

ANEXA G Consultări publice în cadrul etapei R7 a ESA și al colectării datelor de referință 19 martie – 1 aprilie 2026

Lot	Comunități/Părți interesate cheie	Implicare și colectare de date primare	Tipul propus de implicare	Responsabilități	Link către publicație	Participanți
Toți	NRA	19 martie – 2 aprilie 2026	Colectarea datelor primare și implicarea comunității	Consultanți ESA/NRA	https://www.andsa.md/consultari-publice-anunturi-si-procese-verbale/anun-cu-privire-la-organizarea-consult-rilor-publice-privind-proiectului-de-evaluare-a-impactului-de-mediu-social-i-siguran-rutier-pe-traseul-r7/	Publicație online
Lotul 2,3	Sate din raionul Râșcani: Pârjota, Hiliuți, Șaptebani, Gălășeni, Petrușeni, orașul Costești	19 martie 2026 10.00 - 11.00 11.00–12.00	Întâlnire cu reprezentanții comunităților, prezentarea broșurii cu informații despre proiect și GRM Discuții în grupuri focus cu proprietarii de terenuri și reprezentanții întreprinderilor	Consultanți ESA/NRA	https://consiliulriscani.md/index.php?page=news&opa=view&id=2794&tip=anunturi&start=&di= https://consiliulriscani.md/index.php?page=news&opa=view&id=2793&tip=anunturi&start=&di=	Implicare – 19 participanți, inclusiv primarii din satele raionului Râșcani. Grup de discuție cu proprietarii de terenuri și întreprinderile din apropierea R7 – au fost identificate 71 de întreprinderi (benzinării, companii agricole, depozite, camere frigorifice, depozit de cărbune, fabrică de cărămidă, moară, tabăra de vacanță pentru copii „Vulturăș”, companii comerciale, SA „Drumuri Rîșcani”, fermă avicolă, companii de servicii, vama și CBP Costești Stâncă)
Loturile 2 și 3	Orașul Rîșcani (împreună cu satele Balanul-Nou și Rămăzan)	19 martie 2026 14.00-15.00	Întâlnire cu comunitatea, discuții în grupuri focus cu întreprinderile din apropierea coridorului R7, studiu de referință, discuții în grupuri focus cu grupurile vulnerabile, prezentarea broșurii cu informații despre proiect și GRM	Consultanți ESA/NRA	https://www.facebook.com/p/Prim%C4%83ria-R%C3%AE%C5%9Fcani-100064693753274/	Implicarea comunității – 16 participanți Discuții în grup cu întreprinderile din apropierea coridorului R7 și discuții în grup cu grupurile vulnerabile (persoane în vârstă, femei) Persoane chestionate – 16 rezidenți
Loturile 1, 2, 4	Orașul Drochia	24 martie 2026 11.00-12.00	Întâlnire cu comunitatea, discuții în grupuri focus cu întreprinderile din vecinătatea coridorului	Consultanți ESA/NRA	https://www.facebook.com/share/p/1CSv4pDt/?mibextid=wwXlfr https://primariadrochia.md/2026/03/23/%f0%9f%97%a3%ef%b8%8f-anunt-	Implicarea comunității - 19 participanți Discuții în grup focal (FGD) cu întreprinderile situate în

