

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

Project No. 12002-106

Date: 23.07.2026

Version: 1.0

Rezumat Non-Tehnic, Tranșa 1, R7 (4 loturi)



European Bank
for Reconstruction and Development

Conținut

Conținut	2
Lista figurilor	3
Lista tabelelor	3
Fișa proiectului.....	4
Abrevieri.....	5
Notificare importantă/Declinare de responsabilitate.....	6
1. Rezumat	7
2. Descrierea proiectului.....	7
2.1. O descriere concisă și cuprinzătoare a proiectului	7
2.2. Lucrări de construcție propuse și întreținere/exploatare ulterioară	8
2.3. Harta de amplasare.....	9
3. Context	10
3.1. Justificarea proiectului.....	10
3.2. Aspecte juridice și respectarea legislației relevante în materie de mediu și socială	11
3.3. Situația și considerentele actuale de mediu și sociale	12
3.4. Istoricul dezvoltării și planificării proiectului	14
4. Proces.....	14
4.1. Procesul EIMS a fost realizat și integrat în proiectare	14
4.2. Consultări publice, informare și tratarea obiecțiilor	15
5. Rezumatul beneficiilor pentru mediu, al impacturilor adverse potențiale, al măsurilor de atenuare și de gestionare	17
5.1. Calitatea aerului	17
5.2. Sol	18
5.3. Resurse de apă	19
5.4. Biodiversitate și conservarea naturii	20
5.5. Impacturi cumulative	21
5.6. Impacturi induse (consecințe indirecte)	22
5.7. Impactul asupra peisajului și impactul vizual	22
5.8. Aprovizionarea cu materii prime și transportul acestora, inclusiv cariere	23
5.9. Impactul privind siguranța rutieră	24

5.10.	Impactul traficului rutier, zgomotului și vibrațiilor.....	26
5.11.	Gestionarea deșeurilor	27
6.	Rezumatul beneficiilor sociale, al impacturilor adverse potențiale, al măsurilor de atenuare și de gestionare	28
6.1.	Impactul asupra comunității	28
6.2.	Gestionarea Antreprenorilor, inclusiv amplasarea și gestionarea taberelor de muncitori	28
6.3.	Impactul asupra patrimoniului cultural	30
6.4.	Perturbări și sănătate și siguranță publică în timpul construcției	30
6.5.	Impactul asupra întreprinderilor și ocupării forței de muncă	30
6.6.	Impactul asupra infrastructurii existente și a serviciilor publice	31
6.7.	Probleme și standarde privind forța de muncă	31
6.8.	Achiziționarea de terenuri și relocarea.....	31
6.9.	Impactul asupra traficului local și a accesului	32
6.10.	Probleme de sănătate și siguranță la locul de muncă și de sănătate publică	33
6.11.	Impactul socio-economic, inclusiv asupra grupurilor vulnerabile	34
7.	Comunicare	35
7.1.	Detalii de contact.....	35
7.2.	Procesul de soluționare a eventualelor probleme care apar în cadrul proiectului	36
7.3.	Link către Planul de implicare a părților interesate	36
	Anexe.....	38
	Feedback din consultarea din etapa de definire a domeniului de aplicare (R7)	38
	Rezumatul Consultărilor Publice R7 (19 Martie – 1 Aprilie 2026)	39

Lista figurilor

Figura 2-1: Amplasarea drumului R7	10
--	----

Lista tabelelor

Tabelul 2-1: Principalele drumuri care se intersectează.....	10
--	----

Fișa proiectului

Numărul proiectului	P12002-107		
Titlul proiectului	Due diligence de mediu și social, evaluarea impactului și auditul de siguranță rutieră pentru proiectul de reabilitare a rețelei rutiere TEN-T din Moldova		
Linie de alocare/buget			
Acordat la	25.06.2025		
	Revizuire:	Editor:	Data:
	V1.0 – final	MC Mobility	28.07.2026
Verificare calitate:			
	Client	Contractant	Partener de implementare
Denumire:	Banca Europeană pentru Reconstrucție și Dezvoltare	MC Mobility Consultants GmbH	
Adresă:	Five Bank Street Londra, E14 4BG Regatul Unit	Zwölfergasse 8/3/28, VIENA, 1150, Austria	
Număr de telefon:		+4318923600	
Persoană de contact:	Dadabaev, Jamol	Holger Eiletz	
Adresă de e-mail:	DadabaeJ@ebrd.com	holger.eiletz@vienna-mc.com	
Semnături:			
Numele experților:	Egidijus Skrodenis, manager de proiect Sabine Stumpf-Langer, manager de proiect Tatiana Ilescu, specialist în mediu Marina Grosu, specialist în sănătate și siguranță Dovydas Skrodenis, auditor în domeniul siguranței rutiere Ala Rotaru, specialist în biodiversitate		

Abrevieri

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

Notificare importantă/Declinare de responsabilitate

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

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

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

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

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

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

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

1. Rezumat

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

Documentul sintetizează următoarele aspecte principale:

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

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

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

2. Descrierea proiectului

2.1. O descriere concisă și cuprinzătoare a proiectului

Proiectul de Reabilitare și Modernizare a Drumului R7 reprezintă o inițiativă strategică pentru modernizarea infrastructurii rutiere din nordul Republicii Moldova, traversând teritoriile administrative ale raioanelor Soroca, Drochia și Rîșcani. Coridorul R7 este o componentă esențială a Rețelei Transeuropene de Transport (TEN-T), servind drept legătură vitală pentru tranzitul de mărfuri și pasageri între granițele cu România (UE) și Ucraina, facilitând astfel comerțul internațional și integrarea socio-economică regională.

Proiectul (vizând în această etapă Loturile 1-4) cuprinde o lungime totală de aproximativ 92,4 - 96,8 km și este structurat în patru loturi distincte:

- Lotul 1 (29 km): Reabilitarea sectorului de drum existent între intersecția cu drumul național R14 (Soroca) și orașul Drochia, traversând localitățile Șolcani, Zgurița și Chetrosu.
- Lotul 2 (27,4 km): Reabilitarea drumului existent pe segmentul Drochia – Rîșcani, trecând prin zonele extravilane ale satelor Țarigrad, Nicoreni, Rămăzan și Nihoreni.
- Lotul 3 (30 km): Reabilitarea drumului de la Rîșcani până la punctul de trecere a frontierei Costești–Stâncă (frontiera cu România).
- Lotul 4 (aprox. 6 - 7,3 km): Construcția Variantei de Ocolire a orașului Drochia, care combină reabilitarea unei secțiuni din drumul existent R12 cu o porțiune de construcție nouă (greenfield) pentru a devia traficul greu de tranzit din centrul urban.

Obiectivul general este dezvoltarea unei rețele de transport moderne, funcționale și sigure, care să susțină

creșterea economică și să consolideze conectivitatea regională. Printre beneficiile majore anticipate se numără:

- Îmbunătățirea siguranței rutiere prin instalarea de semnalizare modernă, marcaje reflectorizante, bariere de protecție, iluminat stradal în localități și reabilitarea podurilor existente.
- Eficiență în transport prin reducerea timpului de călătorie și a costurilor de operare a vehiculelor pentru locuitorii și operatorii de transport din regiune.
- Revitalizarea zonelor urbane, în special în orașul Drochia, unde varianta de ocolire va reduce semnificativ poluarea aerului, zgomotul, vibrațiile și riscul de accidente în zonele rezidențiale și instituționale (școli, spitale).
- Stimularea economiei locale prin crearea de locuri de muncă pe durata construcției și sprijinirea accesului producătorilor agricoli către piețe și unități de procesare.

Proiectul este implementat de Administrația Națională a Drumurilor (AND), sub supravegherea Ministerului Infrastructurii și Dezvoltării Regionale (MIDR), cu sprijinul financiar al Băncii Europene pentru Reconstrucție și Dezvoltare (BERD) și al Uniunii Europene. Fiind clasificat în Categoria B conform politicilor de mediu ale BERD, proiectul include un Plan de Management de Mediu și Social (ESMP) riguros pentru a preveni, minimiza și atenua orice impact negativ asupra populației și a mediului înconjurător.

2.2. Lucrări de construcție propuse și întreținere/exploatare ulterioară

Proiectul (vizând Loturile 1-4) presupune o combinație de lucrări de reabilitare a infrastructurii existente și construcție de segmente noi, după cum urmează:

Principalele activități de construcție:

- Reabilitarea și consolidarea carosabilului: Lucrările pe Loturile 1, 2 și 3 acoperă aproximativ 86,4 km și prevăd reconstrucția drumului existent în limitele amprizei actuale, cu rectificări locale ale traseului pentru siguranță. Se va utiliza metoda reciclării la rece a asfaltului existent cu adaos de lianți hidraulici (pentru Loturile 1-3), o soluție eficientă și ecologică.
- Structura rutieră modernă: Se vor aplica straturi multiple de beton asfaltic (tip BAD 22.4 pentru stratul de bază și MAS 11.2/MAS 16 pentru stratul de uzură), utilizând bitum modificat pentru a asigura durabilitatea în condițiile climatice ale Moldovei.
- Construcția Variantei de Ocolire Drochia (Lotul 4): Acest segment de 7,3 km include reabilitarea a 4,2 km din drumul existent R12 și construcția unei porțiuni noi (greenfield) de 3,1 km. Proiectul include senzori giratorii la intersecții pentru fluidizarea traficului.
- Obiective de artă (Poduri și podețe): Proiectul prevede reabilitarea, înlocuirea sau reconstrucția a numeroase structuri. Podurile majore (ex: peste râurile Cubolta, Răut, Camenca) vor fi reabilite sau reconstruite din beton armat, fiind proiectate pentru sarcini moderne (clasa A11 și HK-80). Podețele mici vor fi curățate, reparate sau prelungite pentru a se adapta noii lățimi a terasamentului.
- Siguranță rutieră și facilități: Drumul va fi dotat cu semnalizare verticală nouă, marcaje reflectorizante, bariere metalice de protecție (inclusiv pentru pietoni) și stâlpi de ghidare. În localități se vor construi trotuare, se vor reabilita stațiile de autobuz și se va instala iluminat stradal modern.

Parametri tehnici principali: Conform normativelor în vigoare (NCM D.02.01:2015), drumul este proiectat pentru Categoria Tehnică II (plan și secțiune transversală) și Categoria III (profil longitudinal), cu o lățime a platformei de 13 m și a părții carosabile de 7 m.

Întreținere și exploatare ulterioară:

- Responsabilitate: După finalizarea construcției și recepția lucrărilor, drumul va fi preluat de Administrația Națională a Drumurilor (AND), care va fi responsabilă de gestionarea și operarea acestuia.
- Întreținere de rutină și periodică: Aceasta va include activități precum:
 - Curățarea periodică a sistemelor de drenaj (șanțuri, podețe) pentru a preveni eroziunea.
 - Întreținerea curentă a carosabilului (plombarea gropilor, refacerea marcajelor).
 - Gestionarea vegetației rutiere și întreținerea perdelelor forestiere de protecție.
 - Întreținerea echipamentelor de siguranță (separatoare de hidrocarburi, bariere, semnalizare).
- Monitorizare post-construcție: Se vor efectua măsurători periodice de zgomot și monitorizarea calității apei și aerului în zonele sensibile pentru o perioadă de minim 2 ani, pentru a evalua impactul real al exploatarei drumului.

2.3. Harta de amplasare

Harta prezentată ilustrează aliniamentul strategic al coridorului rutier R7, o arteră vitală din nordul Republicii Moldova care asigură conexiunea între joncțiunea cu drumul R14 (Soroca) și frontiera cu România (Costești-Stânca). Acest coridor este o componentă esențială a Rețelei Transeuropene de Transport (TEN-T), facilitând tranzitul internațional și integrarea socio-economică regională.

Schema detaliază configurația Tranșei 1 a proiectului, care cuprinde o lungime totală de aproximativ 96,8 km și este structurată în patru loturi principale de execuție.

Harta evidențiază atât porțiunile de drum care vor fi supuse lucrărilor de reabilitare și consolidare a carosabilului existent (Loturile 1-3), cât și segmentele de construcție nouă (greenfield) aferente variantei de ocolire Drochia. Această modernizare va contribui direct la îmbunătățirea siguranței rutiere, reducerea timpului de călătorie și sprijinirea economiei locale în raioanele Soroca, Drochia și Rîșcani.

