului proiectului	Lucrări de construcție (conform monitorizării)	Numărul de drumuri secundare/accesuri închise temporar (planificate vs. neplanificate) - Durata închiderilor (ore/zile) - Adecvarea măsurilor temporare de acces Numărul de întreprinderi afectate de perturbări ale accesului (magazine, stații de alimentare cu combustibil, agroturism, depozite) - Numărul de reclamații legate de accesul la întreprinderi Perturbări ale transportului public (mutarea stațiilor de autobuz, închiderea acestora, probleme de accesibilitate)	NRA/Contractant/ SE Registrele de acces ale antreprenorului - Inspecții la fața locului - Liste de verificare TMP (săptămânale) Rapoarte GRM (lunare) – Înregistrări privind implicarea companiilor – Procese-verbale ale consultărilor Înregistrări TMP (lunare) – Confirmare LPA – Feedback din partea operatorilor de transport	Costurile contractanților
Monitorizarea accesului la terenurile agricole (problemă cheie pentru loturile 1–3)	De-a lungul drumului proiectului	Înainte de construcție/ construcție (conform monitorizării)	Numărul de puncte de acces agricol blocate/afectate - Durata și sezonul impactului (plantare, irigare, recoltare) Funcționalitatea căilor de acces temporare pentru tractoare/utilaje Numărul de ocoliri necesare pentru fermieri (km suplimentari; timp)	NRA/Contractant/SE Inspecții la fața locului – Registrul de impact al contractantului – Feedback din partea fermierilor (săptămânal în perioadele de vârf) Monitorizarea TMP – Verificare pe teren (săptămânal) Urmărire GPS; analiză cartografică – Sondaje în rândul fermierilor (trimestrial)	Costurile antreprenorului

Indicator / parametru de mediu	Locație	Frecvență	Tipul de monitorizare	Responsabilitate	Cost
Monitorizarea riscurilor de siguranță rutieră (faza de construcție)	De-a lungul drumului proiectului	Lucrări de construcție (conform datelor de monitorizare)	Numărul de devieri temporare cu semnalizare și iluminare corespunzătoare - Respectarea limitelor de viteză prevăzute în Planul de gestionare a traficului (TMP) Accidente sau incidente care au fost la un pas de a se produce, implicând vehicule de șantier Siguranța pietonilor în apropierea zonelor de lucru (barierele, trecerile de pietoni, iluminatul)	NRA/Contractant/SE Audituri TMP – Inspecții comune (NRA + Poliție) (săptămânal) Inspecții zilnice la fața locului (zilnic) Registrele de incidente ale antreprenorului – date ale poliției (lunar)	Costuri de implementare
Monitorizarea riscurilor de siguranță rutieră (faza de exploatare)	De-a lungul drumului proiectului	Exploatare (conform monitorizării)	Rata accidentelor după finalizarea lucrărilor (situația inițială vs. anii 1–2) Eficacitatea recomandărilor RSA implementate (benzi sonore, proiectarea intersecțiilor, geometria sensurilor giratorii, delimitare) Utilizarea trecerilor agricole cu niveluri separate (dacă sunt incluse în proiect)	NRA/Contractant/SE Statistici ale poliției – Analiza traficului efectuată de NRA (trimestrial, 1–2 ani) Verificarea conformității cu proiectul – auditul RSA după deschidere (la deschidere + 1 an)	Costuri de implementare
Monitorizarea impactului asupra mobilității rezidenților (faza de construcție)	De-a lungul drumului proiectului	Lucrări de construcție (conform monitorizării)	Timpul mediu de întârziere din cauza ocolirilor (minute) Accesibilitatea la serviciile esențiale (centre de sănătate, școli, autorități locale)	NRA/Contractant/SE Monitorizarea traficului – cartografiere GPS (lunar) Anchete la nivel de gospodărie (eșantion) – feedback din partea autorităților locale (trimestrial)	Costuri de implementare
Monitorizarea riscurilor specifice loturilor identificate de RSA	De-a lungul drumului proiectului	Înainte de construcție/În timpul construcției/În timpul exploatarei (indicat conform monitorizării)	Numărul de puncte de acces semnalate de RSA și corectate în proiectul final față de cele rămase, adecvarea geometriei sensului giratoriu – încorporare în siguranță a fluxurilor de marfă către frontieră	NRA/Contractant/SE Comparație RSA – Rapoarte ale echipei de proiectare (lunare) Urmărirea RSA – Inspecție la fața locului (lunar – construcție/Anul 1 – exploatare)	Costuri de implementare
Monitorizarea accesului în timpul închiderilor temporare ale drumurilor	De-a lungul drumului proiectului	Construcție (conform monitorizării)	Preaviz (zile) pentru închideri – Numărul de gospodării/întreprinderi informate	NRA/Contractant/SE Înregistrări ale comunicărilor; confirmări din partea autorităților	Costuri de implementare

Indicator / parametru de mediu	Locație	Frecvență	Tipul de monitorizare	Responsabilitate	Cost
				locale (pentru fiecare închidere)	
Monitorizarea accesului în situații de urgență	De-a lungul drumului proiectului	Lucrări de construcție (indicate pe baza monitorizării)	Timpul de răspuns ai serviciilor de ambulanță/pompieri (situația inițială vs. în timpul lucrărilor) Numărul de puncte de acces critice blocate temporar fără alternative de urgență	NRA/Contractant/SE Registrele serviciilor de urgență – feedback din partea autorității locale (trimestrial) Inspekția șantierului (lunar)	Costuri de implementare
Monitorizarea restabilirii accesului după finalizarea lucrărilor	De-a lungul drumului proiectului	Exploatare (conform monitorizării)	Numărul și tipul acceselor restabilite (gospodării, comerciale, agricole) Gradul de satisfacție al comunității cu privire la accesele restabilite	NRA/Contractant/SE Inspekții pe teren – Planuri de execuție (la finalizarea construcției) Consultări finale – Urmărirea GRM (la predare)	Costuri de implementare
Sănătate, siguranță și bunăstare comunitară					
Sănătatea comunității – Praful, calitatea aerului, zgomot și vibrații (faza de construcție)	Toate loturile	Construcție (indicată conform monitorizării)	Numărul plângerilor privind praful depuse de locuitori (pe lot/asezare) – Frecvența stropirii cu apă în apropierea așezărilor în comparație cu planul – Observații vizuale privind praful pe drumurile de transport și în zonele satelor Nivelurile de zgomot la receptorii sensibili (școli, clinici, biserici, aglomerări rezidențiale dense) comparativ cu standardele – Numărul și procentul activităților zgomotoase restricționate la orele de zi, conform ESMP Numărul punctelor de monitorizare a vibrațiilor în satele cu locuințe situate în apropierea drumurilor și a altor zone cu risc ridicat - Numărul cererilor de despăgubire verificate comparativ cu studiile privind starea inițială	NRA/Contractant/SE Liste de verificare pentru inspekția șantierului - Jurnalul de suprimare a prafului al contractantului - Baza de date GRM (verificări săptămânale și zilnice în perioadele de vârf ale lucrărilor de terasament) Măsurători de zgomot (punctuale și pe termen scurt) - Revizuirea programului de lucru (lunar și în timpul activităților cu nivel ridicat de zgomot) Rapoarte de monitorizare a vibrațiilor - Studii privind starea înainte și după construcție - Înregistrări GRM/reclamații (înainte de lucrări, la jumătatea construcției și la finalizare)	Costurile antreprenorului
Sănătatea comunității – Acces la servicii medicale și intervenții de urgență	De-a lungul drumului proiectului	Lucrări de construcție (conform monitorizării)	Întârzieri semnalate în timpul de răspuns al ambulanțelor/pompierilor	NRA/Contractant/SE	Costuri de implementare

Indicator / parametru de mediu	Locație	Frecvență	Tipul de monitorizare	Responsabilitate	Cost
			din cauza devierilor de trafic cauzate de lucrări Numărul de incidente în care accesul la punctele medicale/clinici a fost blocat sau restricționat semnificativ	Înregistrările serviciilor de urgență – feedback din partea LPA (semestrial) Reclamații GRM – Inspecție la fața locului (trimestrial)	
Interacțiunea dintre lucrători și comunitate și riscurile legate de bolile transmisibile	Toate taberele de muncă și șantierele de construcții, toate așezările afectate	Construcții (conform monitorizării)	Implementarea măsurilor de screening medical și de igienă pentru muncitori (da/nu; % din muncitori examinați) Numărul de plângeri din partea comunității legate de comportamentul lucrătorilor (hărțuire, consum de alcool, lipsă de respect, zgomot provenit din tabere)	NRA/Contractant/SE Registrele antreprenorului privind sănătatea și siguranța la locul de muncă și resursele umane – protocoale de sănătate și igienă (trimestrial) Baza de date GRM – procese-verbale ale întâlnirilor cu SEP (lunar)	Costurile contractantului
Siguranța comunității – Siguranța rutieră și a traficului (faza de construcție)	De-a lungul drumului proiectului	Lucrări de construcție (conform monitorizării)	Numărul de accidente rutiere și de incidente care au fost la un pas de a se transforma în accidente, în care au fost implicate vehiculele proiectului (clasificate pe tipuri: pietoni, bicicliști, coliziuni între vehicule) Respectarea limitelor de viteză de către vehiculele de construcție în localități (procentul controalelor în care s-a respectat limita) Numărul de situații periculoase identificate în timpul inspecțiilor de siguranță (excavații deschise neîngrădite, devieri nesigure d , semne lipsă) și procentul corectat în termenul stabilit	NRA/Contractant/SE/Poliție Registrele de incidente ale antreprenorului – date ale poliției (lunar) Verificări aleatoare ale vitezei (lunar) Inspecții zilnice/săptămânale de siguranță la șantier – Registrul de neconformități	Costuri ale antreprenorului
Siguranța comunității – pietoni, copii, transport școlar	De-a lungul drumului proiectului	Lucrări de construcție (conform monitorizării)	Numărul și adecvarea trecerilor temporare sigure în apropierea școlilor, stațiilor de autobuz, cimitirelor și piețelor – Prezența barierelor/gardurilor care separă pietonii de zonele de lucru Incidente/plângeri legate de treceri nesigure, starea stațiilor de autobuz sau probleme legate de transportul școlar	NRA/Contractant/SE Inspecții la fața locului – revizuirea TMP și CHSP (săptămânal) Înregistrări GRM – Întâlniri cu directorii de școli și operatorii de transport (lunar)	Costuri de implementare