Lot	Comunități/Părți interesate cheie	Implicare și colectare de date primare	Tipul propus de implicare	Responsabilități	Link către publicație	Participanți
			R7, discuții în grupuri focus cu persoanele vulnerabile (persoane în vârstă, femei), prezentarea broșurii privind studiul de referință cu informații despre proiectul „” și GRM		privind-organizarea-consultarii-publice/	apropierea coridorului R7 și discuții în grup focal (FGD) cu grupurile vulnerabile (persoane în vârstă, femei). Au fost chestionați 17 locuitori
Lotul 2,4	Satul Țarigrad	24martie 2026 13.00-14.00	Întâlnire cu comunitatea, discuții în grup cu proprietarii de terenuri agricole din apropierea noii construcții (ocolitoarea Drochia), întâlnire cu asistentul social al autorității locale și discuții în grup cu grupurile vulnerabile, prezentarea pliantului cu informații despre proiect și GRM, sondaj de referință	Consultanți ESA/NRA	https://primariatarigrad.md/2026/03/13/anunt-cu-privire-la-organizarea-consultarilor-publice-privind-proiectului-de-evaluare-a-impactului-de-mediu-social-si-siguranta-rutiera-pe-traseul-m7/	Implicarea comunității – 18 participanți Discuții în grup cu proprietarii de terenuri agricole din apropierea noii construcții (ocolitoarea Drochia) și discuții în grup cu grupuri vulnerabile (persoane în vârstă, femei) Chestionați – 16 locuitori
Lotul 4	Satul Miciurin	24 martie 2026 13.00-14.00	Întâlnire cu comunitatea, discuții în grup cu proprietarii de terenuri agricole din apropierea noii construcții (ocolitoarea din Drochia), întâlnire cu asistentul social al autorității locale și discuții în grup cu grupurile vulnerabile, prezentarea pliantului cu informații despre proiect și GRM, sondaj de referință	Consultanți ESA/NRA	https://www.facebook.com/groups/3088207404797575/permalink/4339597612991875/?mibextid=wwXlfr&rdid=fKLOIY8pXe3SxkJ0&share_url=https%3A%2F%2Fwww.facebook.com%2Fshare%2Fp%2F1FrzxosG9d%2F%3Fmibextid%3DwwXlfr#	Implicarea comunității - 18 participanți, discuții în grup cu proprietarii de terenuri agricole din apropierea noii construcții (ocolitoarea Drochia) și discuții în grup cu grupuri vulnerabile (persoane în vârstă, femei) Chestionați – 16 locuitori
Lotul 2	Satul Nicoreni	24 martie 2026 16.00-17.00	Discuție în grup cu femei, consultare cu gospodăriile persoanelor	Consultanți ESA/NRA	https://www.facebook.com/share/18ATNvoHAJ/?mibextid=wwXlfr	Implicarea comunității – 15 participanți, discuție în grup cu grupul vulnerabil (persoane în

Lot	Comunități/Părți interesate cheie	Implicare și colectare de date primare	Tipul propus de implicare	Responsabilități	Link către publicație	Participanți
			în vârstă din apropierea zonei rezidențiale a drumului, prezentarea pliantului cu informații despre proiect și GRM, sondaj de referință			vârstă, femei), chestionați – 12 rezidenți
Lotul 1	Satul Chetrosu	27 martie 2026 11.00-12.00	Întâlnire cu comunitatea, discuții în grup cu întreprinderile din apropierea R7 RoW, discuții în grup cu persoanele vulnerabile (persoane în vârstă, femei), sondaj de referință Prezentare a broșurii cu informații despre proiect și GRM	Consultanți ESA/NRA	https://www.facebook.com/share/p/1CC91v6ehQ/?mibextid=wwXlfr	Implicarea comunității – 23 de participanți, discuții în grup cu întreprinderile din apropierea R7, discuții în grup cu grupurile vulnerabile (persoane în vârstă, femei); chestionați – 25 de rezidenți
Lotul 1	Satul Zgurița	27 martie 2026 13.00-14.00	Întâlnire cu comunitatea, interviuri individuale cu asistentul social al autorității locale și discuții în grup cu grupurile vulnerabile, sondaj de referință, prezentare a pliantului cu informații despre proiect și GRM	Consultanți ESA/NRA	Panou informativ	Implicarea comunității – 17 participanți, discuții în grupuri focus cu grupuri vulnerabile (persoane în vârstă, femei); chestionați – 11 rezidenți
Lotul 1	Satul Șolcani (inclusiv satul Cureșnița-Nouă)	27 martie 2026 15.00-16.00	Întâlnire cu comunitatea, discuții în grupuri focus cu proprietarii de terenuri și întreprinderile din apropierea coridorului R7, discuții în grupuri focus cu persoanele vulnerabile (persoane în vârstă, femei), sondaj de referință, prezentarea pliantului cu informații despre proiect și GRM.	Consultanți ESA/NRA	https://www.facebook.com/share/1Ctc2eUSu9/?mibextid=wwXlfr	Implicarea comunității - 19 participanți, discuții în grup cu proprietarii de terenuri și întreprinderile din apropierea R7, discuții în grup cu grupurile vulnerabile (persoane în vârstă, femei) Chestionați – 17 rezidenți
Lotul	Comuna	1 aprilie 2026	Întâlnire cu comunitatea,	Consultanți	www.primariacostesti.md	Implicarea comunității – 15