Drumul are un rol esențial în dezvoltarea socio-economică a părții de nord a Republicii Moldova și traversează teritoriul administrativ al următoarelor localități:

- | | | |
|-------------|------------|-------------|
| ▪ Soroca | ▪ Drochia | ▪ Șaptebani |
| ▪ Rublenița | ▪ Nicoreni | ▪ Gălășeni |
| ▪ Solcani | ▪ Rîșcani | ▪ Petrușeni |
| ▪ Zgurița | ▪ Pîrjota | ▪ Păscăuți |
| ▪ Chetrosu | ▪ Hiliuți | ▪ Costești |



Figura 2-1: Amplasarea drumului R7

Pe traseul său, drumul R7 intersectează următoarele drumuri naționale și regionale:

Nr.	Cod drum intersectat	Denumirea drumului	Poziția intersecției (km)
1	R14	R6 – Codrul Nou – Soroca – Unguri – Frontiera cu Ucraina	0+000
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 – Donduseni – Drochia – Pelinia – M5	29+520
6	G20	G17 – Fîntînița – Țarigrad – Drochia – R7	32+160
7	E583 (M5)	Frontiera cu Ucraina – Criva – Bălți – Chișinău – Tiraspol – Frontiera 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 2-1: Principalele drumuri care se intersectează

3. Context

3.1. Justificarea proiectului

Reabilitarea și modernizarea drumului R7 reprezintă o prioritate strategică pentru infrastructura de transport a Republicii Moldova, fiind susținută de necesități tehnice, economice și sociale clare:

- Importanța strategică și integrarea în TEN-T: Drumul R7 este o arteră republicană esențială care conectează raioanele Soroca, Drochia și Rîșcani, servind drept cel mai scurt coridor de tranzit din nordul țării între Ucraina și România (UE). Proiectul este parte integrantă a Rețelei Transeuropene de Transport (TEN-T), un obiectiv strategic stabilit prin Strategia de Mobilitate 2030 pentru a facilita comerțul internațional și conectivitatea regională.
- Starea critică a infrastructurii actuale: În prezent, numeroase sectoare ale drumului R7 prezintă o degradare avansată, caracterizată prin fisuri, pavaj neuniform, eroziunea acostamentelor și o capacitate portantă redusă. Aceste condiții limitează viteza de deplasare, cresc consumul de combustibil și uzura vehiculelor, făcând drumul dificil de exploatat în condiții de siguranță.
- Siguranța rutieră și protecția comunităților: Infrastructura actuală este deficitară în ceea ce privește elementele de siguranță (semnalizare, iluminat, bariere de protecție), ceea ce contribuie la un risc ridicat de accidente. Proiectul va implementa standarde moderne de siguranță rutieră, incluzând trotuare, treceri de pietoni securizate și iluminat stradal în localități, contribuind la reducerea numărului de coliziuni și fatalități.
- Stimularea dezvoltării economice: Drumul traversează unele dintre cele mai productive zone agricole ale Moldovei. Modernizarea acestuia va optimiza logistica agricolă, reducând costurile de transport pentru producătorii care accesează unități de procesare (precum fabrica de zahăr din Drochia) și punctele de export. De asemenea, faza de construcție va genera locuri de muncă pentru forța de muncă locală.
- Revitalizarea urbană prin Varianta de Ocolire Drochia: Lotul 4 al proiectului este crucial pentru orașul Drochia, deoarece va devia traficul greu de tranzit din centrul urban. Această intervenție va reduce semnificativ congestia, poluarea aerului, zgomotul și vibrațiile care afectează zonele rezidențiale și instituțiile sensibile, precum spitalele și școlile.
- Accesul la servicii esențiale: Drumul R7 este o "linie de viață" pentru locuitorii din mediul rural, asigurând accesul rapid la spitalele raionale, instituțiile de învățământ și piețele din Soroca, Drochia și Rîșcani.

Analiza scenariului de a nu realiza proiectul ("do-nothing") indică pierderi economice pe termen lung, costuri de întreținere de urgență tot mai mari și scăderea competitivității transportului de mărfuri. Reabilitarea este considerată soluția optimă pentru susținerea coeziunii regionale și a integrării europene.

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

Proiectul de reabilitare a drumului R7 (Loturile 1-4) este guvernat de un cadru juridic complex, care integrează legislația națională a Republicii Moldova cu standardele internaționale de performanță ale instituțiilor financiare implicate.

Cadru de Reglementare Internațional (BERD) Proiectul este finanțat cu sprijinul Băncii Europene pentru Reconstrucție și Dezvoltare (BERD) și, prin urmare, este clasificat în Categoria B conform Politicii de Mediu și Sociale (ESP 2019) a băncii. Această clasificare impune respectarea celor 10 Cerințe de Performanță (PR) ale BERD, cele mai relevante pentru acest proiect fiind:

- PR 1: Evaluarea și gestionarea impacturilor și riscurilor de mediu și sociale.
- PR 2: Munca și condițiile de muncă.

- PR 4: Sănătatea, siguranța și securitatea comunității.
- PR 5: Achiziția de terenuri, restricțiile de utilizare a terenurilor și strămutarea involuntară.
- PR 6: Conservarea biodiversității și gestionarea durabilă a resurselor naturale vii.
- PR 10: Informarea și implicarea părților interesate.

Cadrul Juridic Național Implementarea proiectului trebuie să respecte o serie de legi și regulamente naționale fundamentale:

- Mediu și Biodiversitate: Legea nr. 1515/1993 privind protecția mediului înconjurător și Legea nr. 86/2014 privind evaluarea impactului asupra mediului (care transpune Directiva UE 2011/92/EU). De asemenea, sunt relevante Legea nr. 1538/1998 privind fondul ariilor naturale protejate de stat și Legea nr. 239/2007 privind regnul vegetal.
- Social și Muncă: Codul Muncii nr. 154/2003 și Legea nr. 186/2008 privind securitatea și sănătatea în muncă. Legea nr. 5/2006 asigură egalitatea de șanse între femei și bărbați.
- Achiziția de Terenuri: Legea nr. 488/1999 privind exproprierea pentru cauză de utilitate publică și noul Cod Funciar nr. 22/2024. Proiectul drumului R7 a fost declarat de utilitate publică de interes național prin Legea nr. 204/2024.
- Transparență: Legea nr. 148/2023 privind accesul la informații de interes public și Legea nr. 239/2008 privind transparența în procesul decizional.

Convenții Internaționale și Directive UE Republica Moldova este parte la mai multe tratate internaționale care influențează direct managementul proiectului:

- Convenția de la Aarhus (1998): Garantează accesul la informația de mediu, participarea publicului la luarea deciziilor și accesul la justiție.
- Convenția Espoo (1991): Referitoare la evaluarea impactului asupra mediului în context transfrontalier, relevantă în special pentru Lotul 3 datorită proximității față de frontiera cu România (zona Costești-Stânca).
- Rețeaua Emerald (Convenția de la Berna): Protejează habitatele și speciile de interes european identificate de-a lungul coridorului R7.

Respectarea Standardelor și Analiza de Decalaj (Gap Analysis) Proiectul se bazează pe principiul aplicării celui mai strict standard. Deoarece legislația națională nu acoperă pe deplin cerințele PR 10 (în special privind identificarea grupurilor vulnerabile și mecanismele de reclamație la nivel de proiect) sau PR 5 (privind compensarea la costul de înlocuire completă și restaurarea mijloacelor de existență), au fost elaborate instrumente specifice, precum Planul de Implicare a Părților Interesate (SEP) și Cadrul de Achiziție a Terenurilor și Strămutare (LARF), pentru a închide aceste decalaje.

În prezent, Lotul 4 deține Autorizația de Mediu nr. 18/1025/2024, în timp ce pentru Loturile 1, 2 și 3 este necesară actualizarea autorizațiilor de mediu în această etapă. Toate lucrările de construcție vor fi monitorizate riguros pentru a asigura conformitatea continuă cu autorizațiile emise și standardele BERD

3.3. Situația și considerentele actuale de mediu și sociale

Evaluarea stării actuale a mediului și a contextului social de-a lungul coridorului R7 evidențiază o serie de factori critici care fundamentează necesitatea proiectului și ghidează măsurile de atenuare propuse.

Mediul Fizic și Calitatea Factorilor de Mediu

- **Calitatea aerului:** Monitorizarea de referință efectuată în mai 2026 indică o calitate bună a aerului ambiental, toți parametrii mășurați (NO_2 , SO_2 , PM_{10} , $\text{PM}_{2.5}$) fiind sub limitele reglementate. Impactul actual este scăzut datorită absenței surselor industriale majore, poluarea fiind concentrată strict în zonele cu trafic intens.
- **Zgomot și vibrații:** Nivelurile actuale de zgomot pe timp de zi sunt conforme cu standardele naționale, situându-se sub limita de 55 dB(A) pentru zone rezidențiale. Sursa principală a zgomotului de fond este traficul existent pe R7.
- **Resursele de apă (Considerent Critic):** Calitatea apei este o preocupare majoră. Analizele de laborator au relevat o contaminare bacteriologică severă (E. coli, enterococi) în aproape toate fântânile investigate, precum și concentrații de nitrați care depășesc de 4-5 ori limita admisă în localități precum Nicoreni și Pîrjota. De asemenea, cursurile de apă de suprafață (Copăceanca, Camenca) sunt clasificate ca fiind de Calitatea V (foarte rea).
- **Soluri:** Regiunea este dominată de cernoziomuri fertile, cu un grad ridicat de bonitate, nefiind identificate contaminări istorice semnificative.

Biodiversitatea și Ariile Protejate Traseul traversează zone cu valoare ecologică ridicată, incluzând:

- **Rețeaua Emerald:** Proiectul interceptează siturile „Prutul de Mijloc” și „Stâncile Nistrene”.
- **Rezervații Naturale:** Rezervațiile forestiere Șaptebani și Lucăcenii (Lotul 3) sunt habitate critice pentru specii protejate de păsări și mamifere (ex. Pisica sălbatică).
- **Fauna:** S-au înregistrat aproximativ 190 de specii de păsări, inclusiv răpitoare protejate precum Acvila țipătoare mică și Șorecarul comun.

Contextul Socio-Economic

- **Demografie:** Raioanele Soroca, Drochia și Rîșcani se confruntă cu un fenomen accentuat de îmbătrânire a populației și emigrare a forței de muncă tinere. Majoritatea locuitorilor au rezidență pe termen lung (peste 20 de ani) în zonă, fiind extrem de sensibili la schimbările de mobilitate.
- **Activități economice:** Economia este predominant agrară (culturi de porumb, floarea-soarelui, sfeclă de zahăr), drumul R7 fiind coloana vertebrală pentru logistica produselor către unitățile de procesare (ex. Fabrica de zahăr din Drochia) și piețele internaționale. Remitențele rămân o sursă secundară vitală de venit.
- **Infrastructură și Servicii:** Drumul R7 este o „linie de viață” socială, asigurând accesul la spitalele raionale, școli și piețe. Starea actuală degradată a carosabilului crește timpul de intervenție pentru serviciile de urgență.

Siguranța Rutieră și Grupurile Vulnerabile

- **Riscuri actuale:** Cele mai frecvente accidente sunt răsturnările vehiculelor și coliziunile spate/laterale, cauzate de infrastructura deficitară (lipsa benzilor de accelerare/decelerare, iluminat slab).
- **Vulnerabilități:** Persoanele în vârstă, copiii și utilizatorii de utilaje agricole sunt cei mai expuși riscurilor de coliziune din cauza vitezelor mari de tranzit prin localități și a lipsei trotuarelor.

Patrimoniul Cultural Au fost identificate numeroase situri arheologice (în special pe Lotul 1, datând din Epoca Bronzului și Eneolitic) și monumente arhitecturale, cum ar fi bisericile din Șolcani, Nicoreni și Zgurița, care, deși nu sunt direct afectate de ampriza drumului, sunt sensibile la praf, zgomot și vibrații pe durata lucrărilor.

3.4. Istoricul dezvoltării și planificării proiectului

Procesul de planificare a reabilitării drumului R7 a evoluat de la studii tehnice inițiale la o strategie integrată de modernizare, conformă cu standardele europene:

- Planificarea inițială pentru Loturile 1-3: Proiectele tehnice de execuție pentru primele trei loturi (km 0-89) au fost elaborate în perioada 2020-2022 de către companiile FPC Universinș SRL și Simbo-Proiect SRL. Aceste documentații au pus bazele reabilitării carosabilului existent, însă implicarea părților interesate în acea etapă s-a limitat la agenții specializate și autorități publice locale, fără consultări publice extinse cu comunitățile.
- Decizii tehnice strategice (2021): În cadrul ședinței Comitetului Tehnic din 18 martie 2021, s-a decis ajustarea parametrilor drumului pentru a corespunde Categoriei Tehnice II (în plan și secțiune transversală), cerință esențială pentru includerea traseului R7 în coridorul internațional de transport Ucraina – Moldova – România.
- Dezvoltarea Variantei de Ocolire Drochia (Lotul 4): Studiul de fezabilitate și proiectul tehnic pentru Lotul 4 au fost elaborate în 2024. În aceeași perioadă, pe 21 octombrie 2024, Agenția de Mediu a emis Autorizația de Mediu nr. 18/1025/2024 pentru acest segment.
- Recunoașterea importanței internaționale (2023-2024): La sfârșitul anului 2023, segmentele drumului R7 au fost integrate oficial în Rețeaua Transeuropeană de Transport (TEN-T), facilitând atragerea investițiilor europene. Ulterior, prin Legea nr. 204 din 25 iulie 2024, lucrările de modernizare pe coridorul R7 au fost declarate de utilitate publică de interes național, simplificând procedurile juridice pentru implementare.
- Etapa actuală de evaluare (2025-2026): În iunie 2025, a fost contractat un consorțiu internațional de consultanți (condus de MC Mobility Consultants GmbH) pentru a efectua revizuirea proiectelor tehnice, Auditul Siguranței Rutiere (RSA) și Evaluarea de Mediu și Socială (ESA).
- Consultări și studii de teren: Sub supravegherea Administrației Naționale a Drumurilor (AND), în perioada august – octombrie 2025, s-au desfășurat primele activități de implicare a părților interesate și vizite de documentare în teren. Ulterior, între 19 martie și 1 aprilie 2026, a fost realizată o campanie cuprinzătoare de consultări publice și sondaje socio-economice de referință în toate localitățile din aria de influență, asigurând conformitatea proiectului cu Cerința de Performanță 10 a BERD.