Indicator / parametru de mediu	Locație	Frecvență	Tipul de monitorizare	Responsabilitate	Cost
Riscuri de violență bazată pe gen și hărțuire	De-a lungul traseului proiectului	Construcție (indicată conform monitorizării)	Existența unui plan de acțiune privind violența de gen, hărțuirea și abuzul (GBVH) și a unui cod de conduită pentru lucrători – Procentul de lucrători instruiți cu privire la GBVH și interacțiunea cu comunitatea Numărul și tipul plângerilor legate de GBVH; proporția celor rezolvate și a celor redirecționate către servicii specializate (dacă este cazul)	NRA/Contractant Registrele de instruire ale contractantului – documentația privind resursele umane/inițierea (trimestrial) Baza de date GRM (inclusiv canalele confidențiale) – Feedback din partea ONG-urilor/autorităților locale, acolo unde sunt implicate (trimestrial)	Costurile contractantului
Bunăstarea comunității – Activități economice și mijloace de subsistență (Legătura cu sănătatea și siguranța comunității)	De-a lungul drumului proiectului	Construcții (conform monitorizării)	Numărul de întreprinderi care au semnalat pierderea accesului clienților sau vizibilitate redusă din cauza aranjamentelor de construcție Numărul de cazuri de daune la culturi sau la proprietăți (ziduri, garduri, porți) înregistrate și despăgubite	NRA/Contractant/SE Date GRM – Anchete la întreprinderi (stații de alimentare cu combustibil, piețe de pe marginea drumului, agroturism, depozite) (trimestrial) Jurnal GRM – Înregistrări RAP și ESMP – Rapoarte de evaluare a daunelor (trimestrial)	Costuri de implementare
Informarea comunității și comunicarea riscurilor (legate de sănătatea și siguranța comunității)	De-a lungul drumului proiectului	Lucrări de construcție (conform monitorizării)	Numărul de evenimente de informare/broșuri/postări pe rețelele sociale care explică riscurile, programele de construcție și măsurile de siguranță Procentul lucrărilor anunțate pentru care comunitățile au primit o notificare cu cel puțin 72 de ore în avans (închideri, devieri, lucrări cu nivel ridicat de zgomot)	NRA/Contractant/SE Registrul de implicare SEP – Copii ale materialelor (avize, postări pe Facebook, mesaje Viber) – (lunar) Analiza anunțurilor în raport cu datele efective de începere – confirmare LPA (trimestrial)	Costuri de implementare
Riscuri pentru sănătatea și siguranța comunității la nivelul întregului proiect de construcție	De-a lungul traseului proiectului	Construcții (conform datelor de monitorizare)	Numărul și natura incidentelor/plângerilor legate de CHS (praf, zgomot, conducere nesigură, accidente prin pătrundere neautorizată, daune materiale, comportamentul lucrătorilor) Stadiul de implementare a măsurilor privind sănătatea și siguranța comunității (CHS) în sectorul	NRA/Contractant/SE Analiza bazei de date GRM (codificată pe temă, locație, lot, gen) (lunar) Audituri E&S – Analiza comparației dintre plan și practică (trimestrial)	Costuri de implementare

Indicator / parametru de mediu	Locație	Frecvență	Tipul de monitorizare	Responsabilitate	Cost
			construcțiilor, conform Planului de management de mediu și social () (CESMP) și Planului de sănătate și siguranță comunitară (CHSP)		
Faza de exploatare – Siguranța rutieră și sănătatea comunității	De-a lungul drumului proiectului	Exploatare (conform monitorizării)	Accidente rutiere (decese, vătămări grave) pe an după deschidere vs. situația inițială (pe lot, localitate, tip de utilizator) Funcționalitatea și utilizarea infrastructurii pentru pietoni și autobuze (stații de autobuz, drumuri de serviciu, pasaje supraterrane/subterane, trotuare) Percepția comunității privind siguranța și bunăstarea (trafic, zgomot, acces la servicii)	NRA, Poliția Statistici ale Poliției și NRA – Evaluarea RSA după deschidere (anual, anii 1-5) Inspecții la fața locului – Sondaje de opinie în rândul comunității (anual, în primii 3 ani) Sondaj la nivel de gospodării sau grupuri de discuție (eșantion) (în anii 2-3 de funcționare)	Costuri de implementare
Patrimoniul istoric și cultural					
Protecția bunurilor de patrimoniu cultural cunoscute (procedura privind descoperirile întâmplătoare)	De-a lungul traseului proiectului	După cum este necesar (în cazul unei descoperiri)	Toate lucrările efectuate în afara zonelor de protecție definite legal (100–500 m) - Fără intruziuni în zonele tampon - Fără depozitarea materialelor în apropierea monumentelor Fără deteriorări fizice ale memorialelor, bisericilor, cimitirelor și monumentelor locale	NRA/Contractant/SE Inspecții la fața locului – Dovezi fotografice – construcție lunară Inspecții pe teren – confirmări din partea LPA	Costuri ale antreprenorului
Protecția resurselor arheologice (descoperiri întâmplătoare)	De-a lungul drumului proiectului	Continuu	Numărul de descoperiri întâmplătoare raportate - Respectarea termenelor de raportare către autorități (în termen de 24 de ore) Respectarea procedurii privind descoperirile fortuite (lucrările au fost oprite, zona a fost securizată, s-au înregistrat coordonatele GPS, s-a trimis o notificare)	NRA/Contractant/SE Registrul descoperirilor întâmplătoare – Rapoartele lucrătorilor – Formularele de înregistrare a incidentelor Analiza documentației - Interviu cu lucrătorii - Audit efectuat de inginer – pentru fiecare incident	Costuri de implementare
Evitarea zonelor sensibile	Toate loturile	Construcție (conform monitorizării)	Fără excavări, săpături sau îndepărtarea materialelor în limitele stabilite - Fără circulația vehiculelor/utilajelor în zona restricționată	NRA/Contractant/SE Demarcare fizică cu garduri - Puncte de control GPS - Inspecții săptămânale	Costuri de implementare

Indicator / parametru de mediu	Locație	Frecvență	Tipul de monitorizare	Responsabilitate	Cost
Impactul prafului, zgomotului și vibrațiilor asupra patrimoniului cultural din sate	De-a lungul drumului proiectului	Construcție (conform monitorizării)	Depunerea de praf în apropierea bisericilor/monumentelor este controlată vizibil - Fără acumulări excesive de praf	NRA/Contractant/SE Inspecție vizuală – listă de verificare fotografică – săptămânal în timpul construcției; zilnic în timpul verii	Costuri de implementare
Mentținerea accesului la siturile culturale și comemorative	De-a lungul drumului proiectului	Lucrări de construcție (conform monitorizării)	Fără blocaje la cimitire, biserici, locuri de desfășurare a festivalurilor – Gestionarea traficului în timpul ceremoniilor locale	NRA/Contractant/SE Revizuiți TMP – Confirmări LPA – Inspecții pe teren Lunar; suplimentar înainte de sărbători (Paște, Zile de comemorare)	Costurile antreprenorului
Sensibilizarea și instruirea lucrătorilor	De-a lungul drumului proiectului	Construcție (conform monitorizării)	Numărul de lucrători instruiți în domeniul protecției patrimoniului cultural și al descoperirilor fortuite (instruire inițială + ședințe de informare) Lucrătorii pot identifica potențiale obiecte arheologice (teste de prospectare)	NRA/Contractant/SE Sesiuni scurte de întrebări și răspunsuri la fața locului în timpul auditurilor – trimestrial	Costuri ale antreprenorului
Monitorizarea Monumentului Comemorativ de la Petrușeni	Petrușeni	Construcție (conform indicațiilor din raportul de monitorizare)	Fără contact accidental/daune în timpul lucrărilor – Barierele de protecție instalate în cazul lucrărilor în apropiere Coordonarea cu LPA în ceea ce privește activitățile planificate de relocare	NRA/Contractant/SE Inspecție vizuală – Jurnale foto lunare privind construcția Procese-verbale ale ședințelor – Confirmare din partea LPA – după cum este necesar	Costuri ale contractantului
Patrimoniul cultural imaterial (festivaluri, ritualuri)	De-a lungul drumului proiectului	Lucrări de construcție (conform monitorizării)	Evenimentele culturale se desfășoară fără întreruperi – Măsuri de gestionare a traficului adaptate pe durata marilor festivaluri locale	NRA/Contractant/Autorități locale Coordonarea cu autoritățile locale – Planul de gestionare a traficului (TMP) – actualizări anuale înaintea evenimentelor cunoscute	Costurile contractantului
Respectarea legislației naționale și a PR8 al BERD	Toate loturile	Construcție (conform monitorizării)	Toate aprobările/notificările efectuate înainte de începerea lucrărilor – Autorizațiile privind patrimoniul cultural actualizate (dacă este necesar)	NRA/Contractant Revizuirea documentelor – verificări privind actualizarea situației inițiale – înainte de începerea lucrărilor și anual	Costuri de implementare
Sănătate și siguranță la locul de muncă (PR 4), forța de muncă și condițiile de muncă (PR 2), sănătate și siguranță la locul de muncă și forța de muncă în lanțul de aprovizionare					