Lot	Comunități/Părți interesate cheie	Implicare și colectare de date primare	Tipul propus de implicare	Responsabilități	Link către publicație	Participanți
3	Costești (inclusiv satele Pășcăuți, Dămășcani, Duruitoarea, Proscureni)	11.30 – 12.00	discuții în grupuri focus cu proprietarii de terenuri și întreprinderile din apropierea coridorului R7, discuții în grupuri focus cu persoanele vulnerabile (persoane în vârstă, femei), sondaj de referință, prezentare a pliantului cu informații despre proiect și GRM.	ESA/NRA		participanți, discuții în grup cu proprietarii de terenuri și întreprinderile, discuții în grup cu grupurile vulnerabile (persoane în vârstă, femei); chestionați – 15 locuitori
Lotul 3	Satul Petrușeni	1 aprilie 2026 11.30 - 12.00	Întâlnire cu comunitatea, discuții în grupuri focus cu proprietarii de terenuri și întreprinderile din apropierea coridorului R7, discuții în grupuri focus cu persoanele vulnerabile (persoane în vârstă, femei), sondaj de referință, prezentare a pliantului cu informații despre proiect și GRM.	Consultanți ESA/NRA	https://www.facebook.com/share/g/17k4yJmii1/?mibextid=wwXIfr	Implicarea comunității – 9 participanți, discuții în grup cu proprietarii de terenuri și întreprinderile, discuții în grup cu grupurile vulnerabile (persoane în vârstă, femei), chestionați – 12 rezidenți
Lotul 3	Comuna Gălășeni (cu satul Mălăiești	1 aprilie 2026 14.00-14.30	Întâlnire cu comunitatea, discuții în grupuri focus cu proprietarii de terenuri și reprezentanții întreprinderilor din apropierea coridorului R7 d , discuții în grupuri focus cu persoanele vulnerabile (persoane în vârstă, femei), sondaj de referință, prezentarea pliantului cu informații despre proiect și GRM.	Consultanți ESA/NRA	https://www.facebook.com/share/g/16NKSSStHkw/?mibextid=wwXIfr	Implicarea comunității – 19 participanți, discuții în grup cu proprietarii de terenuri și întreprinderile, discuții în grup d cu grupul vulnerabil (persoane în vârstă, femei), chestionați – 16 rezidenți
Lotul 3	Satul Șaptebani	1 aprilie 2026 13.00-14.00	Întâlnire cu comunitatea, discuții în grupuri focus cu proprietarii de	Consultanți ESA/NRA	https://www.facebook.com/share/p/1ECrfnvpoo/?mibextid=wwXIfr	Implicarea comunității – 11 participanți, discuții în grup cu proprietarii de terenuri și