În prezent, proiectul se află în faza finală de actualizare a documentației și de obținere a autorizațiilor de mediu actualizate pentru Loturile 1-3, în vederea inițierii procedurilor de licitație pentru execuția lucrărilor.

4. Proces

4.1. Procesul EIMS a fost realizat și integrat în proiectare

Procesul de Evaluare a Impactului de Mediu și Social (EIMS), echivalent cu standardul internațional ESA (Environmental and Social Assessment), a fost conceput ca un instrument de planificare iterativ, integrat direct în ciclul de dezvoltare a proiectului R7 pentru a asigura sustenabilitatea acestuia.

Metodologia procesului EIMS Procesul a combinat cercetarea documentară, investigațiile de teren și implicarea părților interesate pentru a evalua condițiile actuale și schimbările potențiale generate de proiect. Etapele cheie au inclus:

- Analiza informațiilor existente: Revizuirea studiilor tehnice, a documentației de proiectare și a rapoartelor de planificare furnizate de Administrația Națională a Drumurilor (AND).

- Verificări de teren structurate: Au fost realizate șapte vizite de evaluare în teren (între august 2025 și martie 2026) pe întregul traseu R7 pentru a confirma datele de referință, a identifica receptorii sensibili și a colecta date primare de mediu și sociale.
- Implicarea părților interesate: Consultări extinse cu persoanele afectate de proiect (PAP), reprezentanți ai comunităților și autorități locale, desfășurate în special între 19 martie și 1 aprilie 2026, pentru a valida concluziile preliminare și a capta preocupările locale.
- Analiză GIS: Utilizarea sistemelor informatice geografice pentru a localiza zonele de conflict potențial sau sensibilitățile cumulative.

Integrarea în proiectare și luarea deciziilor Procesul EIMS a influențat direct soluțiile tehnice prin mai multe mecanisme:

- Analiza alternativelor: Pentru segmentele noi, ESA a ghidat selectarea opțiunilor cu cel mai mic impact. De exemplu, pentru Varianta de Ocolire Drochia (Lot 4), a fost aleasă Opțiunea 3 deoarece oferea cel mai bun echilibru între performanța tehnică și protecția solului și a resurselor naturale. Pentru Lotul 6, s-a optat pentru un traseu care evită complet Rezervația Peisagistică Cosăuți.
- Auditul Siguranței Rutiere (RSA): Recomandările RSA au fost integrate pentru a corecta deficiențele de proiectare la intersecții, pentru a planifica benzi de accelerare/decelerare și pentru a asigura infrastructură pietonală sigură, adaptând mediul rutier la comportamentul uman real.
- Ierarhia atenuării: Proiectarea a priorizat evitarea și prevenirea impacturilor în detrimentul minimizării sau compensării acestora, conform Cerințelor de Performanță ale BERD.
- Măsuri de management obligatorii: Rezultatele EIMS au fost traduse într-un Plan de Management de Mediu și Social (ESMP) și un Plan de Acțiune de Mediu și Social (ESAP), care devin componente obligatorii ale contractelor de execuție, asigurând că antreprenorii respectă standardele de performanță stabilite.

Cadrul de conformitate Întregul proces a fost realizat pentru a asigura respectarea simultană a:

1. Legislației naționale a Republicii Moldova (în special Legea nr. 86/2014 privind evaluarea impactului asupra mediului).
2. Cerințelor de Performanță (PR 1-10) ale Băncii Europene pentru Reconstrucție și Dezvoltare (BERD).
3. Directivelor Uniunii Europene (EIA, Habitate, Păsări), aplicându-se standardul cel mai strict în caz de discrepanțe.

Prin acest proces integrat, feedback-ul colectat de la comunități și instituții (privind accesul la terenuri, siguranța școlilor sau protecția resurselor de apă) a fost utilizat pentru optimizarea continuă a designului final.

4.2. Consultări publice, informare și tratarea obiecțiilor

Procesul de implicare a părților interesate pentru proiectul drumului R7 a fost conceput ca un proces continuu și incluziv, menit să asigure că opiniile comunităților afectate sunt integrate în proiectare și implementare. Acesta respectă atât legislația națională a Republicii Moldova, cât și Cerința de Performanță 10 (PR10) a BERD.

Campanii de consultare și informare

Activitățile de consultare s-au desfășurat în mai multe etape cheie:

- Etapa timpurie (august – octombrie 2025): Au fost identificate părțile interesate și s-au organizat primele întâlniri cu autoritățile locale și agențiile specializate pentru a capta preocupările specifice fiecărei locații.

- Campania de consultări publice și sondaje (19 martie – 1 aprilie 2026): Reprezentanții Administrației Naționale a Drumurilor (AND) și consultanții de mediu au desfășurat o campanie amplă în toate localitățile din aria de influență (ex: Șolcani, Zgurița, Chetrosu, Drochia, Rîșcani, Costești etc.).
- Participare: La aceste întâlniri au participat peste 280 de persoane, fiind realizate și peste 220 de chestionare socio-economice pentru a stabili condițiile de referință ale comunităților.

Metodele de informare utilizate au fost diverse pentru a asigura o acoperire maximă:

- Canale digitale: Anunțuri pe site-urile AND, ale consiliilor raionale și primăriilor, precum și pe platforme de socializare (Facebook, grupuri de Viber).
- Canale fizice: Panouri informative amplasate la primării, distribuirea de pliante informative în limbile română și rusă și afișe la locurile de desfășurare a lucrărilor.
- Grupuri de discuție (FGD): Întâlniri specifice cu antreprenori locali, proprietari de terenuri și grupuri vulnerabile (femei, vârstnici).

Preocupările principale ale publicului

Feedback-ul colectat a evidențiat următoarele priorități ale comunităților:

- Siguranța rutieră: Necesitatea instalării de iluminat stradal, trotuare, treceri de pietoni securizate și limitatoare de viteză, în special în apropierea școlilor (ex: gimnaziul din Chetrosu).
- Accesibilitatea: Menținerea accesului la proprietăți, afaceri și terenuri agricole pe durata construcției și planificarea corectă a rutelor alternative.
- Impactul asupra mediului: Preocupări legate de praful generat în timpul lucrărilor, zgomot, vibrații și gestionarea deșeurilor.
- Achiziția de terenuri: În special pentru Lotul 4 (Varianta de Ocolire Drochia), proprietarii au solicitat transparență în procesul de evaluare și compensare echitabilă.

Mecanismul de Soluționare a Reclamațiilor (GRM)

Pentru a trata obiecțiile și sugestiile într-un mod transparent și eficient, AND a stabilit un Mecanism de Soluționare a Reclamațiilor structurat pe trei niveluri:

1. Nivelul 1 (Local/Șantier): Reclamația este depusă la responsabilul de mediu și social al AND sau la primărie. AND confirmă recepția în termen de 7 zile lucrătoare.
2. Nivelul 2 (AND): Dacă problema nu este rezolvată local, cazul este revizuit de AND, care propune soluții și închide cazul în termen de 30 de zile.
3. Nivelul 3 (Apel/Recurs): Solicitantul se poate adresa Ministerului Infrastructurii și Dezvoltării Regionale (MIDR) sau instanțelor judecătorești conform legii.

Canale de transmitere a reclamațiilor:

- În scris: Formulare disponibile la primării și pe șantiere.
- Online/Email: Prin site-ul AND (www.andsa.md/petitii-online/) sau email: cancelaria@andsa.md.
- Telefon: Linie verde dedicată: +373 78 337 744 sau +373 60 477 117.
- Verbal: Direct în cadrul întâlnirilor publice.

Mecanismul acceptă depuneri anonime și este gratuit, asigurând confidențialitatea și protecția împotriva represaliilor pentru toți utilizatorii, inclusiv pentru lucrătorii de pe șantier. Toate reclamațiile sunt înregistrate într-un registru centralizat pentru monitorizarea tendințelor și îmbunătățirea continuă a performanței proiectului.

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

5.1. Calitatea aerului

Situația de referință: Monitorizarea efectuată în mai 2026 a confirmat o calitate bună a aerului ambiental de-a lungul coridorului R7, toți parametrii măsurăți (SO_2 , NO_2 , NO , PM_{10} și $\text{PM}_{2.5}$) fiind semnificativ sub limitele legale stabilite de Legea nr. 98/2022. Valorile particulelor în suspensie au fost deosebit de scăzute (sub $1 \mu\text{g}/\text{m}^3$), indicând un impact minim al surselor antropice actuale asupra zonelor rurale traversate.

Impacturi adverse potențiale:

- Faza de construcție: Sursa principală de poluare va fi praful generat mecanic în timpul terasamentelor, excavărilor și transportului materialelor pe drumuri neasfaltate. De asemenea, utilajele grele și camioanele vor genera emisii de gaze de eșapament (NO_2 , CO), iar așternerea straturilor de asfalt va elibera compuși organici volatili. Un impact cumulativ semnificativ a fost identificat în localitățile Șaptebani, Gălășeni și Petrușeni, din cauza traficului intens al camioanelor care transportă agregate de la carierele locale pe drumuri comunale neîntreținute.
- Faza de operare: Deși fluidizarea traficului reduce emisiile per vehicul, creșterea volumului total de trafic pe termen lung pe acest coridor TEN-T ar putea conduce la o creștere a sarcinilor totale de poluanți (NO_x , PM , CO_2) în zonele adiacente drumului.

Beneficii pentru mediu:

- Reducerea emisiilor prin fluidizare: Drumul reabilitat va asigura viteze de deplasare constante, eliminând condițiile de „stop-and-go” specifice drumurilor degradate, ceea ce va reduce emisiile locale de CO_2 și praf.
- Revitalizarea urbană în Drochia: Construcția variantei de ocolire (Lotul 4) va devia traficul greu de tranzit din centrul orașului, îmbunătățind semnificativ calitatea aerului în zonele rezidențiale și în proximitatea instituțiilor sensibile, precum spitalele și școlile.
- Reciclarea materialelor: Utilizarea metodei de reciclare la rece (Lots 1-3) reduce necesitatea transportului de materiale noi, scăzând astfel emisiile atmosferice asociate logisticii șantierului.

Măsuri de atenuare și gestionare:

- Controlul prafului: Implementarea sistemelor de stropire regulată cu apă a suprafețelor expuse și a drumurilor de acces, în special în perioadele uscate. Camioanele care transportă materiale vrac vor fi obligatoriu acoperite cu prelate.
- Restricții operaționale: Impunerea unei limite de viteză de maximum 40 km/h pentru vehiculele de construcție în localități (ex. Șolcani, Zgurița, Chetrosu, Pîrjota).
- Gestionarea utilajelor: Menținerea regulată a echipamentelor, utilizarea combustibililor cu conținut scăzut de sulf și interzicerea funcționării motoarelor în regim de ralanti atunci când nu sunt utilizate.
- Gestionarea transportului de la cariere: Instalarea sistemelor de spălare a roților la ieșirea din carierele Duruitoarea, Șaptebani și Cosăuți și curățarea periodică a drumurilor locale utilizate pentru transport.
- Bariere naturale: Plantarea și întreținerea perdelelor forestiere de protecție de-a lungul drumului pentru a capta praful și a reduce impactul vântului.
- Monitorizare continuă: Efectuarea de măsurători periodice ale calității aerului (PM_{10} , $\text{PM}_{2.5}$, NO_2 , CO) în

puncte reprezentative din localități (ex. lângă Gimnaziul din Chetrosu) pe durata construcției și în primii ani de operare.

5.2. Sol

Coridorul proiectului R7 traversează regiuni dominate de cernoziomuri fertile (tipice, levigate și cenușii de silvostepă), caracteristice nordului Moldovei. Monitorizarea de bază efectuată în mai 2026 a confirmat o calitate bună a solului, fără contaminări istorice semnificative; toți poluanții monitorizați (metale grele și produse petroliere) s-au situat sub concentrațiile maxime admise. Valorile pH-ului (7,8–7,9) indică condiții ușor alcaline, specifice acestor soluri productive.

Impacturi adverse potențiale:

- Faza de construcție:
 - Risc de contaminare accidentală prin scurgeri de combustibili și lubrifianți de la utilajele grele.
 - Pierderea fertilității și a structurii solului din cauza decopertării necorespunzătoare, organizării șantierului și construcției drumurilor de acces temporare.
 - Vulnerabilitate crescută la eroziune, în special în zonele cu relief colinar (Dealurile Sorociei și Dealurile Prutului de Mijloc), ca urmare a excavărilor și creării gropilor de fundație.
 - Impactul gropilor de împrumut, care implică pierderea temporară a stratului vegetal și alterarea formelor de relief locale.
- Faza de operare:
 - Eroziunea provocată de scurgerile necontrolate ale apelor pluviale de pe carosabil în cazul în care sistemele de drenaj nu sunt întreținute corespunzător.
 - Risc redus de poluare accidentală asociat traficului de tranzit sau echipamentelor de întreținere.