Indicator / parametru de mediu	Locație	Frecvență	Tipul de monitorizare	Responsabilitate	Cost
Performanța generală în materie de sănătate și siguranță la locul de muncă în sectorul construcțiilor	Toate loturile	Construcții (conform monitorizării)	Rata totală a frecvenței accidentelor înregistrabile (TRIFR) – Accidente cu pierdere de timp de muncă (LTI) pe lună/lot – Numărul de incidente evitate la limită raportate vs. investigate și închise Numărul de incidente grave (decese, invaliditate permanentă, accidente majore) - Numărul de incidente grave raportate clientului/BERD în termenul prevăzut	NRA/Contractant/SE Statistici privind sănătatea și siguranța la locul de muncă ale antreprenorului - Registre de incidente și de situații care ar fi putut duce la accidente - Tablouri de bord privind sănătatea și siguranța la locul de muncă (Raport lunar privind sănătatea și siguranța la locul de muncă; Raport trimestrial de monitorizare privind mediul și siguranța) Jurnale de incidente - Formulare de notificare a incidentelor (pe măsură ce apar incidentele; agregate lunar)	Costurile contractantului
Siguranța lucrătorilor în trafic	Toate loturile	Construcții (conform monitorizării)	Numărul de zone de lucru cu protecție conformă (barierele, conurile, vehiculul de acoperire, semnalizarea) față de totalul zonelor de lucru active - Numărul de incidente legate de trafic în care au fost implicați lucrătorii	Contractant/SE Inspecții zilnice ale zonelor de lucru - Liste de verificare a conformității cu TMP - Registre de incidente (verificări zilnice; rezumat săptămânal)	Costurile antreprenorului
Zgomot, vibrații, expunere la intemperii (muncitori)	Toate loturile	Construcții (conform monitorizării)	Procentul de lucrători care efectuează sarcini cu nivel ridicat de zgomot și care utilizează protecție auditivă - Numărul de puncte de monitorizare a zgomotului față de plan Numărul de incidente înregistrate legate de stresul termic (căldură/frig) - Implementarea protocolurilor privind căldura/frigul (pauze de odihnă, zone umbrite, echipament de protecție individuală (EPI) adecvat pentru temperaturi ridicate) Numărul de lucrători cu expunere ridicată la vibrații (ore/zi) - Utilizarea uneltelor antivibrații/rotația sarcinilor pentru aceste activități	Contractant/SE Inspecții privind conformitatea EIP – Măsurători ale zgomotului (lunar) Fișe medicale privind sănătatea și siguranța la locul de muncă - Inspecții la fața locului (liste de verificare) - lunar (mai frecvent în anotimpurile extreme) Jurnale de sarcini – Analize de riscuri la locul de muncă (JHA)/declarații de metodă – lunar	Costuri ale antreprenorului

Indicator / parametru de mediu	Locație	Frecvență	Tipul de monitorizare	Responsabilitate	Cost
Căderi, alunecări, împiedicări și lucrări la înălțime	Poduri, podețe, terasamente, schele (toate loturile)	Construcții (conform monitorizării)	Numărul de permise de lucru la înălțime eliberate vs. inspecții de conformitate - Constatările inspecțiilor (utilizarea corectă a hamurilor de siguranță, ancorare, balustrade) Numărul de incidente de alunecări, împiedicări și căderi - Neconformități legate de menținerea ordinii și curățeniei identificate și remediate	NRA/Contractant/SE Sistemul de permise de lucru - Formulare de inspecție pentru lucrări la înălțime – bilunare Înregistrări ale incidentelor – Liste de verificare pentru inspecția ordinii și curățeniei – săptămânal	Costuri ale contractantului
Instruire în domeniul sănătății și securității la locul de muncă, instruire inițială, analize ale riscurilor la locul de muncă	Toate loturile	Construcții (conform monitorizării)	Procentul din forța de muncă care a beneficiat de instruire inițială privind sănătatea și securitatea în muncă – Procentul de lucrători instruiți pentru sarcini specifice cu risc ridicat (lucrări la înălțime, spații închise, gestionarea traficului, lucrări cu foc deschis) Numărul și calitatea analizelor de risc la locul de muncă (JHA) pregătite pentru activitățile cu risc ridicat - Frecvența ședințelor de informare (pe echipă/săptămână)	Autoritatea națională de reglementare (NRA)/Contractant Registre de instruire - Fișe de prezentă la instruirea inițială – lunar Înregistrări JHA – Procesele verbale ale ședințelor de informare – săptămânal	Costuri ale contractantului
Siguranța întreținerii drumurilor (PR4 – Operare și monitorizare)	Toate loturile	Exploatare (indicată conform monitorizării)	Existența și punerea în aplicare a Planului de gestionare a traficului în timpul lucrărilor de întreținere (MTMP) - Numărul de șantiere de întreținere cu măsuri complete de control temporar al traficului (semne, conuri, limitări de viteză, vehicul de escortă) Numărul de accidente/incidente evitate la limită care implică echipele de întreținere și traficul în desfășurare Utilizarea echipamentului de protecție individuală (EPI) de înaltă vizibilitate de către personalul de întreținere (% de conformitate)	NRA/Contractant de întreținere Revizuirea MTMP - Inspecții pe teren (trimestriale; la fiecare campanie de întreținere) Înregistrări ale incidentelor; date ale poliției – trimestrial Verificări aleatorii – lunar, pe durata lucrărilor de întreținere	Costurile contractantului
Programarea lucrărilor și riscul meteorologic în exploatare și monitorizare	Toate loturile	Exploatare (indicată conform monitorizării)	Numărul de activități de întreținere efectuate în afara orelor de vârf față de orele de vârf - Numărul de lucrări	NRA/Contractant de întreținere	Costuri ale contractantului

Indicator / parametru de mediu	Locație	Frecvență	Tipul de monitorizare	Responsabilitate	Cost
			neplanificate în condiții periculoase (ceață, zăpadă, vizibilitate redusă)	Ordinele de lucru – Jurnalele de întreținere trimestrial	
Politica de resurse umane, sistemul de gestionare a forței de muncă (client – NRA)	Toate loturile	Construcții (conform monitorizării)	Existența și adoptarea politicii de resurse umane și a procedurilor de gestionare a forței de muncă aliniate la PR2 – Numărul de revizuirii interne ale implementării procedurilor de gestionare a forței de muncă pe an.	NRA Analiza documentelor – Procese-verbale ale revizuirilor de management – Raportul anual de conformitate cu PR2.	Costuri de implementare
Gestionarea forței de muncă a contractanților (faza de construcție)	Toate loturile	Construcție (indicată conform monitorizării)	Existența unui plan de gestionare a forței de muncă a contractanților și a unui cod de conduită al lucrătorilor (în conformitate cu PR2) - Numărul de audituri/inspecții privind forța de muncă efectuate de inginerul proprietarului/NRA Neconformități identificate (ore de lucru, salarii, EIP, bunăstare, contracte, discriminare) și procentul cu măsuri corective finalizate	Autoritatea Națională de Reglementare (NRA)/Contractant/Inginerul proprietarului (SE) Revizuirea contractului – Rapoarte de audit – Registre de inspecție la șantier – trimestrial Constatări ale auditului privind forța de muncă – Fișa de urmărire a măsurilor corective (CAPA) – trimestrial	Costurile contractantului
Program de lucru, salarii, contracte	Toate loturile	Construcții (conform monitorizării)	Procentul de lucrători cu contracte scrise care respectă legislația moldovenească și cerințele proiectului - Procentul de lucrători cu orele de lucru și plățile salariale înregistrate Numărul de reclamații legate de salarii, programul de lucru, concedierea abuzivă, discriminarea	ANR/Contractant/SE Registrele de resurse umane – Statul de plată și fișele de pontaj – Interviu cu lucrătorii – (trimestrial) Baza de date GRM a lucrătorilor (lunar)	Costurile contractantului
Cazare pentru angajați (dacă se utilizează)	Toate taberele de muncitori (dacă există)	Construcții (conform monitorizării)	Existența și punerea în aplicare a Planului de cazare a lucrătorilor – Numărul de inspecții ale taberelor comparativ cu cazurile de neconformitate (supraaglomerare, igienă, siguranță împotriva incendiilor, WASH, facilități adaptate nevoilor de gen)	NRA/Contractant/SE Rapoarte de inspecție a taberelor – audituri privind sănătatea și siguranța la locul de muncă/resursele umane (lunare)	Costuri ale contractantului