Lot	Comunități/Părți interesate cheie	Implicare și colectare de date primare	Tipul propus de implicare	Responsabilități	Link către publicație	Participanți
			terenuri și întreprinderile din apropierea coridorului R7, discuții în grupuri focus cu persoanele vulnerabile (persoane în vârstă, femei), sondaj de referință, prezentare a pliantului cu informații despre proiect și GRM.			întreprinderile, discuții în grup cu grupurile vulnerabile (persoane în vârstă, femei); chestionați – 14 rezidenți
Lotul 3	Satul Hiliuți	1 aprilie 2026 14.30 - 15.00	Ședință comunitară, discuții în grupuri focus cu proprietarii de terenuri și întreprinderile din apropierea coridorului R7, discuții în grupuri focus cu persoanele vulnerabile (persoane în vârstă, femei), sondaj de referință, prezentare a pliantului cu informații despre proiect și GRM.	Consultanți ESA/NRA	https://www.facebook.com/share/p/16gctv8Z1m/?mibextid=wwXlfr	Implicarea comunității – 27 de participanți, discuții în grup cu proprietarii de terenuri și reprezentanții mediului de afaceri, discuții în grup cu grupurile vulnerabile (persoane în vârstă, femei); chestionați – 15 locuitori
Lotul 3	Satul Pîrjota	1 aprilie 2026 15.30 - 16.00	Întâlnire cu comunitatea, discuții în grupuri focus cu proprietarii de terenuri și întreprinderile din apropierea coridorului R7, discuții în grupuri focus cu persoanele vulnerabile (persoane în vârstă, femei), sondaj de referință, prezentare a pliantului cu informații despre proiect și GRM.	Consultanți ESA/NRA	https://www.facebook.com/share/1PQN LZ5THi/?mibextid=wwXlfr	Implicarea comunității – 15 participanți Discuții în grup cu proprietarii de terenuri și întreprinderile, discuții în grup cu grupurile vulnerabile (persoane în vârstă, femei); chestionați – 12 rezidenți

Procesul-verbal al întâlnirii cu comunitățile și rezumatul sondajului de referință:

Activitățile de consultare fac parte din procesul de implicare a părților interesate din cadrul R7 ESA, în conformitate cu: Cerința de performanță nr. 10 a Băncii Europene pentru Reconstrucție și Dezvoltare (Divulgarea informațiilor și implicarea părților interesate); Legislația națională a Republicii Moldova privind consultarea publică și accesul la informații.

Metode de implicare a comunității și de colectare a datelor primare: panou informativ, discuții în grupuri focus, prezentarea broșurii care include GRM și explicații detaliate oferite comunităților, anunț online privind consultările publice, sondaj de referință, întâlniri individuale.



La consultări au participat cetățenii orașului Rîșcani, cărora le-au fost prezentate etapele de implementare și lucrările planificate în cadrul proiectului. Participanții au avut posibilitatea de a adresa întrebări, de a formula propuneri și de a veni cu sugestii pentru îmbunătățirea proiectului.



Loturile 2 și 3, raionul Rîșcani – reprezentanți ai satelor Șaptebani, Hiliuți, Gălășeni, Petrușeni, Pîrjota și ai orașului Costești Implicare – 19 participanți, inclusiv primarii satelor din raionul Rîșcani. Grupuri de discuții cu proprietarii de terenuri și întreprinderile din apropierea R7 – au fost identificate 68 de întreprinderi și instituții (benzinării, companii agricole, depozite, camere frigorifice, depozit de cărbune, fabrică de cărămidă, moară, tabără de vacanță pentru copii „Vulturaș”, companii comerciale, SA „Drumuri Rîșcani”, fermă avicolă, companii de servicii, vama și CBP Costești Stânca)	19 martie 2026 10.00 - 11.00, 11.00-12.00	
Implicarea părților interesate din raionul Rîșcani a început mai devreme, printr-o întâlnire cu autoritățile raionale, care a avut loc la data de 14.08.2025, la care au participat președintele raionului Rîșcani, Vladimir Măzdrenco, vicepreședinta Lidia Dâncenoc și personalul administrativ, domnul Igor Frecăuțean, precum și reprezentanți ai ANR. Această întâlnire a fost urmată de o sesiune de consultare pe¹⁹martie 2026 cu reprezentanții întreprinderilor locale situate de-a lungul coridorului R7 în zona administrativă a raionului Rîșcani și cu reprezentanții autorităților locale din raionul Rîșcani (Șaptebani, Hiliuți, Gălășeni, Petrușeni, Pîrjota, Costești). Raionul Rîșcani se caracterizează printr-o administrație activă și implicată, cu o cooperare strânsă între întreprinderi și autoritățile locale în chestiuni legate de dezvoltarea socio-economică. Preocupările legate de infrastructura rutieră sunt discutate frecvent în cadrul ședințelor raionale și au fost exprimate clar în timpul consultărilor. Aspectele-cheie identificate în cadrul consultărilor cu reprezentanții locali și întreprinderile din raionul Rîșcani au evidențiat faptul că regiunea este activă și implicată, cooperând cu autoritățile guvernamentale, agențiile de dezvoltare regională și instituțiile financiare internaționale în ceea ce privește dezvoltarea socio-economică a raionului Rîșcani, iar preocupările legate de drumul R7 sunt deosebit de frecvente în urma dialogului cu autoritățile locale și locuitorii. Principalele preocupări exprimate de locuitori și întreprinderi în cadrul consultării publice: 1. Reprezentanții întreprinderilor și ai autorităților locale și-au exprimat îngrijorarea cu privire la: calitatea scăzută actuală a suprafeței drumului, care afectează vehiculele de serviciu și cele private și duce la creșterea costurilor de întreținere. Starea deteriorată a carosabilului contribuie la disconfort și la riscuri de siguranță. Constatările inițiale confirmă că nemulțumirea față de starea pavajului este generalizată. În special, starea drumului s-a deteriorat drastic în februarie 2026 din cauza unor condiții meteorologice de iarnă neobișnuite, combinate cu ploaie, lapoviță, îngheț, temperaturi excesiv de scăzute, dezgheț în perioade scurte și îngheț în faze contrastante, care au generat daune masive la carosabil. Întregul traseu al drumului R7, de la Costești până în orașul Rîșcani, este practicabil cu dificultăți. Primarul orașului Rîșcani a subliniat că reabilitarea drumului R7 este un proiect mult așteptat, întrucât proiectele tehnice pentru loturile 2 și 3 au fost realizate în 2020, iar actualizarea		