Beneficii pentru mediu:

- Reciclarea materialelor: Utilizarea metodei de reciclare la rece (Loturile 1–3) minimizează impactul asupra solului prin reducerea necesarului de materiale noi extrase din cariere.
- Stabilitate pe termen lung: Modernizarea sistemelor de drenaj și stabilizarea taluzurilor prin bioinginerie și plantări de vegetație vor reduce eroziunea și vor asigura protecția terenurilor agricole adiacente.
- Restaurarea terenurilor: Toate suprafețele ocupate temporar vor fi redată circuitului productiv în starea lor inițială.

Măsuri de atenuare și gestionare:

- Prevenirea poluării: Interzicerea spălării utilajelor pe șantier și efectuarea mentenanței doar în zone impermeabilizate, dotate cu kituri de intervenție în caz de scurgeri.
- Managementul stratului vegetal: Decopertarea selectivă a solului fertil și depozitarea separată în stive protejate; utilizarea exclusivă a acestuia pentru recultivarea zonelor temporare și stabilizarea taluzurilor.
- Controlul eroziunii: Instalarea barierelor de sedimente (garduri de siloz) și stabilizarea rapidă a solurilor expuse prin re-vegetare.
- Gestiunea gropilor de împrumut: Limitarea pantelor finale la un gradient de maxim 1:3 pentru a asigura stabilitatea și protejarea acestora cu șanțuri de drenaj.

- Monitorizare: Efectuarea analizelor de laborator pentru determinarea eventualelor contaminări cu hidrocarburi înainte de începerea lucrărilor și la finalizarea acestora.

5.3. Resurse de apă

Coridorul drumului R7 traversează bazinele hidrografice ale râurilor Nistru și Prut, intersectând cursuri de apă importante precum Căinari, Cubolta, Răut, Copăceanca și Camenca. Monitorizările realizate în iunie 2026 indică o stare critică a resurselor de apă locale: râurile Copăceanca și Camenca sunt clasificate în Clasa V de calitate (foarte rea), prezentând un deficit sever de oxigen și încărcături organice mari. În ceea ce privește apele subterane, s-a identificat o contaminare bacteriologică masivă (*E. coli* și enterococi) în aproape toate fântânile investigate, precum și concentrații de nitrați care depășesc de 4-5 ori limita legală în localități precum Nicoreni și Pîrjota.

Impacturi adverse potențiale:

- Faza de construcție: Cele mai mari riscuri (evaluate cu semnificație Ridicată) sunt legate de creșterea turbidității și sedimentarea cursurilor de apă în timpul lucrărilor de reabilitare a podurilor peste râurile Cubolta, Răut și Camenca. Alte riscuri includ scurgerile accidentale de hidrocarburi de la utilaje, gestionarea necorespunzătoare a apelor uzate de pe șantiere și alterarea modelelor locale de drenaj prin excavări și depozități temporare de materiale.
- Faza de operare: Impactul principal provine din scurgerile de ape pluviale de pe suprafața carosabilă, care pot transporta suspensii solide, metale grele și reziduuri petroliere către solurile și corpurile de apă receptoare. De asemenea, există un risc moderat de poluare acută în cazul unor accidente rutiere care implică vehicule ce transportă substanțe periculoase.
- Beneficii pentru mediu:
- Controlul îmbunătățit al scurgerilor: Modernizarea sistemelor de colectare a apelor pluviale (șanțuri, rigole, podețe) va reduce eroziunea taluzurilor și va preveni acumularea apei pe carosabil.
- Reducerea poluării difuze: Fluidizarea traficului pe drumul reabilitat va diminua condițiile de „stop-and-go”, reducând astfel cantitatea de poluanți reziduali depuși pe drum care ar putea fi spălați în bazinele hidrografice.
- Protecție prin tratare: Proiectul prevede instalarea de separatoare de hidrocarburi în zonele sensibile, asigurând epurarea primară a apelor pluviale înainte de deversare.

Măsuri de atenuare și gestionare:

- Măsuri obligatorii la traversările de râuri: Este obligatorie instalarea barierelor de sedimente (garduri de siloz) și a bazinelor de decantare temporare la podurile Cubolta (PC 241+45), Răut (PC 384+26) și Camenca (PC 624+95) pentru a proteja ecosistemele acvatice degradate.
- Protecția sănătății lucrătorilor: Având în vedere contaminarea fântânilor locale, personalului de șantier îi este strict interzisă utilizarea apei din surse locale pentru băut sau igienă, antreprenorul având obligația de a furniza exclusiv apă îmbuteliată certificată.
- Gestionarea utilajelor și materialelor: Mentenanța utilajelor se va face doar în zone impermeabilizate dotate cu separatoare de ulei, iar depozitele de materiale vor fi amplasate la o distanță de cel puțin 50 m față de cursurile de apă.
- Prevenirea poluării accidentale: Implementarea unui Plan de Prevenire a Poluării și de Intervenție în caz de Urgență, inclusiv dotarea fiecărui punct de lucru cu kituri anti-vărsare (spill kits).

- Monitorizare și întreținere: Efectuarea analizelor de calitate a apei (pH, suspensii, BOD5, COD, hidrocarburi) înainte, în timpul și după finalizarea lucrărilor. În faza de operare, sistemele de drenaj și separatoarele vor fi inspectate și curățate de cel puțin două ori pe an.

5.4. Biodiversitate și conservarea naturii

Coridorul drumului R7 traversează peisaje diversificate de silvostepă din nordul Moldovei, intersectând zone cu o valoare ecologică ridicată. În cadrul Lotului 3, traseul se învecinează cu situl Emerald „Prutul de Mijloc” și traversează rezervațiile naturale forestiere Șaptebani și Lucăcenii. Aceste ecosisteme adăpostesc o biodiversitate bogată, incluzând aproximativ 190 de specii de păsări (unele protejate, precum *Acvila țipătoare mică*) și mamifere de interes conservuționist, cum este Pisica sălbatică (*Felis silvestris*). Loturile 1, 2 și 4 traversează preponderent terenuri agricole și habitate modificate, situl Emerald „Lunca Baraboi” (aferent Lotului 2) aflându-se la o distanță sigură de 6,5 km față de drum.

Impacturi adverse potențiale:

- Faza de construcție: Cel mai semnificativ impact este legat de defrișarea vegetației, fiind estimată eliminarea a aproximativ 1.628 de arbori pentru Loturile 1-4. Lucrările pot genera perturbări temporare ale faunei prin zgomot, vibrații și praf, afectând perioadele de cuibărit ale păsărilor și de reproducere a mamiferelor. Există, de asemenea, un risc de fragmentare a habitatelor și perturbare a rutelor de migrație locală.
- Faza de operare: Riscurile reziduale includ coliziunile între vehicule și animale (în special în zonele forestiere din Lotul 3) și poluarea difuză (praf, gaze de eșapament) care poate afecta calitatea habitatelor din imediata vecinătate a drumului.

Beneficii pentru mediu:

- Restabilirea conectivității: Proiectul prevede utilizarea a 12 structuri existente (poduri și podețe din Loturile 1-4) ca pasaje ecologice (ecoducte) pentru a facilita deplasarea în siguranță a faunei mici și medii pe sub carosabil, reducând riscul de coliziune.
- Reducerea poluării locale: Fluidizarea traficului va asigura viteze constante, eliminând opririle frecvente și reducând astfel emisiile de gaze de eșapament și depunerile de praf pe vegetația adiacentă.

Măsuri de atenuare și gestionare:

- Restricții sezoniere: Pentru a proteja perioadele de cuibărit, defrișările în zonele forestiere sunt strict interzise între mijlocul lunii martie și august, fiind permise doar în intervalul septembrie – mijlocul lunii martie.
- Supraveghere specializată: Antreprenorul are obligația de a angaja un expert în biodiversitate pentru a monitoriza zonele sensibile și a identifica eventuale cuiburi de păsări răpitoare sau colonii de lilieci în structurile podurilor înainte de începerea lucrărilor.
- Protecția vegetației: Se vor stabili zone de protecție de minim 1,5 metri în jurul arborilor păstrați, fiind interzisă depozitarea materialelor în acest perimetru.
- Reîmpădurire și semnalizare: Se vor efectua plantări compensatorii exclusiv cu specii native (stejar, frasin, tei), în coordonare cu Agenția „Moldosilva”. În zonele forestiere (Lotul 3) vor fi instalate indicatoare rutiere de avertizare privind prezența animalelor sălbatice.
- Monitorizare: Se va efectua o monitorizare continuă a habitatelor și a mortalității animalelor pe durata construcției și în primii ani de operare pentru a evalua eficacitatea măsurilor de protecție.

5.5. Impacturi cumulative

Evaluarea impacturilor cumulative 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 analiză este esențială pentru a înțelege presiunea totală asupra mediului și a comunităților locale.

Interacțiunea cu proiectele majore de infrastructură tehnico-edilitară:

- Clusterul Prut (Raionul Rîșcani): Proiectul R7 se suprapune cu investiții strategice în infrastructura de alimentare cu apă și canalizare, în special cu un proiect finanțat de Banca Mondială (2024) pentru extinderea serviciilor în localități precum Păscăuți, Gălășeni și Hiliuți. Reconstrucția drumului R7 trebuie sincronizată cu instalarea conductelor de aducțiune a apei din râul Prut pentru a asigura compatibilitatea platformei drumului cu noile rețele.
- Gestiunea Utilităților: Documentația tehnică include capitole specifice pentru reproiectarea și relocarea rețelelor de utilități existente (apă, gaz, electricitate, comunicații) situate în zona de influență a drumului, pentru a evita conflictele de execuție și întreruperea serviciilor către populație.

Impactul activităților extractive (Cariere de piatră): Interacțiunea dintre transportul materialelor de construcție și operațiunile carierelor locale (Duruitoarea, Șaptebani) generează un impact cumulativ asupra calității aerului.

- Poluarea cu praf: Camioanele de mare tonaj care circulă pe drumuri locale neasfaltate sau prost întreținute pentru a se conecta la traseul R7 generează emisii semnificative de praf.
- Efecte asupra sănătății: Această situație duce la reducerea vizibilității și efecte adverse asupra sănătății populației în satele Șaptebani, Gălășeni și Petrușeni.

Dezvoltarea economică și presiunea traficului transfrontalier:

- Expansiunea urbană și economică: Îmbunătățirea conectivității prin coridorul TEN-T va atrage noi investiții logistice și comerciale de-a lungul drumului R7. Acest lucru poate duce la schimbarea permanentă a utilizării terenurilor (din agricole în industriale/servicii) și la creșterea presiunii asupra resurselor locale de apă și a sistemelor de gestionare a deșeurilor.
- Presiunea traficului la frontieră: În zona Costești, concentrarea fluxurilor de trafic greu poate duce la congestii severe și creșterea emisiilor dacă nu există o planificare integrată a zonelor de parcare și așteptare.

Contextul specific al orașului Drochia:

- Suprapunerea lucrărilor: Există preocupări privind impacturile cumulative în faza de construcție din cauza suprapunerii preconizate a lucrărilor la Varianta de Ocolire (Lotul 4) cu cele de reabilitare a Loturilor 1 și 2.
- Beneficii cumulative în operare: Implementarea combinată a acestor segmente va reduce substanțial impacturile de mediu în interiorul orașului prin devierea traficului de tranzit, diminuând zgomotul, vibrațiile și praful în zonele locuite.

Managementul impacturilor cumulative: Gestionarea eficientă necesită o coordonare inter-instituțională strânsă între Administrația Națională a Drumurilor, autoritățile locale (LPA), operatorii de utilități și Agenția de Mediu. Este obligatoriu ca măsurile de atenuare să fie sincronizate la nivel regional, nu doar la nivelul fiecărui lot individual de contract.

5.6. Impacturi induse (consecințe indirecte)

Impacturile induse reprezintă acele schimbări predictibile, dar neplanificate, care sunt stimulate de implementarea Proiectului R7 și care pot apărea ulterior sau în locații diferite față de ampriza directă a drumului. Aceste consecințe indirecte vizează dezvoltarea economică, utilizarea terenurilor și presiunea asupra resurselor naturale.

Dezvoltarea economică regională și expansiunea urbană

- Atragerea investițiilor: Modernizarea coridorului R7 și integrarea sa în rețeaua TEN-T va crește atractivitatea regiunii pentru investitori, stimulând apariția de noi unități logistice, depozite și servicii comerciale de-a lungul traseului.
- Schimbarea utilizării terenurilor: Această dezvoltare economică poate genera o transformare treptată a terenurilor din categorii agricole în zone industriale sau de servicii, crescând totodată presiunea asupra sistemelor locale de alimentare cu apă și gestionare a deșeurilor.
- Consolidarea lanțurilor valorice: Îmbunătățirea infrastructurii va sprijini indirect producătorii agricoli prin optimizarea transportului către unitățile de procesare și punctele de export, crescând competitivitatea sectorului agrar în raioanele Soroca, Drochia și Rîșcani.

Accesibilitatea socială și turismul

- Acces la servicii esențiale: Dincolo de beneficiile directe de timp, reabilitarea drumului va facilita un acces mai rapid și mai fiabil al populației rurale la spitalele raionale, centrele educaționale și piețele urbane, îmbunătățind indicatorii de bunăstare socială.
- Potențial turistic: Condițiile de drum îmbunătățite pot crește fluxul de vizitatori către obiectivele de patrimoniu cultural (ex. Cetatea Soroca) și rezervațiile naturale din regiune (ex. „Suta de Movile”), oferind oportunități pentru dezvoltarea turismului rural.