Indicator / parametru de mediu	Locație	Frecvență	Tipul de monitorizare	Responsabilitate	Cost
Violența bazată pe gen/Evaluarea impactului asupra sexului, hărțuirea și nediscriminarea	Toate loturile	Construcții (conform monitorizării)	Codul de conduită, inclusiv clauzele privind violența de gen/exploatarea sexuală, nediscriminarea și hărțuirea, semnat de un procent din lucrători - Numărul de sesiuni de formare privind violența de gen/exploatarea sexuală organizate și numărul de participanți (pe gen, pe contractant) Numărul de plângeri legate de GBV/SEA sau hărțuire și procentul celor soluționate conform procedurii	NRA/Contractant/SE Registrele de formare în domeniul resurselor umane – formulare de semnare a Codului de conduită (trimestrial) Înregistrări confidențiale privind gestionarea relațiilor cu angajații (trimestrial)	Costurile contractantului
Mecanismul de soluționare a reclamațiilor angajaților (GRM intern)	Toate loturile	Construcții (conform monitorizării)	Disponibilitatea unui GRM anonim și accesibil pentru angajați (mai multe canale) – Numărul de reclamații, timpul mediu de soluționare, procentul de reclamații soluționate față de cele în așteptare	NRA/Contractant/SE Statistici privind GRM-ul pentru lucrători – Interviu cu lucrătorii – lunar	Costurile contractantului
Participarea lucrătorilor și guvernanta în domeniul sănătății și securității la locul de muncă	Toate loturile	Construcții (conform monitorizării)	Existența și activitatea comitetelor mixte de sănătate și siguranță la locul de muncă (ședințe organizate, probleme ridicate, acțiuni urmărite)	NRA/Contractant/SE Procese-verbale ale ședințelor comitetului de sănătate și siguranță la locul de muncă – Rapoarte de urmărire a acțiunilor – trimestrial	Costurile contractantului
Evaluarea și precalificarea furnizorilor (PR2/PR4)	Toate loturile	Construcții (conform monitorizării)	Procentul furnizorilor cu risc ridicat (carierile, stațiile de asphalt, furnizorii de bitum, subcontractanții de transport) evaluați din punct de vedere al conformității cu normele de sănătate și siguranță la locul de muncă și cu legislația muncii înainte de angajare Existența unei proceduri de due diligence a lanțului de aprovizionare în sistemul LMP/OHS al contractantului	NRA/Contractant Chestionare pentru furnizori - Verificarea licențelor și a autorizațiilor (înainte de atribuirea contractului; actualizare anuală) Verificarea documentelor – anual	Costuri ale contractantului
Performanța furnizorilor în materie de sănătate și siguranță la locul de muncă și de muncă	Toate loturile	Construcții (conform monitorizării)	Numărul de audituri efectuate anual la sediile furnizorilor - Numărul și tipul de neconformități identificate (echipamente de protecție individuală, instalații nesigure,	Autoritatea națională de reglementare/Contractant Rapoarte de audit ale furnizorilor - Vizite de urmărire (semestriale, mai	Costurile contractantului

Indicator / parametru de mediu	Locație	Frecvență	Tipul de monitorizare	Responsabilitate	Cost
			program de lucru, indicatori privind munca copiilor/munca forțată) Numărul de incidente grave la șantierele furnizorilor legate de proiect; măsurile corective luate	frecvente pentru furnizorii cu risc foarte ridicat) Notificări privind incidentele din partea furnizorilor - Urmărirea auditurilor efectuate de antreprenor - pe măsură ce apar incidentele	
CAPA (Acțiuni corective și preventive) în lanțul de aprovizionare	Toate loturile	Construcții (conform monitorizării)	Numărul de CAPA semnalate furnizorilor și procentul celor finalizate în termenul convenit	NRA/Contractant Instrument de urmărire a CAPA - Verificări de urmărire a auditului - trimestrial	Costurile contractantului
Interzicerea muncii copiilor și a muncii forțate în lanțul de aprovizionare	Toate loturile	Construcții (indicat conform monitorizării)	Clauze contractuale privind munca copiilor/munca forțată incluse în toate contractele majore de aprovizionare (da/nu) – Dovezi privind verificarea vârstei și practicile de angajare la sediile furnizorilor (verificate prin controale inopinate)	Autoritatea națională de reglementare/Contractant Revizuirea contractelor - Audituri la furnizori - Interviuri cu lucrătorii (anual, plus în timpul auditurilor la furnizorii cu risc ridicat)	Costurile contractantului
Riscuri legate de transport pentru comunitate și lucrători (furnizori)	Toate loturile	Construcții (conform monitorizării)	Numărul de încălcări ale regulilor de circulație sau de accidente în care au fost implicate camioanele furnizorilor pe coridorul R7 și pe drumurile de acces	NRA/Contractant Înregistrările poliției și ale incidentelor din cadrul proiectului	Costurile contractuale
Dezvoltare economică, ocuparea forței de muncă și crearea de valoare locală					
Dezvoltare economică regională și comerț	Toate loturile	Funcționare (conform monitorizării)	Percepția calitativă a beneficiilor economice (conectivitate îmbunătățită, comerț, acces la piețe) în rândul întreprinderilor din zonă și autoritățile locale de planificare (LPA) - Exemple de întreprinderi noi/extinse care menționează îmbunătățirile R7 ca factor Modificarea duratei medii de deplasare pe tronsoanele cheie (față de valoarea de referință)	NRA/Contractant/autorități locale Interviuri / discuții în grupuri focus cu întreprinderile și autoritățile locale – Sondaj succint post-construcție – o dată la începutul exploatarei (anul 2–3) Sondaje NRA privind traficul/timpul–distanța (o dată la deschidere + o dată în anul 2)	N/A
Participarea furnizorilor locali și naționali	Toate loturile	Construcție (indicată conform monitorizării)	Valoarea și procentul contractelor atribuite furnizorilor din zona de interes, din district sau de la nivel	Autoritatea națională de reglementare/Contractant	Costurile antreprenorului

Indicator / parametru de mediu	Locație	Frecvență	Tipul de monitorizare	Responsabilitate	Cost
			național (lucrări, servicii, bunuri) - Numărul de furnizori locali activi (pe sectoare) implicați în timpul construcției Includerea criteriilor ESG / de muncă / de sănătate și siguranță la locul de muncă în precalificarea și selecția furnizorilor	Registrele de achiziții ale contractantului – Registrele contractelor – Baza de date a furnizorilor – (trimestrial, pe durata construcției) Analiza documentelor de licitație și a contractelor – (la licitație și la atribuirea contractului)	
Ocuparea forței de muncă locale și dezvoltarea competențelor	Toate loturile	Construcție (indicată conform monitorizării)	Numărul total de lucrători angajați în cadru proiectului (pe lună) – procentul forței de muncă în funcție de origine: localități din zona de interes / județ / restul Moldovei / străini Numărul și procentul posturilor necalificate și semicalificate ocupate de rezidenți din zona de interes (față de ținta orientativă, de exemplu 30– 40 %) Numărul de sesiuni de inițiere și formare profesională organizate (sănătate și siguranță la locul de muncă, gestionarea traficului, operarea echipamentelor, lucrări cu beton/asfalt) și numărul de participanți (după origine și sex) Numărul de persoane vulnerabile aflate în căutarea unui loc de muncă (femei, tineri, persoane cu venituri reduse) angajate prin acțiuni de sensibilizare țintite (dacă se monitorizează)	ANR/Contractant/AAP Registrele de resurse umane ale contractantului – Statistici lunare privind forța de muncă (lunar) Registrele de resurse umane și de recrutare – listele autorităților locale cu candidații recomandați (trimestrial) Registre de formare – Certificate (acolo unde este cazul) – trimestrial Date privind recrutarea și resursele umane – informații furnizate de LPA/asistenții sociali – semestrial	Costurile contractantului
Acces egal și transparent la informațiile privind locurile de muncă	Toate loturile	Construcții (conform monitorizării)	Numărul și tipul canalelor utilizate pentru publicarea ofertelor de locuri de muncă (primării, aviziere, online, ANOFM, portaluri de locuri de muncă, posturi de radio locale) Numărul de anunțuri de locuri de muncă difuzate prin intermediul autorităților locale și al ANOFM, comparativ cu cele difuzate exclusiv prin canale online/private	NRA/Contractant Jurnale SEP și CLO – Copii ale anunțurilor – trimestrial Verificare încrucișată cu autoritățile locale și ANOFM – trimestrial Sondaj scurt în rândul comunității sau discuții în grup (o dată la jumătatea perioadei de construcție + o	Costurile contractantului