documentației tehnice ar trebui să țină seama de performanța materialului de acoperire a drumului, astfel încât acesta să fie mai rezistent la riscurile schimbărilor climatice și la condițiile meteorologice neobișnuite, pentru a asigura o mai bună exploatare a drumului. Ca parte a rețelei TEN-T începând cu 2024, importanța drumului va crește prin conectarea a două puncte de frontieră între Ucraina și România, ceea ce va conduce la dezvoltarea socio-economică a regiunii de nord prin oportunități comerciale, turistice și de investiții.



2. A fost identificat un risc crescut de accidente rutiere, asociat în primul rând cu o infrastructură de siguranță inadecvată. În special, absența barierei de protecție de-a lungul drumului și marcajele rutiere de margine insuficiente sau lipsă reduc vizibilitatea șoferilor, mai ales în condiții de lumină slabă sau meteorologice nefavorabile. Autoritățile locale (primarii) au semnalat că aceste deficiențe contribuie la condiții de conducere nesigure și la o incidență mai mare a accidentelor de-a lungul drumului vizat de proiect.
3. Acest risc este agravat și mai mult de aplicarea inadecvată a limitelor de viteză, în special pe drumurile naționale care traversează localitățile, unde măsurile de calmare a traficului sunt limitate. În absența sistemelor de control al vitezei (de exemplu, camere de supraveghere) la intrarea și ieșirea din sate, șoferii nu respectă adesea limitele de viteză stabilite, ceea ce sporește gravitatea și probabilitatea accidentelor în zonele populate.
4. Prezența terenurilor agricole adiacente drumului R7 determină deplasarea frecventă a utilajelor agricole și a vehiculelor motorizate de mici dimensiuni de-a lungul și peste carosabil. Diferențele semnificative de viteză dintre aceste vehicule cu viteză redusă și traficul general sporesc probabilitatea coliziunilor, în special a accidentelor prin tamponare din spate. În plus, intrarea și ieșirea utilajelor agricole de pe câmpurile învecinate poate duce la depunerea de pământ, noroi și reziduuri agricole pe suprafața drumului. Acest lucru reduce aderența carosabilului și creează condiții de alunecare, afectând astfel negativ controlul vehiculelor și siguranța rutieră generală.
5. Având în vedere că reabilitarea drumului R7 va menține actuala lățime de circulație cu două benzi, este necesar să se evalueze și să se includă benzi adecvate de accelerare și decelerare la punctele-cheie de acces, precum și să se ia în considerare lărgirea cu o jumătate de bandă (secțiuni de depășire) pe distanțe definite. Aceste măsuri vor facilita manevrele de încadrare și depășire în condiții mai sigure, îmbunătățind astfel fluxul de trafic și reducând riscurile de coliziune. Acest lucru va facilita manevrele de încorporare în trafic și de depășire în condiții de siguranță, reducând astfel riscurile de coliziune și îmbunătățind fluxul de trafic.