Presiunea antropică asupra biodiversității

- Creșterea frecvenței zonelor naturale: Facilitarea accesului către zonele forestiere sensibile (în special în Lotul 3 – Șaptebani, Lucăceni) poate duce la o creștere a numărului de vizitatori spontani, activități de camping și recreere. Acest fenomen necesită o monitorizare mai intensă din partea entităților silvice pentru a preveni degradarea habitatelor, riscul de incendii sau depozitarea necontrolată a deșeurilor.

Dinamicile traficului și emisiile

- Atragerea traficului de tranzit: Modernizarea poate induce o redistribuire a fluxurilor de transport de pe alte rute naționale către R7. Deși fluidizarea reduce emisiile per vehicul, volumul total de trafic atras pe termen lung ar putea menține sau crește sarcinile totale de poluanți atmosferici (NO₂, PM) în comunitățile adiacente.

Managementul impacturilor induse: Aceste consecințe vor fi gestionate prin coordonarea planificării rutiere cu strategiile de dezvoltare urbană și regională ale autorităților publice locale (LPA). Administrația Națională a Drumurilor va monitoriza indicatorii de siguranță și mediu în faza de operare pentru a adapta măsurile de control al traficului și protecție a zonelor sensibile în funcție de noile dinamici induse de Proiect.

5.7. Impactul asupra peisajului și impactul vizual

Coridorul drumului R7 traversează un peisaj rural tipic moldovenesc, caracterizat prin predominanța terenurilor agricole, zone rezidențiale discontinue, fragmente de vegetație naturală și suprafețe construite. Peisajul variază de la câmpii ușor ondulate la zone moderat colinare, cu un caracter deschis dedicat producției agricole în majoritatea

loturilor. Zonele cele mai sensibile din punct de vedere vizual și al peisajului sunt cele forestiere (rezervațiile Șaptebani și Lucăceni) și zonele riverane cursurilor de apă (Pрут și Nistru).

Impacturi adverse potențiale:

- Faza de construcție:
 - Modificarea temporară a caracteristicilor vizuale ale zonei prin prezența organizărilor de șantier, depozitelor de materiale, utilajelor grele și a drumurilor de acces temporare.
 - Defrișarea vegetației rutiere: Se estimează eliminarea a aproximativ 1.628 de arbori pentru Loturile 1-4, ceea ce va altera aspectul coridorului verde existent.
 - Impactul gropilor de împrumut: Lucrările de extracție a agregatelor vor genera o alterare temporară a formelor de relief locale și a peisajului natural prin decopertări și excavări.
 - Poluarea cu praf: Depunerile de praf pe vegetația adiacentă și pe clădiri pot afecta temporar estetica zonelor traversate.
- Faza de operare:
 - Prezența infrastructurii moderne: Instalarea de bariere metalice, semnalizare reflectorizantă, iluminat stradal și construcția de sensuri giratorii vor modifica permanent caracterul rural tradițional al traseului, conferindu-i un aspect industrializat.
 - Fragmentarea peisajului: În special în cadrul Variantei de Ocolire Drochia (Lot 4), noul aliniament de tip „greenfield” va diviza terenurile agricole deschise, modificând structura vizuală a peisajului periurban.

Măsuri de atenuare și gestionare:

- Restaurarea siturilor afectate: La finalizarea lucrărilor, toate suprafețele ocupate temporar (tabere de lucru, drumuri de acces) vor fi restaurate la starea inițială sau mai bună.
- Managementul gropilor de împrumut: După terminarea extracției, siturile vor fi nivelate și modelate (pante de maxim 1:3) pentru a se integra armonios în peisajul înconjurător.
- Reîmpăduriri și plantări compensatorii: Se vor efectua plantări de arbori și arbuști utilizând exclusiv specii native adaptate condițiilor locale (stejar, frasin, tei), în coordonare cu Agenția „Moldsilva”.
- Bariere naturale: Prioritatea va fi acordată creării de perdele forestiere de protecție și zone tampon verzi, care vor servi drept ecrane vizuale naturale și bariere împotriva zgomotului și prafului.
- Protecția arborilor existenți: Stabilirea unor zone de protecție de minim 1,5 metri în jurul arborilor păstrați pentru a preveni deteriorarea acestora în timpul lucrărilor.
- Controlul prafului: Utilizarea sistemelor de stropire cu apă în zonele locuite pentru a menține aspectul curat al fațadelor și al vegetației.

Reabilitarea carosabilului va elimina aspectul degradat actual (gropi, pavaj neuniform, eroziune), oferind un aspect estetic îngrijit și modern întregului coridor R7. De asemenea, în Drochia, devierea traficului greu va contribui la revitalizarea peisajului urban, reducând poluarea vizuală și degradarea infrastructurii din centrul orașului.

5.8. Aprovizionarea cu materii prime și transportul acestora, inclusiv cariere

Materialele de construcție necesare pentru reabilitarea drumului R7 vor fi asigurate de la o serie de cariere licențiate și unități de producție situate în regiunile de centru și nord ale Republicii Moldova,. Selecția furnizorilor se bazează pe capacitatea de producție, calitatea materialelor (conformitatea cu standardele europene EN implementate din

2021) și proximitatea față de șantier pentru a asigura eficiența costurilor și fiabilitatea tehnică,.

Principalele surse identificate includ,:

- Cariera Duruitoarea: Piatră spartă (LA50).
- Cariera Șaptebani: Pietriș de calcar.
- Cariera Cosăuți: Piatră de granit spartă.
- Cariera Vasilcău: Balast și nisip.
- Cariera Beleavinți: Piatră spartă (LA30).
- Unități din Bălți și Chișinău (UBA/UBC): Beton asfaltic, beton de ciment și prefabricate din beton armat.

Impactul transportului și al extracției: Transportul acestor agregate implică utilizarea intensivă a camioanelor de mare tonaj, generând o serie de riscuri pentru comunitățile locale,:

- Poluarea cu praf: Aceasta este o preocupare majoră în satele Șaptebani, Gălășeni și Petrușeni, unde camioanele care transportă materiale de la carierele locale pe drumuri neasfaltate sau prost întreținute ridică cantități mari de praf, afectând vizibilitatea și sănătatea locuitorilor,.
- Zgomot și vibrații: Operarea utilajelor grele și circulația camioanelor prin localități vor crește nivelul de zgomot, în special în zonele unde casele sunt foarte aproape de drum,.
- Uzură și siguranță: Transportul materialelor poate deteriora drumurile locale și crește riscul de accidente rutiere în intersecțiile cu drumul R7,.

Măsuri de atenuare și gestionare: Pentru a minimiza aceste impacturi, proiectul prevede reguli stricte pentru antreprenori și furnizori:

- Managementul transportului: Toate camioanele care transportă materiale vrac trebuie să fie obligatoriu acoperite cu prelate pentru a preveni dispersia prafului,.
- Controlul prafului și curățenia: Antreprenorul trebuie să instaleze sisteme de spălare a roților la ieșirile din cariere și să asigure curățarea/stropirea periodică a drumurilor de acces utilizate,.
- Restricții de viteză și program: Vehiculele de construcție vor avea o limită de viteză de maximum 40 km/h în localități,.
- Transportul va fi programat pentru a evita orele de vârf și perioadele de odihnă ale comunităților.
- Reciclarea (Beneficiu major): Pe Loturile 1, 2 și 3, se va utiliza metoda reciclării la rece a asfaltului existent, ceea ce va reduce semnificativ volumul de materii prime noi necesare și, implicit, numărul de curse ale camioanelor, diminuând emisiile și presiunea asupra resurselor naturale,.
- Reabilitarea carierelor: Orice groapă de împrumut sau carieră nouă (dacă va fi cazul) va fi operată conform unui plan de management care prevede depozitarea selectivă a solului fertil și restaurarea completă a peisajului după finalizarea extracției.

5.9. Impactul privind siguranța rutieră

Siguranța rutieră reprezintă un pilon central al proiectului de reabilitare a drumului R7, având în vedere că Republica Moldova se numără printre țările cu cele mai periculoase drumuri din Europa, având o rată a mortalității pe drumurile naționale (8,3 decese la 100.000 de locuitori) aproape dublă față de media Uniunii Europene. Deși accidentele pe traseul R7 reprezintă o mică parte din totalul național, ponderea deceselor în aceste incidente este disproporționat de mare.

Situația actuală și deficiențe identificate: Analiza stării actuale și Auditul de Siguranță Rutieră (RSA) au

evidențiat multiple riscuri cauzate de infrastructura deficitară:

- **Infrastructură incompletă:** Lipsa barierelor de protecție în zonele periculoase, absența marcajelor rutiere și a stâlpilor de ghidare, precum și iluminatul stradal insuficient în localități.
- **Conflicte de trafic mixt:** Drumul îndeplinește o dublă funcție (tranzit și distribuție locală), ceea ce duce la interacțiuni periculoase între traficul de mare viteză și utilajele agricole lent, care adesea nu au rute alternative.
- **Tipuri de accidente:** Cele mai frecvente tipuri de accidente pe R7 sunt răsturnările vehiculelor și coliziunile laterale sau din spate, indicând probleme de geometrie a drumului, vizibilitate redusă și manevre nesigure la intrarea/ieșirea din proprietăți.

Impacturi în faza de construcție: Siguranța rutieră pe durata lucrărilor este evaluată ca având o semnificație ridicată a impactului. Riscurile principale includ:

- Interacțiunea dintre utilajele grele de construcție și traficul local/de tranzit, în special în zonele periurbane din Drochia și Rîșcani.
- Risc sporit pentru utilizatorii vulnerabili (pietoni, copii, vârstnici) în localități precum Chetrosu, unde gimnaziul se află la doar 20 de metri de drum.
- Vizibilitate redusă din cauza prafului și a configurațiilor temporare ale drumului (îngustări de benzi, devieri).

Impacturi și beneficii în faza de operare: Modernizarea va aduce beneficii majore pe termen lung, dar generează și riscuri reziduale care trebuie gestionate:

- **Beneficiu major:** Implementarea standardelor moderne de siguranță (semnalizare reflectorizantă, bariere de protecție noi, iluminat modern) va reduce semnificativ riscul de accidente grave.
- **Varianta de Ocolire Drochia (Lotul 4):** Va elimina traficul greu de tranzit din centrul orașului, reducând considerabil riscul de accidente urbane.
- **Risc de viteză:** Îmbunătățirea calității asfaltului poate încuraja creșterea vitezei de deplasare prin localități, crescând severitatea potențialelor coliziuni dacă limitele de viteză nu sunt aplicate riguros.

Măsuri de atenuare și recomandări tehnice: Proiectul integrează recomandările RSA pentru a crea un mediu rutier „iertător” care să compenseze erorile umane:

- **În localități:** Construcția de trotuare continue, insule de refugiu pentru pietoni, treceri de pietoni securizate și instalarea de camere de supraveghere a vitezei la intrările în sate.
- **Amenajarea intersecțiilor:** Redezvoltarea intersecțiilor critice prin instalarea de sensuri giratorii (inclusiv configurații de tip turbo-giratoriu pentru Loturile 1-3) și benzi de accelerare/decelerare.
- **Bariere de siguranță:** Toate terminațiile barierelor metalice vor fi ancorate în sol și curbate în afara carosabilului pentru a preveni impactul frontal fatal.
- **Măsuri pentru vizibilitate:** Utilizarea sistemelor de iluminat inteligente (posibil alimentate solar) și instalarea de benzi rezonatoare (rumble strips) pentru a alerta șoferii în apropierea curbilor periculoase sau a intrărilor în localități.
- **Trafic agricol:** Prevederea unor soluții dedicate pentru utilajele agricole, cum ar fi semnalizare specifică sau segmente de drum cu bandă suplimentară (jumătate de bandă) unde este fezabil, pentru a permite depășirea în siguranță.

Proiectul este aliniat cu Programul Național de Siguranță Rutieră 2025–2030, care vizează o reducere drastică a numărului de victime prin infrastructură sigură și educarea participanților la trafic.

5.10. Impactul traficului rutier, zgomotului și vibrațiilor

Traficul rutier este în prezent principala sursă de zgomot și vibrații ambientale de-a lungul coridorului R7. Monitorizarea de bază efectuată în mai 2026 în localități precum Șolcani, Zgurița, Chetrosu și Nicoreni a indicat niveluri de zgomot pe timp de zi cuprinse între 49,00 și 51,55 dB(A). Aceste valori se încadrează în limita legală de 55 dB(A) stabilită pentru zonele rezidențiale, confirmând un mediu acustic actual conform standardelor. Nu au fost raportate reclamații anterioare legate de zgomot, iar vibrațiile actuale sunt generate strict de interacțiunea dintre roți și carosabilul degradat.

Impacturi adverse potențiale:

- Faza de construcție: Reabilitarea va genera o creștere temporară, dar semnificativă, a nivelurilor de zgomot și vibrații (semnificație Moderată). Sursele majore includ utilajele grele (freze de asfalt, compactoare, excavatoare) și camioanele de transport materiale. Vibrațiile rezultate din activitățile de compactare pot cauza oboseală structurală sau daune minore (fisuri) clădirilor vulnerabile situate la distanțe de doar 10–25 m de axa drumului în sate precum Șaptebani, Petrușeni, Zgurița sau Chetrosu.
- Faza de operare: Modernizarea drumului și integrarea sa în rețeaua TEN-T va atrage volume mai mari de trafic, inclusiv vehicule grele de marfă, ceea ce ar putea crește nivelul de zgomot pe termen lung, în special pe timp de noapte.