Indicator / parametru de mediu	Locație	Frecvență	Tipul de monitorizare	Responsabilitate	Cost
			Percepția echității și transparenței în procesul de recrutare în rândul locuitorilor locali (în special femei, tineri, gospodării cu venituri reduse)	dată la sfârșitul perioadei de construcție)	
Includerea grupurilor vulnerabile în oportunitățile economice	Toate loturile	Construcție (conform monitorizării)	Existența măsurilor de incluziune în procedurile de recrutare (nediscriminare, sensibilizarea femeilor, a tinerilor și a gospodăriilor defavorizate) Numărul de evenimente de informare în cadrul cărora sunt prezentate oportunități de angajare grupurilor vulnerabile (asociații de femei, grupuri de tineri, gospodării cu venituri reduse, comunități minoritare, după caz)	ANR/Contractant Revizuirea politicilor și procedurilor de resurse umane ale contractantului – anexe la contract – anual Jurnale SEP/CLO – Liste de prezentă – semestriale	Costurile contractantului
Monitorizarea beneficiilor economice și de angajare	Toate loturile	Construcții (conform monitorizării)	Transmiterea către NRA a statisticilor lunare privind angajarea și achizițiile contractanților (da/nu; la timp) Numărul de audituri interne sau de verificări in situ privind datele referitoare la ocuparea forței de muncă, practicile de recrutare și declarațiile privind angajarea forței de muncă locale Integrarea indicatorilor privind ocuparea forței de muncă și valoarea locală în monitorizarea și raportarea generală a ESMP/ESIA	NRA/Contractant Registrul de documente al NRA – Raportarea contractantului – lunar Rapoarte de audit – Concluziile revizuirii efectuate de consultanți – semestrial Analiza rapoartelor de monitorizare E&S – anual	Costurile contractanților
Presiunea asupra serviciilor locale (din cauza afluxului de populație și a schimbărilor economice)	Toate loturile	Construcție și exploatare (conform monitorizării)	Feedback calitativ din partea autorităților locale privind schimbările în ceea ce privește presiunea asupra serviciilor locale (apă, gestionarea deșeurilor, drumuri, servicii sociale) datorate forței de muncă implicate în proiect și activității economice	NRA/Contractant/Autorități locale Interviuri semi-structurate cu primarii și furnizorii de servicii locale – anual, pe durata construcției și a începutului exploatarei Clasificarea GRM pe teme – lunar; rezumat trimestrial	N/A
Beneficii transfrontaliere și logistice	Loturile 5 și 6	Exploatare (indicată prin monitorizare)	Funcționalitatea și utilizarea zonei de parcare pentru camioane și a drumului de acces îmbunătățit (rate	NRA/ /Port/CBP Statistici ale operatorului portuar/BCP – Registrele	Costuri de implementare

Indicator / parametru de mediu	Locație	Frecvență	Tipul de monitorizare	Responsabilitate	Cost
			de ocupare, feedback din partea utilizatorilor) Îmbunătățirea percepută a fluxului de trafic și a performanței logistice de către părțile interesate cheie (operatori de camioane, agenți vamali, întreprinderi locale)	operatorului parcurii pentru camioane – Sondaje în rândul utilizatorilor (eșantion) – (anual, în primii 3 ani de funcționare) Interviuri cu părțile interesate – chestionare scurte (anii 2–3 de funcționare)	

Tabelul8-1 : Planul de monitorizare a aspectelor de mediu și sociale

Anexe

Anexa 1. Procesele-verbale ale reuniunilor și consultărilor publice organizate (prima etapă)

Anexa 2.1: Lista de referință a speciilor de faună de interes european pentru care au fost declarate situri Emerald

Anexa 2.2: Lista de referință a speciilor de floră de interes european pentru care au fost declarate situri „Emerald”

Anexa 2.3: Lista speciilor reprezentative de faună (Mammalia, Reptilia și Amphibia) a căror arie de răspândire se află în zona drumului R7

Anexa 2.4: Lista speciilor de păsări țintă, cu statutul de protecție, a căror arie de răspândire se află în zona drumului R7

Anexa 2.5: Cele mai comune specii de polenizatori din Republica Moldova

Anexa 2.6: Hărți ale amplasamentelor Emerald din zona drumului R7

Anexa 1: Procesele-verbale ale reuniunilor publice și consultărilor organizate

Furnizate ca atașament separat

Anexa 2.1: Lista de referință a speciilor de faună de interes european pentru care au fost declarate situri Emerald

Nr. crt.	Cod	Specia		Regiune biogeografică	
		Denumire științifică	Denumire în limba română	Continental	Stepă
Mamifere					
1	1303	Rhinolophus hipposideros	Liliac mic cu potcoavă	x	x
2	1304	Rhinolophus ferrumequinum	Liliac mare cu potcoavă	x	x
3	1307	Myotis blythii	Liliac comun mic	x	x
4	1308	Barbastella barbastellus	Liliac cârn	x	-
5	1318	Myotis dasycneme	Liliac de iaz	x	x
6	1323	Myotis bechsteinii	Liliac cu urechi mari	x	x
7	1324	Myotis myotis	Liliac comun	x	x
8	1335	Spermophilus citellus	Popândău european	x	-
9	1352	Canis lupus	Lup cenușiu	x	x
10	1355	Lutra lutra	Vidra euroasiatică	x	x
11	1356	Mustela lutreola	Nurcă europeană	x	x
12	2021	Sicista subtilis	Șoarece săritor de stepă	-	x
13	2608	Spermophilus suslicus	Popândău cu pete	x	x
14	2663	Mustela eversmannii	Dihor de stepă	x	x
Reptilia					
15	1220	Emys orbicularis	Broasca-țestoasă europeană de baltă	x	x
16	1279	Elaphe quatuorlineata	Șarpe cu patru dungi	x	x
Amfibieni					
17	1166	Triturus cristatus	Triton cu creastă	x	x
18	1188	Bombina bombina	Broasca cu burtă roșie	x	x
19	1193	Bombina variegata	Broasca cu burtă galbenă	x	-
Pește					
20	1105	Hucho hucho	Lostrită	x	-
21	1130	Aspius aspius	Avat	x	x
22	1134	Rhodeus sericeus amarus	Boartă	x	x
23	1138	Barbus meridionalis	Câcruse	x	x
24	1145	Misgurnus fossilis	Țipar	x	x
25	1146	Sabanejewia aurata	Dunărită	x	x
26	1149	Cobitis taenia	Zvârlugă	x	x
27	1157	Gymnocephalus schraetzer	Răspăr	x	x
28	1159	Zingel zingel	Fusar-mare	x	x
29	1160	Zingel streber	Fusar	x	x
30	1163	Cottus gobio	Zglăvoacă	x	-
31	2011	Umbra krameri	Țigănuș	-	x
32	2484	Eudontomyzon mariae	Chișcar de râu	x	x
33	2511	Gobio kessleri/ Romanogobio kesslerii	Porcușor de nisip	x	x
34	2522	Pelecus cultratus	Sabiță	x	x
35	2555	Gymnocephalus baloni	Ghiborț de râu	-	x
36	4125	Alosa immaculata	Scrubie de Dunăre	-	x
37	4126	Alosa maetic	Scrubie de mare	-	x
38	4127	Alosa tanaica	Rizeafcă	-	x
Nevertebrate					
39	1014	Vertigo angustior	Vertigo angustior	x	-
40	1016	Vertigo moulinsiana	Melc spiralat	x	-
41	1032	Unio crassus	Unio crassus	x	x
42	1042	Leucorrhinia pectoralis	Leucorrhinia pectoralis	-	x
43	1044	Coenagrion mercuriale	Coenagrion mercuriale	x	x
44	1052	Hypodryas maturna/ Euphydryas maturna	Fritilarul mic	x	x
45	1059	Maculinea teleius/ Phenagris teleius	Fluture albastru cu puncte negre	x	-
46	1060	Lycaena dispar	Fluture roșu de mlaștină	x	x
47	1078	Callimorpha quadripunctaria/ Eupalagia quadripunctaria	Arhtiidă	x	x
48	1083	Lucanus cervus	Rădașcă	x	x
49	1084	Osmoderma eremita	Gândacul pustnic	x	-
50	1086	Cucujus cinnaberinus	Cucujus cinnaberinus	x	-
51	1087	Rosalia alpina	Croitor alpin	x	-
52	1088	Cerambyx cerdo	Gândacul mare al stejarului	x	x
53	1089	Morimus funereus	Croitor cenușiu	x	x

54	4011	Bolbelasmus unicornis	Gândac cu corn/nasicorn	x	x
55	4013	Carabus hungaricus	Carabidă maghiară	x	x
56	4014	Carabus variolosus	Gândac măcinat	x	-
57	4026	Rhysodes sulcatus	Gândac striat de scoarță	x	-
58	4030	Colias myrmidone	Gălbior roșcat	x	-
59	4036	Leptidea morsei	Leptidea morsei	x	x
60	4045	Coenagrion ornatum	Paletă ornată	x	x
61	4053	Paracaloptenus caloptenoides	Calul dracului (Lăcustă)	-	x
62	4064	Theodoxus transversalis	Melc acvatic dungat	x	x

Anexa 2.2: Lista de referință a speciilor de floră de interes european pentru care au fost declarate situri Emerald

Nr. crt.	Cod	Specie		Regiune biogeografică	
		Denumire științifică	Denumire în limba română	Continental	Stepă
1	1428	<i>Marsilea quadrifolia</i>	Trifoiș de baltă	-	x
2	1429	<i>Marsilea strigosa</i>	Trifoiș strigos	-	x
3	1516	<i>Aldrovanda vesiculosa</i>	Otrătel veziculos	-	x
4	1805	<i>Jurinea cyanoidea</i>	Jurinea cianoide	-	x
5	1831	<i>Luronium natans/Luronium natant</i>	Pătlagină plutitoare	x	-
6	1902	<i>Cypripedium calceolus</i>	Papucul-doamnei	x	-
7	1939	<i>Agrimonia pilosa</i>	Turcioară păroasă	-	x
8	2093	<i>Pulsatilla grandis</i>	Dedițel mare	x	x
9	2116	<i>Schivereckia podolica</i>	Șiverechie podoliană	-	x
10	2139	<i>Genista tetragona</i>	Drobișor-tetramuchiat	-	x
11	2249	<i>Carlina onopordifolia</i>	Sita zânelor	x	-
12	2287	<i>Colchicum fominii</i>	Brândușă Fomin	-	x
13	2299	<i>Fritillaria montana</i>	Biblică montană	x	-
14	4087	<i>Serratula lycopifolia</i>	Gălbinară cu frunze de licop	x	-
15	4091	<i>Crambe tataria</i>	Hodolean tătareșc	x	-
16	4097	<i>Iris aphylla ssp. hungarica</i>	Stânjenel de stepă	x	-

Anexa 2.3: Lista speciilor reprezentative din faună (Mammalia, Reptilia și Amphibia), care au aria de răspândire în zona drumului R7

Nr.	Denumire științifică	Statutul de protecție					
		Internațional			Național		
		Convenția de la Berna Convenția	Convenția de la Bonn	CITES	Legea nr. 1538/1998	IUCN Categorii	Cartea Roșie din RM
Mammalia							
1.	<i>Apodemus agrarius</i>						
2.	<i>Apodemus flavicollis</i>						
3.	<i>Cricetus cricetus</i>	+			+	IV	+
4.	<i>Crocidura leucodon</i>				+	II	+
5.	<i>Crocidura suaveolens</i>				+	IV	
6.	<i>Erinaceus europaeus</i>				+	VIII	
7.	<i>Eptesicus serotinus</i>				+	IV	
8.	<i>Felis silvestris</i>			+	+	III	+
9.	<i>Lepus europaeus</i>						
10.	<i>Lutra lutra</i>	+		+	+	II	+
11.	<i>Marți marți</i>			+	+	VIII	+
12.	<i>Micromys minutus</i>						
13.	<i>Microtus arvalis</i>				+	IV	+
14.	<i>Myotis dasycneme</i>				+	III	+
15.	<i>Myotis daubentoni</i>				+	IV	+
16.	<i>Myotis blythii</i>				+	IV	+
17.	<i>Neomys anomalus</i>				+	III	+
18.	<i>Pipistrellus nathusii</i>				+	III	+
19.	<i>Plecotus auritus</i>				+	III	+
20.	<i>Sciurus vulgaris</i>				+	VIII	

21.	<i>Sorex araneus</i>				+	VIII	
22.	<i>Sorex minutus</i>				+	IV	
23.	<i>Spermophilus suslicus</i>					IV	+
24.	<i>Talpa europaea</i>				+	VIII	
25.	<i>Vulpes vulpes</i>			+		VIII	
Reptile și amfibieni							
1.	<i>Anguis fragilis</i>						
2.	<i>Bufo bufo</i>				+	IV	+
3.	<i>Bufo viridis</i>		+				
4.	<i>Bombina bombina</i>		+			V	+
5.	<i>Bombina variegata</i>		+		+	III	+
6.	<i>Coronella austriaca</i>		+		+	IV	+
7.	<i>Emys orbicularis</i>		+		+		+
8.	<i>Lacerta viridis</i>		+				
9.	<i>Lacerta agilis</i>		+				
10.	<i>Natrix natrix</i>				+	III	
11.	<i>Rana dalmatina</i>		+		+	IV	+
12.	<i>Rana temporaria</i>				+	IV	+
13.	<i>Triturus vulgaris</i>		+		+	IV	+
14.	<i>Triturus cristatus</i>		+		+	IV	+
15.	<i>Hyla arborea</i>		+			IV	+
16.	<i>Vipera berus</i>		+		+	III	+

Specificații:

Convenția de la Berna – Convenția privind conservarea faunei și florei sălbatice și a habitatelor naturale din Europa (Berna);

Convenția de la Bonn – Convenția privind conservarea speciilor migratoare de animale sălbatice (Bonn);

CITES – Convenția privind comerțul internațional cu specii de faună și floră sălbatică pe cale de dispariție.

Anexa 2.4: Lista speciilor de păsări țintă, cu statutul de protecție, care au aria de răspândire în zona drumului R7

Nr.	Denumirea speciei			Statutul de protecție					
	Denumire științifică	Română	Engleză	Internațional (Convenții/Acorduri)			Național		
				Conv enția de la	Bonn și AEWA	CITES	Legea nr. 4590/	IUCN	Carte a Roșie
1.	<i>Accipiter brevipes</i> L.	Șoim cu picioare scurte	Levant Sparrowhawk	+	+	+	VII	LC	-
2.	<i>Accipiter gentilis</i> L.	Șoimul de câmp	Northern Goshawk		+	+	V	LC	-
3.	<i>Accipiter nisus</i> L.	Șoimul de câmp	Eurasian sparrowhawk		+	+	V	LC	-
4.	<i>Aegypius monachus</i> L.	Vultur negru	Cinereous vulture	+	+	+	VII	NT	-
5.	<i>Anas crecca</i> L.	Rața mică	Green-winged Teal		+			LC	-
6.	<i>Anas clypeata</i> L.	Rața lingurar	Northern Shoveler		+			LC	-
7.	<i>Anas querquedula</i> L.	Rața cârâitoare	Garganey		+			LC	-
8.	<i>Anas penelope</i> L.	Rața fluierătoare	Eurasian wigeon		+			LC	-
9.	<i>Anas platyrhynchos</i>	Rața comună	Common Mallard		+			LC	-
10.	<i>Anas strepera</i> L.	Rața pestriță	Gadwall		+			LC	-
11.	<i>Anser anser</i> L.	Gâsca de vară	Greylag goose		+			LC	VU
12.	<i>Ardea alba</i> L.	Stârcul alb	Great egret		+			LC	-
13.	<i>Asio otus</i> L.	Ciuf de pădure	Long-eared owl			+	VII	LC	-
14.	<i>Athene noctua Scopoli</i>	Cucuvea comună	Little Owl			+	VIII	LC	-
15.	<i>Buteo buteo</i> L.	Șorecar comun	Common Buzzard			+	VIII	LC	-
16.	<i>Buteo lagopus</i> Pont.	Șoim cu picioare aspre	Rough-legged Buzzard			+	VIII	LC	-
17.	<i>Buteo rufinus</i> L.	Șorecar mare	long-legged buzzard		+	+	VIII	LC	-
18.	<i>Caprimulgus europaeus</i> L. L.	Caprimulg	European Nightjar	+			VII	LC	-

19.	<i>Ciconia ciconia L.</i>	Cocostatrc alb	White Stork	+	+		VIII	LC	VU
20.	<i>Cygnus olor L.</i>	Lebăda-de-vară	Mute swan	+	+	+	IV	LC	VU
21.	<i>Cygnus Cygnus L.</i>	Lebăda-albă	Swoor swan	+	+	+	IV	LC	VU
22.	<i>Cygnus columbianus</i>	Lebăda mică	Tundra swan		+		IV	LC	-
23.	<i>Gyps fulvus</i>	Vultur sur	Griffon vulture	+	+	+	VIII	LC	-
24.	<i>Columba palumbus L.</i>	Porumbel cu guler	Common Wood-Pigeon		+		VIII	LC	-
25.	<i>Coracias garrulus L.</i>	Dumbrăveanca	European roller	+	+		VIII	LC	VU
26.	<i>Corvus corax L.</i>	Corb	Common Raven		+		VII	LC	-
27.	<i>Crex crex L.</i>	Cristel de câmp	Corncrake	+	+		VII	LC	EN
28.	<i>Dendrocopos leucotos (Bechst.)</i>	Ciocănițoarea cu spate alb	White-backed woodpecker	+			VIII	LC	-
29.	<i>Dendrocopos medius L.</i>	Ciocănițoarea pestriță mijlocie	Middle Spotted Woodpecker	+			VIII	LC	VU
30.	<i>Dendrocopos siriacus</i>	Ciocănițoarea de grădină	Syrian Woodpecker	+			VIII	LC	-
31.	<i>Emberiza hortulana L.</i>	Presura de grădină	Ortolan Bunting	+				LC	-
32.	<i>Egretta alba L.</i>	Egretă albă	Great Egret	+		+	II	LC	-
33.	<i>Egretta garzetta L.</i>	Egretă mică	Little Egret	+				LC	-
34.	<i>Falco columbarius L.</i>	Șoimulet de iarnă	Merlin	+		+	V	LC	-
35.	<i>Falco subbuteo L.</i>	Șoimul rândunelelor	Eurasian Hobby	+	+	+	VII	LC	-
36.	<i>Falco tinnunculus L.</i>	Vânturelul roșu	Common Kestrel	+	+	+	VIII	LC	-
37.	<i>Falco verspertinus L.</i>	Șoimul de seară	Red-footed Falcon	+		+	IV	LC	VU
38.	<i>Gallinago media L.</i>	Becațină mare	Great snipe	+		+	IV	NT	VU
39.	<i>Grus grus L.</i>	Cocor	Common crane	+	+	+	V	LC	-
40.	<i>Himantopus himantopus L.</i>	Piciorong	Black-winged stilt	+	+		VII	LC	VU
41.	<i>Lanius minor Gm.</i>	Sfrânciocul cu fruntea neagră	Lesser Gray Shrike	+	+			LC	-
42.	<i>Milvus nigrans Bodd.</i>	Vulturul negru	Black kite	+		+	V	LC	VU
43.	<i>Netta rufina P.</i>	Rață cu creastă	Red-crested pochard	+	+		IV	LC	VU
44.	<i>Phasianus colchicus L.</i>	Fazan	Common pheasant				VIII	LC	-
45.	<i>Picus canus Gmel.</i>	Ciocănițoarea sură	European honey buzzard	+			VIII	LC	-
46.	<i>Porzana parva L.</i>	Crestet-cenușiu	Little crane	+	+		IV	LC	VU
47.	<i>Porzana porzana L.</i>	Crestet-pestriț	Spotted crane	+	+		IV	LC	VU
48.	<i>Porzana pusilla L.</i>	Crestet-mic	Baillon's crane	+	+		IV	LC	VU
49.	<i>Recurvirostra avosetta L.</i>	Ciocîntor	Pied avocet	+	+		IV	LC	VU
50.	<i>Serinus canaria L.</i>	Cănărașul	Wild canary				IV	LC	-
51.	<i>Streptopelia turtur (L)</i>	Turturica	European Turtle-Dove		+	+		LC	-
52.	<i>Sterna albicorns</i>	Huhurezul de pădure	Brown owl			+	VIII	LC	-
53.	<i>Strix uralensis Pall.</i>	Huhurezul mare	Ural owl	+		+	V	LC	-
54.	<i>Tyto alba L.</i>	Buflă	Common barn-owl	+	+		IV	LC	VU
55.	<i>Turdus merula L.</i>	Mierlă	Eurasian Blackbird	+	+			LC	-
56.	<i>Turdus pelaris L.</i>	Cocoșar	Field fare	+	+			LC	-
57.	<i>Turdus philomelos L.</i>	Sturzul cântător	Song Thrush	+	+			LC	-
58.	<i>Turdus iliacus L.</i>	Sturzul viilor	Redwing	+	+			LC	-
59.	<i>Turdus viscivorus L.</i>	Sturz de vâsc	Mistle Thrush	+	+			LC	-