Beneficii anticipate:

- Reducerea zgomotului prin calitatea pavajului: Un carosabil neted va elimina zgomotul de rulare și vibrațiile cauzate în prezent de gropi, denivelări și manevrele de frânare/accelerare bruscă.
- Revitalizarea urbană în Drochia (Lotul 4): Construcția variantei de ocolire va genera un impact social pozitiv major, deviind traficul greu de tranzit din centrul orașului. Aceasta va reduce substanțial poluarea fonică și vibrațiile în zonele sensibile, precum spitalele, școlile și cartierele rezidențiale centrale.

Măsuri de atenuare și gestionare:

- Program strict de lucru: Toate activitățile zgomotoase vor fi efectuate exclusiv pe timp de zi, fiind interzise în zilele de odihnă și sărbătorile legale.
- Controlul la sursă: Utilizarea echipamentelor cu emisii reduse de zgomot, mentenanța lor regulată și interzicerea funcționării motoarelor în regim de ralanti (no idling).
- Restricții de viteză: Limitarea vitezei vehiculelor de construcție la maximum 40 km/h în localități.
- Protecția clădirilor: Înainte de începerea lucrărilor, se va efectua o documentare fotografică și o inspecție vizuală a tuturor clădirilor din proximitate pentru a stabili starea lor structurală inițială și a monitoriza eventualele daune cauzate de vibrații.
- Bariere naturale: Se va pune accent pe menținerea și plantarea de perdele forestiere de protecție de-a lungul drumului, care servesc drept ecrane fonoabsorbante naturale și reduc dispersia prafului.
- Notă privind barierele fonice: În prezent, nu sunt prevăzute panouri fonoabsorbante permanente, deoarece nivelurile actuale sunt sub limitele legale, iar în cadrul consultărilor publice, locuitorii nu au solicitat aceste structuri, prioritizând siguranța și controlul prafului.

Monitorizare: Pe durata construcției, se vor efectua măsurători periodice de zgomot în punctele critice (ex: lângă școala din Chetrosu). În faza de operare, NRA va monitoriza nivelurile de zgomot la receptori reprezentativi la fiecare 6 luni, timp de 2 ani după finalizare, pentru a evalua necesitatea unor măsuri suplimentare în funcție de

evoluția traficului.

5.11. Gestionarea deșeurilor

Gestionarea corectă a deșeurilor reprezintă o componentă esențială a protecției mediului în cadrul Proiectului R7, fiind reglementată de Legea nr. 209/2016 privind deșeurile și de Cerința de Performanță 3 (PR3) a BERD.

Principalele fluxuri de deșeuri identificate:

- Deșeuri inerte din construcții și demolări:
 - Asfalt frezat: Va fi reutilizat în proporție mare prin metoda reciclării la rece pentru stabilizarea bazei drumului (în special pe Loturile 1, 2 și 3), reducând necesarul de materiale virgine și volumul de deșeuri depozitate.
 - Beton spart și borduri: Generate din demolarea podețelor și reconstrucția podurilor majore.
 - Sol excavat: Surplusul va fi utilizat pentru umplerea zonelor de eroziune locală sau transportat la depozite autorizate.
- Deșeuri vegetale: Rezultate din curățarea taluzurilor și defrișarea a aproximativ 1.628 de arbori (Loturile 1-4). Masa lemnoasă va fi gestionată conform permiselor de tăiere și predată autorităților silvice sau locale.
- Deșeuri periculoase: Includ uleiuri uzate, filtre de ulei și combustibil, cârpe contaminate cu produse petroliere, vopsele și adezivi. Acestea necesită manipulare strictă pentru a preveni contaminarea solului și a apei.
- Deșeuri municipale și menajere: Generate în principal în taberele de lucru ale muncitorilor.
- Deșeuri metalice și lemnoase: Armături din oțel recuperate de la poduri și cofraje uzate sau paleți deteriorați.

Principii și măsuri de gestionare în faza de construcție:

- Aplicarea ierarhiei deșeurilor (3R): Reducere, Reutilizare, Reciclare. Prioritatea este reutilizarea materialelor pe șantier pentru a minimiza consumul de resurse naturale.
- Organizarea pe șantier: Antreprenorul are obligația de a amenaja zone de depozitare temporară clar marcate, dotate cu containere separate pentru colectarea selectivă (plastic, metal, hârtie, sticlă, deșeuri municipale).
- Manipularea deșeurilor periculoase: Acestea vor fi colectate în recipiente sigilate, pe suprafețe impermeabilizate și predate exclusiv operatorilor licențiați.
- Interdicții stricte: Este strict interzisă abandonarea, îngroparea sau arderea deșeurilor pe șantier sau în zonele adiacente (păduri, cursuri de apă).
- Facilități sanitare: Se vor asigura toalete ecologice portabile pentru muncitori, care vor fi întreținute regulat de prestatori autorizați.

Gestionarea în faza de operare: Administrația Națională a Drumurilor (AND) va asigura curățenia permanentă prin:

- Colectarea periodică a deșeurilor din stațiile de autobuz, parcuri și zone de odihnă.
- Întreținerea sistemelor de tratare a apelor pluviale (Lotul 6), incluzând eliminarea anuală a sedimentelor și a reziduurilor petroliere din separatoarele de hidrocarburi.

Monitorizare și Responsabilitate: Antreprenorul va elabora un Plan de Gestionare a Deșeurilor ca parte a C-ESMP, va ține evidența strictă a cantităților generate și va raporta lunar către Inginerul Supervizor și AND. Monitorizarea va include inspecții vizuale săptămânale ale curățeniei șantierului și verificarea documentelor care atestă transferul deșeurilor către operatori autorizați.

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

6.1. Impactul asupra comunității

Beneficii sociale majore:

- Siguranță rutieră sporită: Modernizarea intersecțiilor, instalarea iluminatului stradal, a trotuarelor și a trecerilor de pietoni securizate vor reduce semnificativ riscul de accidente grave în localități.
- Revitalizarea orașului Drochia (Lot 4): Construcția variantei de ocolire va devia traficul greu de tranzit din centrul urban, reducând considerabil poluarea fonică, praful și vibrațiile în zonele cu spitale și școli.
- Acces îmbunătățit la servicii: Reabilitarea drumului va asigura conexiuni mai rapide și mai sigure pentru cei peste 200.000 de locuitori din Soroca, Drochia și Rîșcani către spitalele raionale, instituțiile de învățământ și piețe.
- Oportunități economice: Crearea de locuri de muncă temporare pe durata construcției și stimularea afacerilor locale prin îmbunătățirea logisticii și a conectivității transfrontaliere TEN-T.

Impacturi adverse potențiale:

- Construcție (impact temporar): Disconfort generat de praf, zgomot și vibrații, în special pentru casele situate la mai puțin de 20 m de drum (ex. localitățile Șolcani, Chetrosu, Rîșcani).
- Restricții de acces: Blocarea temporară a accesului la locuințe, afaceri și terenuri agricole pe durata lucrărilor.
- Exproprieri (Lot 4): Impact semnificativ prin achiziția permanentă de terenuri agricole (aprox. 19,71 ha) pentru varianta de ocolire Drochia, afectând veniturile proprietarilor din Țarigrad și Miciurin.
- Riscuri de siguranță: Interacțiunea dintre traficul local (inclusiv copii și vârstnici) și utilajele grele de șantier.

Măsuri de atenuare și gestionare:

- Planul de Management al Traficului (TMP): Asigurarea unor rute alternative sigure și menținerea accesului la proprietăți și terenuri agricole pe tot parcursul execuției.
- Compensări echitabile (LARF/PR5): Despăgubiri la costul de înlocuire completă și asistență pentru restabilirea mijloacelor de existență pentru persoanele afectate economic de exproprieri.
- Controlul noxelor și al zgomotului: Udarea regulată a drumurilor de șantier, acoperirea camioanelor cu prelate, limitarea vitezei la 40 km/h în sate și restricționarea lucrărilor zgomotoase la intervalul diurn.
- Mecanismul de Soluționare a Reclamațiilor (GRM): Punerea la dispoziția comunității a unor canale accesibile (bilingve, inclusiv anonime) pentru raportarea problemelor și soluționarea rapidă a acestora de către Administrația Națională a Drumurilor.
- Codul de Conduită al Muncitorilor: Implementarea unor reguli stricte pentru personalul de șantier pentru a preveni incidentele sociale și hărțuirea în comunitățile locale.

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

Gestionarea antreprenorilor și a taberelor de muncitori este un proces riguros, guvernat de standardele de performanță ale BERD (în special PR2 și PR4) și de legislația națională, menit să asigure conformitatea socială și

de mediu pe tot parcursul execuției lucrărilor.

A. Cadrul de Gestionare a Antreprenorilor

Administrația Națională a Drumurilor (AND/NRA), în calitate de unitate de implementare, delegă antreprenorului execuția măsurilor de atenuare, dar păstrează responsabilitatea generală pentru supravegherea acestora,.

- Cerințe contractuale: ESMP-ul proiectului este inclus în documentația de licitație, devenind o obligație contractuală obligatorie (bazată pe modelul FIDIC).
- Planul de Management al Antreprenorului (C-ESMP): Înainte de mobilizare, antreprenorul selectat are obligația de a elabora un C-ESMP detaliat, care să traducă cerințele generale în măsuri operaționale specifice șantierului, inclusiv planuri pentru sănătatea și securitatea în muncă (OHS), gestionarea deșeurilor și a traficului.
- Personal calificat: Antreprenorul trebuie să numească experți dedicați (Responsabil de Mediu, Consultant Social, Ofițer OHS) pentru a asigura implementarea zilnică a standardelor de mediu și sociale.
- Oversight și raportare: Inginerul Supervizor (Supervising Engineer) monitorizează zilnic conformitatea antreprenorului, aprobă locațiile facilităților temporare și raportează lunar progresul către AND.

B. Amplasarea și Gestionarea Taberelor de Muncitori

Deoarece locațiile exacte ale taberelor nu sunt cunoscute în faza de proiectare, antreprenorul va stabili aceste zone în strânsă consultare cu autoritățile locale și cu aprobarea AND și a Supervizorului.

Criterii de amplasare (Siting):

- Evitarea zonelor sensibile: Taberele trebuie amplasate în afara ariilor protejate (ex: siturile Emerald, rezervele forestiere), în afara zonelor inundabile și la o distanță de cel puțin 500 m de receptori sensibili (școli, spitale, zone rezidențiale dense).
- Prioritizarea terenurilor degradate: Se va acorda prioritate utilizării terenurilor industriale existente sau a celor aflate în proprietatea statului pentru a minimiza impactul asupra proprietăților private și a terenurilor agricole.

Standarde de gestionare și operare:

- Calitatea cazării: Facilitățile trebuie să respecte ghidul IFC/BERD privind cazarea muncitorilor, asigurând spațiu adecvat, ventilație, iluminat, protecție împotriva incendiilor și dotări sanitare separate pentru femei și bărbați.
- Servicii esențiale: Antreprenorul trebuie să furnizeze exclusiv apă potabilă îmbuteliată (din cauza contaminării fântânilor locale), sisteme de canalizare etanșe (fose septice sau toalete ecologice) și colectarea separată a deșeurilor.
- Conduită socială: Operarea taberei include implementarea unui Cod de Conduită al Muncitorilor, care impune respectul față de comunitățile locale, toleranță zero pentru violența bazată pe gen (GBVH) și hărțuire, precum și restricționarea vizitatorilor neautorizați.
- Managementul riscurilor de mediu: Zonele de mentenanță a utilajelor și depozitele de combustibil din cadrul taberei trebuie să fie impermeabilizate și dotate cu separatoare de hidrocarburi și kituri de intervenție în caz de scurgeri.

C. Dezafectarea și Restaurarea

La finalizarea lucrărilor, antreprenorul are obligația de a îndepărta toate structurile temporare, de a curăța resturile și de a restaura terenul la starea inițială sau mai bună (inclusiv prin recultivarea solului vegetal păstrat anterior și

re-vegetare), proces verificat și recepționat formal de AND și autoritățile locale,,.

6.3. Impactul asupra patrimoniului cultural

Proiectul de reabilitare a drumului R7 nu va genera impacturi fizice directe, demolări sau intruziuni structurale asupra monumentelor istorice și religioase înregistrate, deoarece acestea și zonele lor de protecție legală (100–500 m) sunt situate la distanțe sigure de aliniamentul lucrărilor. Totuși, au fost identificați receptori culturali sensibili situați în imediata proximitate a carosabilului, precum Biserica din Șolcani (la 14 m), monumentul comemorativ din Petrușeni (la 15 m) și Biserica Golgota din Nicoreni (la 40 m), care pot experimenta un disconfort temporar cauzat de praf, zgomot și vibrații pe durata construcției. Deși probabilitatea întâlnirii unor vestigii arheologice necunoscute este scăzută pe secțiunile de reabilitare, riscul este considerat moderat în zonele cu aliniamente noi (Loturile 4, 5 și 6), fapt ce impune implementarea obligatorie a unei Proceduri de Descoperiri Întâmplătoare (Chance Find Procedure) și oprirea imediată a lucrărilor în cazul identificării unor artefacte. După finalizare, proiectul va aduce un beneficiu social net prin îmbunătățirea accesibilității către obiectivele de patrimoniu și turism din nordul Moldovei, cum sunt Cetatea Soroca sau Rezervația „Suta de Movile”.