Legendă: Categoriile de raritate ale speciilor conform Legii nr. 1538/1998 (conform clasificării UICN): I – Specie dispărută; II – Specie periclitată; III – Specie vulnerabilă; IV – Specie rară; V – Specie nedeterminată; VI – Specie devenită nepericlitată; VII – Specie insuficient cunoscută; VIII – Specie nepericlitată.

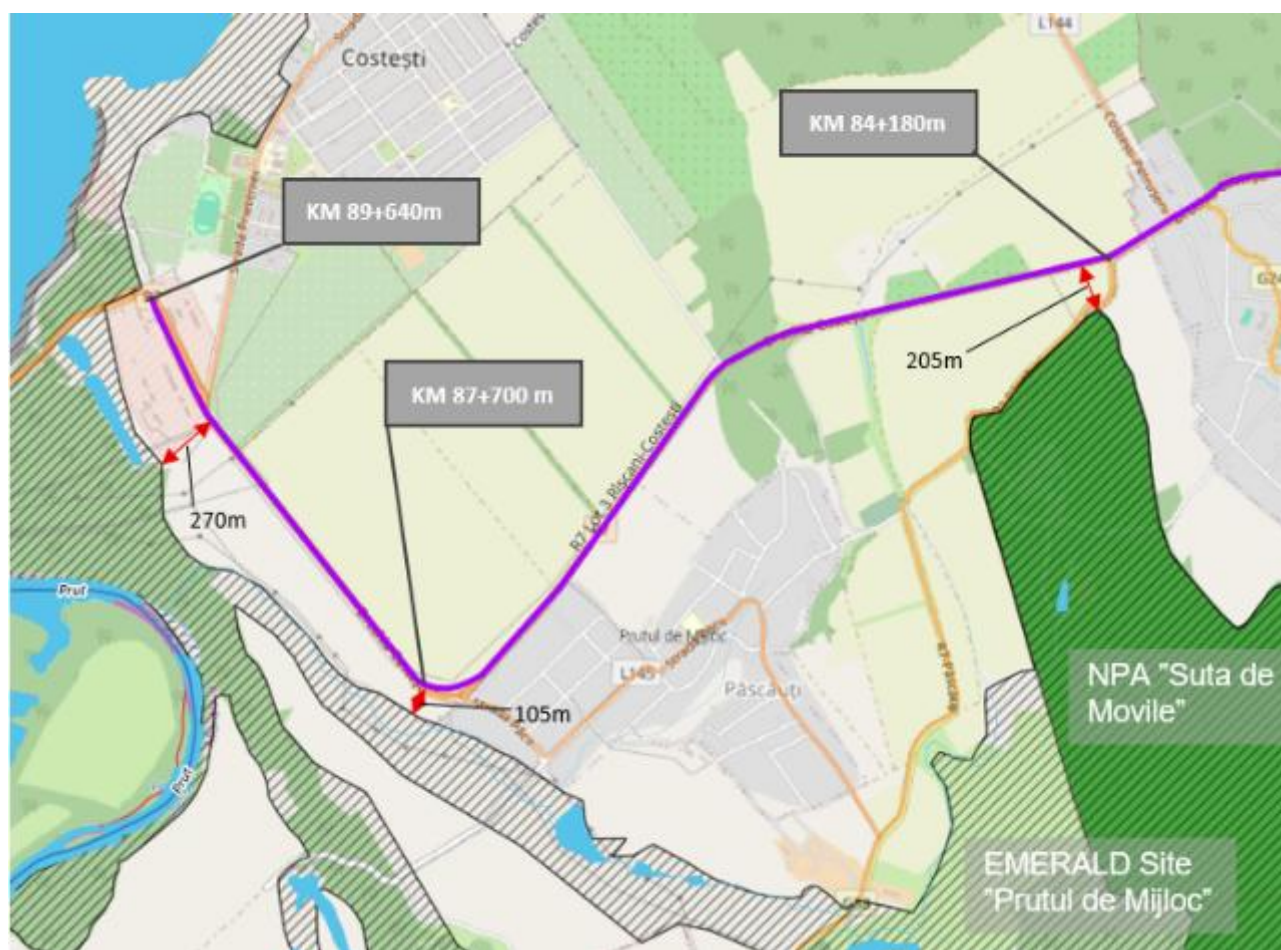
Anexa 2.5: Cele mai comune specii de polenizatori din Republica Moldova

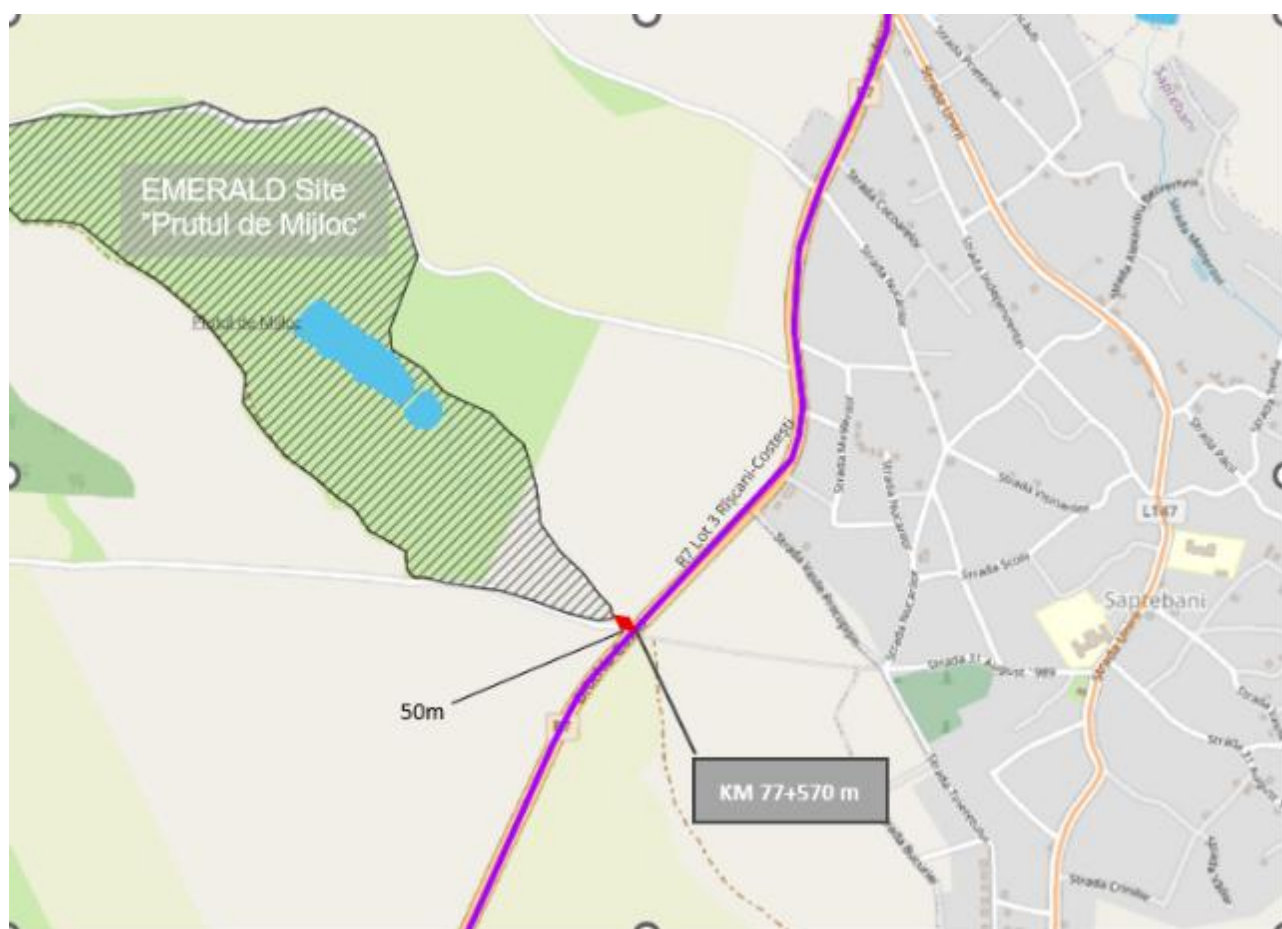
Ordin	Familie	Specie	
		Denumire științifică	Denumire în limba engleză
Diptera	Sarcophagidae	Sarcophaga carnaria	Common flesh fly
	Caliphoridae	Lucilia caesar	Blow fly
	Syrphidae	Syrphus ribesii	Common holarctic
		Eristalis tenax	Hoverfly
		Spherophoria scripta	Long hoverfly
	Tachinidae	Tachina fera	Tachinaire sauvage
Hymenoptera	Apidae	Apis mellifera spp.	European honey bee
	Andrenidae	Andrena bucephala și alte 48 de specii	Bucephala males
	Scoliidae	Scolia hirta	Big-headed Mining Bee
	Formicidae	Formica rufa	Red wood ant
		Lasius niger	Common black ant
	Helicidae	45 de specii	
	Vespidae	Katamenes arbustorum	Potter wasps
Coleoptera	Coccinellidae	Coccinella septempunctata	Seven-spot ladybird
		Adalia bipunctata	Two-spot ladybird
		Adalia quadrimaculata	Red four Spotted
		Harmonia axyridis	Harlequin
	Cantharidae	Rhagonycha fulva	Bloodsucker beetle
	Scarabeidae	Cetonia aurata	Green rose chafer

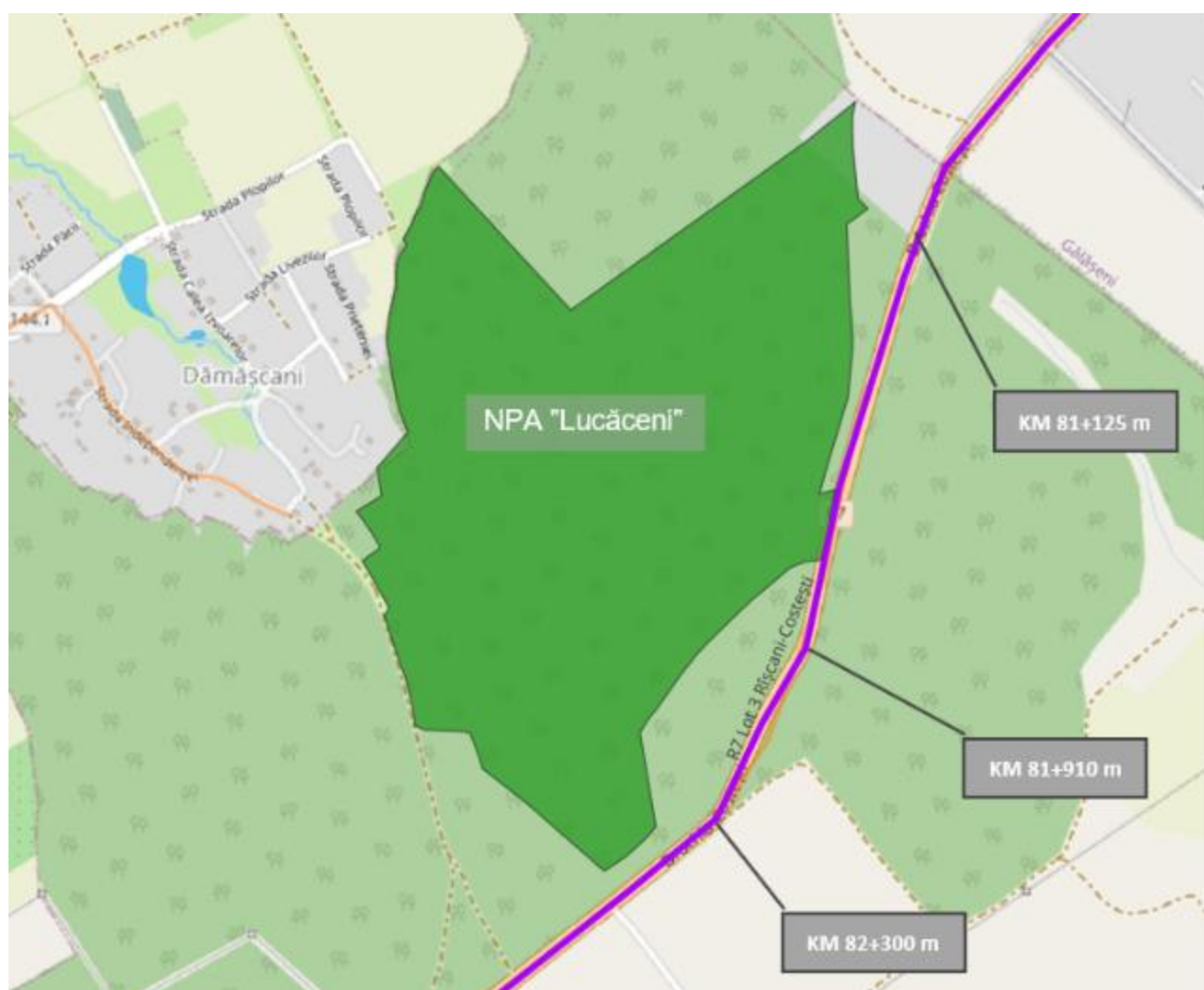
Anexa 2.6: Hărți ale siturilor Emerald din zona drumului R7

Hărți ale sitului Emerald „Prutul de Mijloc” (Cod sit: MD0000011)

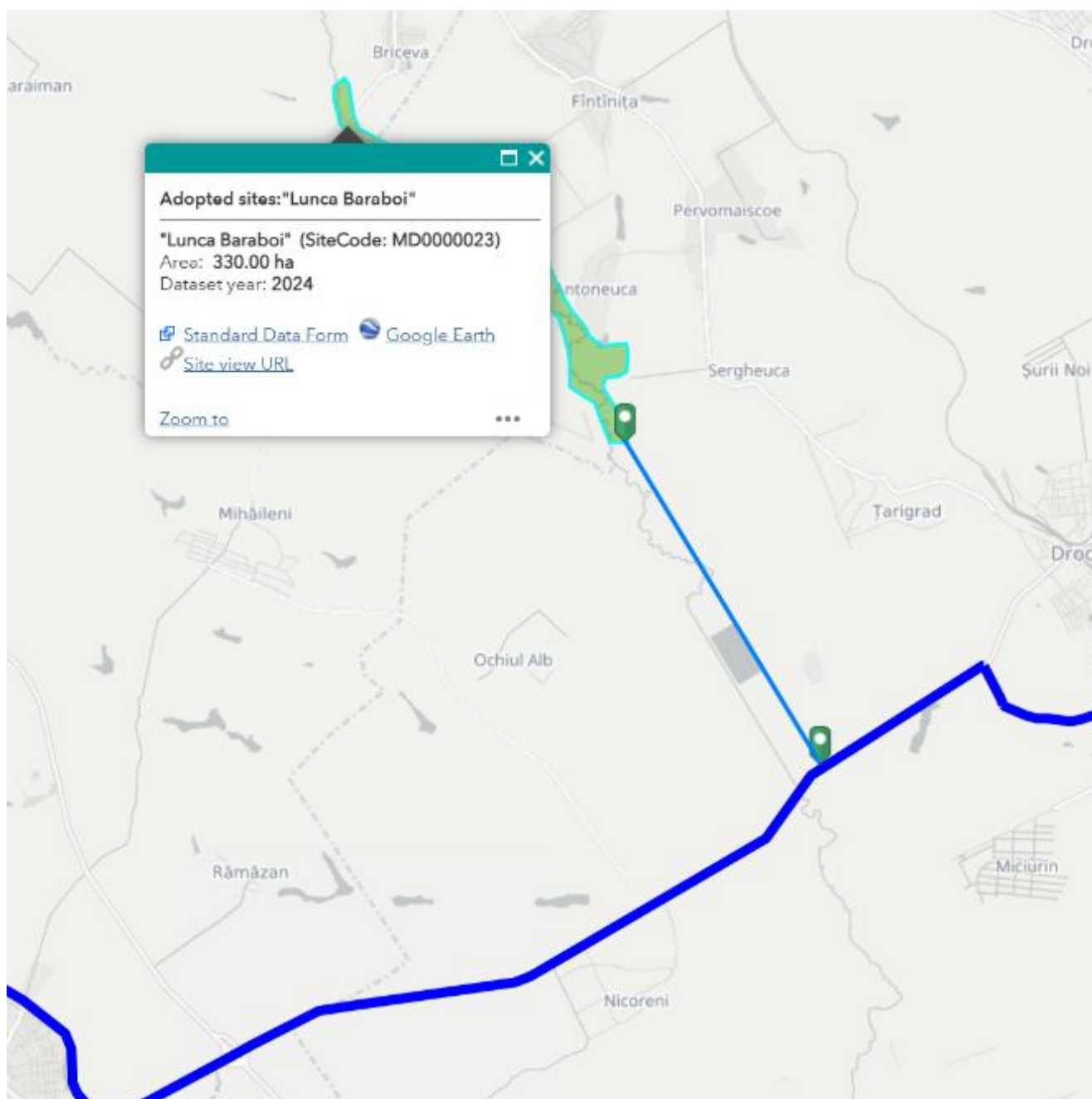








Hărți ale sitului Emerald „Lunca Baraboi” (Cod sit: MD0000023)



Hărți ale sitului Emerald „Stâncile Nistrene” (Cod sit: MD0000014)