6.4. Perturbări și sănătate și siguranță publică în timpul construcției

Pe durata execuției lucrărilor, comunitățile locale de-a lungul coridorului R7 vor experimenta perturbări temporare semnificative, precum creșterea nivelului de praf, zgomot și vibrații, alături de restricții temporare de acces către locuințe, afaceri și instituții publice. Riscurile pentru sănătatea și siguranța publică sunt considerate de semnificație ridicată, fiind cauzate de interacțiunea traficului local cu utilajele grele, prezența excavațiilor deschise și a configurațiilor temporare de drum, factori care cresc vulnerabilitatea pietonilor, în special a copiilor din zonele școlare (cum este gimnaziul din Chetrosu) și a persoanelor în vârstă. Pentru minimizarea acestor efecte, antreprenorii au obligația de a implementa Planuri de Management al Traficului (TMP) și de Sănătate și Siguranță Comunitară (CHSP), care includ măsuri stricte precum stropirea regulată cu apă pentru controlul prafului, limitarea vitezei la 40 km/h în localități, securizarea punctelor de lucru cu bariere de protecție, asigurarea iluminatului adecvat și menținerea unor rute alternative sigure pentru pietoni și vehiculele de urgență

6.5. Impactul asupra întreprinderilor și ocupării forței de muncă

Proiectul de reabilitare a drumului R7 va genera un impact socio-economic semnificativ, stimulând economia regională prin crearea de locuri de muncă directe, indirecte și induse în faza de construcție, având ca obiectiv ocuparea a circa 30-40% din pozițiile necalificate de către locuitorii din zona de influență. Deși întreprinderile situate de-a lungul coridorului, precum magazinele, atelierele și stațiile de alimentare, se pot confrunta cu perturbări temporare ale accesului, reducerea vizibilității sau a numărului de clienți pe durata lucrărilor, modernizarea infrastructurii va aduce beneficii majore pe termen lung prin reducerea costurilor de operare a vehiculelor, consolidarea lanțurilor valorice agricole și atragerea de noi investiții logistice datorită integrării traseului în rețeaua TEN-T. Pentru a minimiza efectele negative, antreprenorii sunt obligați să mențină accesul funcțional către unitățile economice, iar persoanele afectate de strămutarea economică permanentă sau temporară vor beneficia de măsuri

de restaurare a mijloacelor de existență și compensații pentru pierderea profitului net, în conformitate cu cerințele de performanță ale BERD.

6.6. Impactul asupra infrastructurii existente și a serviciilor publice

Proiectul de reabilitare a drumului R7 presupune interacțiuni complexe cu rețelele de utilități și infrastructura publică, necesitând relocarea sau protejarea conductelor de gaz, a sistemelor de apă și canalizare, a liniilor electrice și de telecomunicații conform standardelor naționale, pentru a preveni deteriorările structurale și întreruperea serviciilor către populație. Sunt vizate intersecții critice cu proiecte strategice, precum Clusterul Prut din raionul Rîșcani (finanțat de Banca Mondială) și apeductul Soroca-Bălți gestionat de „Acva-Nord” (Lot 6), unde reconstrucția drumului trebuie sincronizată riguros cu noile conducte de aducțiune pentru a asigura compatibilitatea platformei rutiere și a evita avariile. În plus, execuția lucrărilor poate afecta temporar accesul la servicii publice esențiale, având în vedere dependența majoră a celor peste 200.000 de locuitori de coridorul R7 pentru a ajunge la spitalele raionale și la instituțiile de învățământ, existând riscul de a prelungi timpul de răspuns al serviciilor de urgență 112 în zonele cu restricții de trafic. Pentru atenuarea acestor efecte, antreprenorii au obligația de a implementa un Plan de Management al Utilităților sub supravegherea Inginerului, de a informa locuitorii despre orice întrerupere planificată și de a menține accesul prioritar pentru vehiculele de intervenție pe tot parcursul șantierului.

6.7. Probleme și standarde privind forța de muncă

Proiectul de reabilitare a drumului R7 este guvernat de standarde riguroase privind managementul resurselor umane, fiind aliniat integral cu Cerința de Performanță 2 (PR2) a BERD și legislația muncii din Republica Moldova, ceea ce garantează contracte scrise, salarizare echitabilă, respectarea timpului de odihnă și interzicerea absolută a muncii forțate sau a minorilor. Deși legislația națională oferă protecții fundamentale, proiectul adresează deficiențele de implementare și supraveghere identificate în sector prin măsuri suplimentare obligatorii: stabilirea unui Mecanism de Soluționare a Reclamațiilor dedicat lucrătorilor (inclusiv prin canale anonime și protecție împotriva represaliilor), implementarea unor politici stricte împotriva hărțuirii și violenței bazate pe gen (GBVH) și monitorizarea activă a întregului lanț de aprovizionare (ex. cariere, stații de asphalt) pentru a preveni riscurile de sclavie modernă. Antreprenorii au obligația contractuală de a prioritiza recrutarea locală (cu o țintă de 30-40% pentru pozițiile necalificate), de a asigura instruire continuă în materie de sănătate și securitate în muncă (OHS) și de a garanta standarde de cazare decente în taberele de muncitori, conform normelor internaționale IFC/BERD, sub supravegherea directă a Administrației Naționale a Drumurilor și a Inginerului.

6.8. Achiziționarea de terenuri și relocarea

Proiectul de reabilitare a coridorului R7 (Loturile 1-4) a fost proiectat pentru a utiliza, pe cât posibil, amprenta drumului existent pentru a minimiza achizițiile de terenuri noi. Conform evaluărilor actuale, **nu este prevăzută nicio strămutare fizică** (demolarea locuințelor sau relocarea rezidenților) pe niciunul dintre aceste loturi. Impactul major este de natură economică, prin achiziția permanentă de terenuri productive, în special pentru varianta de ocolire și corecțiile de aliniament.

Necesitățile de achiziție de teren variază semnificativ, fiind concentrate în zonele cu aliniamente noi:

- Lot 1 (Soroca–Drochia): Aproximativ 7,0 ha de teren (77 de parcele, dintre care 59 private și 18 publice). Impactul este limitat, fiind asociat în principal cu reabilitarea și îmbunătățirile de siguranță.
- Lot 2 (Drochia–Rîșcani): Aproximativ 2,56 ha (126 de parcele: private, publice și cu proprietate nedeterminată). Consultările au confirmat că locuitorii nu au preocupări majore privind achiziția de teren pe acest sector.
- Lot 3 (Rîșcani–Costești): Aproximativ 3,62 ha (58 de parcele, majoritatea private — terenuri agricole și grădini). Impactul este considerat moderat, vizând în principal afaceri de pe marginea drumului și terenuri agricole.
- Lot 4 (Varianta de Ocolire Drochia): Reprezintă cel mai semnificativ impact dintre primele patru loturi, necesitând 19,71 ha (83 de parcele: 67 private și 16 publice). Fiind o secțiune nouă, achiziția va genera o strămutare economică importantă pentru proprietarii agricoli din Țarigrad și Miciurin.

Proiectul se desfășoară conform legislației Republicii Moldova (Legea 488/1999) și Cerinței de Performanță 5 (PR5) a BERD, aplicându-se standardele mai stricte în caz de divergență. Administrația Națională a Drumurilor (NRA) se angajează să aplice următoarele principii cheie:

- Costul de Înlocuire Completă (FRC): Toate activele pierdute (terenuri, structuri, culturi) vor fi compensate la valoarea de piață plus costurile de tranzacție, fără deduceri pentru amortizare.
- Restaurarea mijloacelor de existență: Este obligatorie asistența pentru restabilirea nivelului de trai al persoanelor afectate economic, inclusiv pentru utilizatorii informal (fără acte legale) care dețin culturi sau afaceri pe terenurile afectate.
- Negocierea amiabilă: Proiectul prioritizează obținerea drepturilor asupra terenurilor prin acorduri negociate cu proprietarii înainte de a recurge la procedura formală de expropriere.

Persoanele identificate ca vulnerabile (vârstnici singuri, familii sub pragul sărăciei, persoane cu dizabilități) vor primi asistență suplimentară personalizată, precum ajutor la înregistrarea actelor de proprietate, transport la consultări și prioritizarea plății compensațiilor.

Un Mecanism de Soluționare a Reclamațiilor (GRM) specific pentru achiziția de terenuri este stabilit pentru a aborda prompt preocupările legate de evaluări și drepturi, oferind canale de raportare bilingve și acces la mediere independentă înainte de apelul în instanță.

6.9. Impactul asupra traficului local și a accesului

Drumul R7 îndeplinește o funcție dublă: tranzit regional/național și acces local pentru așezări, ferme și întreprinderi. Deoarece nu este proiectat ca o autostradă cu acces controlat, managementul accesului se va concentra pe siguranță și formalizare, nu pe închiderea sistematică a intrărilor.

Impacturi adverse potențiale:

- Faza de construcție (semnificație Moderată spre Ridicăta):
 - Restricții temporare de acces către locuințe, afaceri și terenuri agricole din cauza lucrărilor la carosabil, podețe și sisteme de drenaj.
 - Creșterea timpului de călătorie și perturbarea fluxului normal de trafic prin devieri și închideri temporare de benzi.
 - Perturbarea transportului public prin relocarea temporară a stațiilor de autobuz și îngreunarea accesului pietonal către acestea.
 - Întârzieri pentru activitățile agricole, în special în perioadele critice de însămânțare și recoltare.

- Faza de operare (semnificație Moderată spre Scăzută):
 - Riscuri de viteză: Pavajul reabilitat poate încuraja viteze mai mari, crescând pericolozitatea manevrelor de viraj la stânga și a accesului din drumurile laterale dacă geometria nu este îmbunătățită.
 - Conflicte de trafic mixt: Persistența utilajelor agricole lent pe carosabil din cauza lipsei drumurilor colectoare paralele în anumite sectoare.

Beneficii anticipate:

- Fluidizarea traficului: Reducerea timpului de călătorie și a costurilor de operare a vehiculelor.
- Siguranță îmbunătățită: Reconfigurarea intersecțiilor, instalarea benzilor de accelerare/decelerare și a sensurilor giratorii va face accesul local mult mai sigur.
- Revitalizarea Drochia: Varianta de ocolire va elimina traficul greu de tranzit, îmbunătățind accesul și mobilitatea locală în centrul orașului.

Măsuri de atenuare și gestionare:

- Planul de Management al Traficului (TMP): Elaborarea unor scheme de circulație care să asigure cel puțin o rută de acces sigură către proprietăți în orice moment.
- Infrastructură temporară: Construirea de rampe de pietriș și drumuri de acces temporare rezistente la intemperii, adecvate pentru utilajele agricole.
- Comunicare proactivă: Notificarea prealabilă a comunităților (cu 7–14 zile înainte) cu privire la închiderile de drumuri sau devierile planificate, prin primării și rețele sociale.
- Planificarea lucrărilor: Fazarea execuției pentru a evita blocarea simultană a punctelor critice de acces și evitarea restricțiilor majore în perioadele de vârf agricol.
- Design optimizat: Integrarea recomandărilor Auditului de Siguranță Rutieră (RSA) prin consolidarea acostamentelor, iluminarea intersecțiilor și amenajarea de insule de refugiu pentru pietoni.

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

Proiectul de reabilitare a drumului R7 este clasificat în Categoria B conform politicilor BERD, impunând respectarea riguroasă a Cerințelor de Performanță 2 (Muncă și condiții de lucru) și 4 (Sănătate, siguranță și securitate).

Sănătatea și Securitatea în Muncă (OHS) Personalul de pe șantier este expus unui profil de risc ridicat din cauza operării în proximitatea traficului activ de mare viteză, utilizării utilajelor grele și expunerii la condiții meteorologice extreme (stres termic vara și hipotermie iarna). Alte pericole majore identificate includ:

- Zgomotul excesiv: expunerea prelungită la echipamente precum frezele de asfalt sau compactoarele poate cauza pierderea auzului și oboseală cronică.
- Vibrațiile: operarea uneltelor manuale vibrante poate genera sindromul vibrației mână-braț (HAVS).
- Lucrul la înălțime: riscuri de căderi fatale în timpul reabilitării celor 7 poduri majore de pe traseu.

Antreprenorii au obligația contractuală de a furniza gratuit Echipament Individual de Protecție (EIP), de a asigura instruirii zilnice („toolbox talks”) și de a menține kituri de prim ajutor și personal instruit la fiecare punct de lucru.

Sănătatea și Siguranța Publică (CHS) Comunitățile locale, în special copiii din zonele școlare (cum este Gimnaziul „Dimitrie Bunea” din Chetrosu, situat la doar 20 m de drum), sunt expuse riscurilor de accidente rutiere cauzate de interacțiunea cu vehiculele de șantier. De asemenea, orice restricție de trafic pe R7 poate crește timpii de răspuns ai Serviciului de Urgență 112, afectând accesul critic la spitalele raionale din Soroca, Drochia și Rîșcani.

Emisiile de praf și gazele de eșapament reprezintă un risc suplimentar pentru persoanele cu afecțiuni respiratorii cronice din localitățile riverane.

Riscuri critice identificate (Situția apei) Datele de laborator indică o stare critică a sănătății publice legată de resursele de apă locale: s-a identificat o contaminare bacteriologică masivă (*E. coli* și enterococi) în aproape toate fântânile investigate, iar în Nicoreni și Pârjota concentrațiile de nitrați depășesc de 4-5 ori limita legală. Din acest motiv, personalului îi este strict interzisă utilizarea apei din surse locale, antreprenorul fiind obligat să furnizeze exclusiv apă îmbuteliată certificată.

Măsuri de management obligatorii Antreprenorul trebuie să implementeze o suită de planuri specifice în cadrul C-ESMP:

- Planul de Management OHS (OHSP): aliniat la standardele ISO 45001 și directivele UE.
- Planul de Sănătate și Siguranță Comunitară (CHSP): incluzând împrejmuirea punctelor de lucru, iluminat nocturn și protecția împotriva bolilor transmisibile.
- Planul de Management al Traficului (TMP): pentru asigurarea unor rute sigure pentru pietoni și limitarea vitezei utilajelor la 40 km/h în sate.
- Planul de Acțiune GBVH: care impune un Cod de Conduită strict pentru prevenirea hărțuirii și violenței bazate pe gen în comunități.

Pe termen lung, proiectul va avea un impact pozitiv major asupra sănătății publice prin reducerea numărului de decese și răni grave datorită infrastructurii rutiere modernizate și „iertătoare”.

6.11. Impactul socio-economic, inclusiv asupra grupurilor vulnerabile

Reabilitarea și modernizarea drumului R7 este un proiect de importanță strategică pentru regiunea de nord a Republicii Moldova, având potențialul de a stimula economia regională și de a îmbunătăți calitatea vieții locuitorilor prin integrarea coridorului în rețeaua TEN-T.

Beneficii socio-economice majore

- Dezvoltare regională și comerț: Modernizarea drumului va facilita tranzitul internațional între Ucraina și România, reducând timpul de călătorie și costurile de operare a vehiculelor. Aceasta va sprijini lanțurile valorice agricole (ex. fabrica de zahăr din Drochia) și va atrage noi investiții logistice.
- Revitalizarea urbană în Drochia (Lotul 4): Construcția variantei de ocolire va devia traficul greu din centrul orașului, reducând poluarea fonică și atmosferică în zonele sensibile (spitale, școli) și îmbunătățind siguranța pietonilor.
- Crearea locurilor de muncă: Proiectul va genera locuri de muncă directe și indirecte, antreprenorii având obiectivul de a angaja 30-40% forță de muncă necalificată din comunitățile locale.

Impacturi adverse și riscuri

- Deplasare economică: Deși nu este prevăzută nicio strămutare fizică (demolarea caselor), achiziția permanentă de terenuri agricole (în special pentru Lotul 4 – Drochia Bypass) va afecta veniturile proprietarilor, mulți fiind pensionari care depind de arenda acestor loturi.
- Perturbări temporare: În faza de construcție, afacerile de pe marginea drumului și fermierii se vor confrunta cu restricții de acces, praf și zgomot, ceea ce poate duce la pierderi temporare de profit.
- Riscuri critice de sănătate: S-a identificat o contaminare masivă a apei în fântânile locale (exces de nitrați de

4-5 ori peste limită în Nicoreni și Pârjota), ceea ce impune măsuri stricte pentru protecția muncitorilor și informarea populației.

Impactul asupra grupurilor vulnerabile

Vulnerabilitatea în contextul Proiectului R7 este determinată de capacitatea redusă a unor persoane de a face față impacturilor negative (zgomot, praf, restricții de mobilitate). Grupurile identificate includ:

- Persoanele în vârstă: Cele mai sensibile la vibrații (datorită proximității caselor față de drum – 10-25 m) și la restricțiile de acces către serviciile medicale raionale.
- Copiii și elevii: Expunerea ridicată la riscuri de siguranță rutieră în zonele școlare, în special la Gimnaziul din Chetrosu situat la doar 20 m de drum.
- Gospodăriile cu venituri mici și femeile: Pot fi marginalizate în procesul de angajare sau în consultările publice dacă nu sunt utilizate metode de comunicare incluzive.

Măsuri de atenuare și asistență specifică

- Consultări adaptate: Organizarea de întâlniri în locuri accesibile, vizite la domiciliu pentru persoanele cu mobilitate redusă și utilizarea materialelor bilingve (română/rușă).
- Compensări și restaurarea mijloacelor de trai: Aplicarea standardului BERD PR5 care garantează compensații la costul de înlocuire completă și asistență suplimentară pentru persoanele vulnerabile (ajutor la înregistrarea actelor, prioritate la plata despăgubirilor).
- Angajare incluzivă: Implementarea unor proceduri de recrutare simplificate și campanii de informare prin asistenții sociali pentru a asigura accesul femeilor și tinerilor la oportunitățile de muncă.
- Siguranță sporită: Instalarea de trotuare continue, treceri de pietoni securizate și limitarea vitezei la 40 km/h în localități pe durata lucrărilor.

7. Comunicare

7.1. Detalii de contact

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

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

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

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

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

Implicarea continuă va fi menținută pe toată durata construcției și a exploatării, în conformitate cu SEP. Se va acorda o atenție deosebită asigurării faptului că grupurile vulnerabile primesc informații într-un mod accesibil. Locuitorii pot, de asemenea, să trimită întrebări sau reclamații prin intermediul primăriei locale, care va pune la dispoziție formulare tipărite pentru reclamații și informații despre proiect.

7.2. Procesul de soluționare a eventualelor probleme care apar în cadrul proiectului

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

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

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

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

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

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

7.3. Link către Planul de implicare a părților interesate

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

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

- o comunicare regulată, oportună și ușor de înțeles;

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

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

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

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

Anexe

Feedback din consultarea din etapa de definire a domeniului de aplicare (R7)

Data	Localitate / Părți interesate implicate	Feedback / Preocupări / Probleme identificate
14.08.2025	Consiliul Raional Rîșcani (Secția Drumuri)	• Cariera Duruitoarea: S-a raportat un impact negativ major din cauza camioanelor care transportă piatră pe drumuri locale nereabilitate, generând poluare masivă cu praf. • Sincronizarea utilităților: Necesitatea coordonării cu proiectul Băncii Mondiale pentru apă și sanitație în Păscăuți, Damașcani, Proscureni, Gălășeni, Mălăiești și Hiliuți. • Biodiversitate: Solicitarea unei evaluări detaliate pentru Ariile Protejate.
14.08.2025	Consiliul Raional Drochia (Președintele raionului)	• Varianta de Ocolire (Lot 4): Identificată ca având un impact social pozitiv major prin eliminarea traficului greu (inclusiv de la fabrica de zahăr Sudzucker) din centrul orașului, reducând zgomotul și riscurile pentru pietoni. • Siguranță: Necesitatea instalării indicatoarelor pentru râuri și lacuri de-a lungul traseului.
14.08.2025	Consiliul Raional Soroca	• Accesul la apă (Cosăuți): Populația s-a opus anterior unor alinamente care blocau accesul la sursele de apă. S-a menționat planul de conectare la apeductul Soroca-Nord în termen de un an. • Impact transfrontalier: Așteptări pozitive privind conexiunea cu Ucraina (Yampil), dar cu monitorizarea impactului asupra mediului.
20.10.2025	Reprezentanții localităților din raionul Drochia (Primarii din Zgurița, Chetrosu, Nicoreni, Drochia, Țarigrad, Miciurin, Poliția)	• Exproprieri (Lot 4): Cea mai mare preocupare, vizând parcele agricole mici care constituie surse vitale de venit pentru localnici și pensionari. • Siguranța rutieră: Riscuri pentru pietonii care traversează drumul în sate și necesitatea adaptării designului pentru utilajele agricole. • Traficul de șantier: Riscul de deteriorare a drumurilor locale de către utilajele grele și necesitatea unor rute alternative sigure. • Resurse: Antreprenorii vor avea dificultăți cu aprovizionarea cu apă și gestionarea deșeurilor (facilități locale limitate).
21.10.2025	Administrația Națională a Drumurilor (AND)	• Capacitate instituțională: S-a notat necesitatea unui sistem de management ESHS mai integrat (alinat la standardele ISO/UE). • Grievance Management: Sistemul actual este funcțional, dar informal și descentralizat la nivel local.
21.10.2025	MIDR și ANTA	• Discuții privind cadrul legal al siguranței rutiere și transferul responsabilităților de inspecție de la AND către ANTA.

- **Identificarea localităților:** Consultările au confirmat că localitățile **Țarigrad și Miciurin** cad în zona de influență directă din cauza noului aliniament al variantei de ocolire.
- **Mecanismul de Reclamații (GRM):** În cadrul acestor întâlniri, autoritățile locale au fost informate despre noul GRM al proiectului, care va include canale bilingve și posibilitatea depunerii de plângeri anonime.

Rezumatul Consultărilor Publice R7 (19 Martie – 1 Aprilie 2026)

Lot	Localitate / Părți Interesate	Data	Tipul de Implicare și Activități	Participanți / Sondaje
Toate	AND (NRA)	19 mar - 02 apr 2026	Colectarea datelor primare și implicarea comunității.	Publicare online a anunțurilor.
Lot 2, 3	Satele din raionul Rîșcani (reprezentanți/primari)	19 mar 2026	Întâlnirea reprezentanților comunităților, prezentare broșură și GRM; FGD cu proprietarii de terenuri și afaceri.	19 participanți (inclusiv primari); 71 de afaceri identificate.
Lot 2, 3	Orașul Rîșcani (cu Balanul Nou și Rămăzan)	19 mar 2026	Întâlnire comunitară, FGD cu afaceri și grupuri vulnerabile, sondaj baseline.	16 participanți; 16 rezidenți sondați.
Lot 1, 2, 4	Orașul Drochia	24 mar 2026	Întâlnire comunitară, FGD cu afaceri și grupuri vulnerabile, sondaj baseline.	19 participanți; 17 rezidenți sondați.
Lot 2, 4	Satul Țarigrad	24 mar 2026	Întâlnire comunitară, FGD cu proprietari agricoli (centura Drochia), întâlnire asistent social.	18 participanți; 16 rezidenți sondați.
Lot 4	Satul Miciurin	24 mar 2026	Întâlnire comunitară, FGD cu proprietari agricoli, FGD grupuri vulnerabile, sondaj baseline.	18 participanți; 16 rezidenți sondați.
Lot 2	Satul Nicoreni	24 mar 2026	FGD cu femei, consultări cu gospodării de vârstnici de lângă drum, sondaj baseline.	15 participanți; 12 rezidenți sondați.
Lot 1	Satul Chetrosu	27 mar 2026	Întâlnire comunitară, FGD cu afaceri de lângă R7, FGD grupuri vulnerabile, sondaj baseline.	23 participanți; 25 rezidenți sondați.
Lot 1	Satul Zgurița	27 mar 2026	Întâlnire comunitară, interviu cu asistentul social, FGD grupuri vulnerabile, sondaj baseline.	17 participanți; 11 rezidenți sondați.
Lot 1	Satul Șolcani (inclusiv Cureșnița Nouă)	27 mar 2026	Întâlnire comunitară, FGD cu afaceri și proprietari de terenuri, sondaj baseline.	19 participanți; 17 rezidenți sondați.
Lot 6	Satul Cosăuți	27 mar 2026	Întâlnire comunitară, FGD cu fermieri și proprietari de terenuri (aliniament nou), sondaj baseline.	21 participanți; 15 rezidenți sondați.
Lot 3, 5	Comuna Costești (inclusiv satele aferente)	01 apr 2026	Întâlnire comunitară, FGD cu afaceri și proprietari, FGD grupuri vulnerabile, sondaj baseline.	15 participanți; 15 rezidenți sondați.
Lot 3	Satul Petrușeni	01 apr 2026	Întâlnire comunitară, FGD afaceri, FGD grupuri vulnerabile, sondaj baseline.	9 participanți; 12 rezidenți sondați.
Lot 3	Comuna Gălășeni (cu Mălăiești)	01 apr 2026	Întâlnire comunitară, FGD afaceri, FGD grupuri vulnerabile, sondaj baseline.	19 participanți; 16 rezidenți sondați.
Lot 3	Satul Șaptebani	01 apr 2026	Întâlnire comunitară, FGD afaceri, FGD grupuri vulnerabile, sondaj baseline.	11 participanți; 14 rezidenți sondați.
Lot 3	Satul Hiliuți	01 apr 2026	Întâlnire comunitară, FGD afaceri, FGD grupuri vulnerabile, sondaj baseline.	27 participanți; 15 rezidenți sondați.
Lot 3	Satul Pîrjota	01 apr 2026	Întâlnire comunitară, FGD afaceri, FGD grupuri vulnerabile, sondaj baseline.	15 participanți; 12 rezidenți sondați.

Metode utilizate: Anunțuri pe panouri informative, discuții de grup (FGD), prezentarea pliantelor cu mecanismul de reclamații (GRM), sondaje la nivel de gospodărie și întâlniri individuale.