6. Reprezentanții comunității au propus îmbunătățirea iluminatului rutier ca măsură suplimentară de siguranță rutieră. În special, se recomandă îmbunătățirea iluminatului în zonele cu profiluri de risc mai ridicate, inclusiv în apropierea aglomerărilor rezidențiale, la intersecții și la punctele de acces formale și informale. Astfel de măsuri ar îmbunătăți vizibilitatea șoferilor, ar spori detectabilitatea pietonilor și a vehiculelor cu viteză redusă și ar contribui la reducerea generală a riscurilor de accidente, în special pe timp de noapte și în condiții de vizibilitate redusă.
7. Coridoarele forestiere de-a lungul traseului nu sunt omogene și sunt compuse în principal din specii de plop, multe dintre acestea fiind de vârstă înaintată și vulnerabile din punct de vedere structural. Această situație prezintă un risc crescut pentru siguranță în timpul evenimentelor cu vânt puternic, deoarece căderea ramurilor sau a copacilor întregi poate bloca carosabilul și poate reprezenta un pericol pentru utilizatorii drumului.
8. Se recomandă implementarea unui program de reîmpădurerire etapizat, utilizând specii mai rezistente și adecvate locului. Acest lucru ar trebui completat prin gestionarea durabilă a vegetației de pe marginea drumului pentru a asigura atât siguranța rutieră, cât și funcționalitatea ecologică a coridorului, inclusiv menținerea și îmbunătățirea biodiversității locale. Președintele raionului Rîșcani, împreună cu reprezentanții locali, și-au exprimat angajamentul de a sprijini Administrația Națională a Drumurilor (AND) în implementarea inițiativelor de plantare a vegetației de pe marginea drumului.



Rezultatele consultării – Concluzii cheie (ESA R7)

- Nevoia critică de reabilitare a drumurilor și de proiectare rezilientă la schimbările climatice** Părțile interesate au subliniat în mod constant starea precară a pavajului existent ca o preocupare majoră, care afectează în mod semnificativ mobilitatea, costurile de întreținere a vehiculelor și siguranța rutieră. Deteriorarea accelerată observată în timpul sezonului de iarnă din 2026 subliniază necesitatea unor măsuri de reabilitare care să includă materiale și soluții de proiectare rezistente la schimbările climatice. Importanța strategică a drumului R7, în special în urma includerii sale în rețeaua TEN-T, întărește și mai mult urgența modernizării drumului pentru a sprijini dezvoltarea socio-economică regională.
- Deficiențe ale infrastructurii de siguranță rutieră și ale controlului traficului** Consultările au confirmat că infrastructura de siguranță inadecvată — precum absența barierelor de protecție la marginea drumului, marcajele de margine insuficiente și lipsa mecanismelor de control al vitezei — contribuie la riscuri ridicate de accidente. Acest aspect este deosebit de critic în localități, unde nerespectarea limitelor de viteză este larg răspândită din cauza absenței măsurilor de control (de exemplu, radare), crescând atât probabilitatea, cât și gravitatea incidentelor rutiere.
- Riscuri de siguranță generate de traficul mixt și de activitățile agricole** Interacțiunea dintre traficul cu viteză mare și utilajele agricole cu viteză redusă reprezintă un risc semnificativ pentru siguranța rutieră, în special din cauza diferențelor de viteză și a accesului frecvent către/din câmpurile adiacente. Pericole suplimentare decurg din depunerea de noroi și materiale agricole pe carosabil, ceea ce duce la reducerea aderenței și la creșterea potențialului de accidente.
- Necesitatea unui proiect rutier specific și a îmbunătățirilor de siguranță** Având în vedere menținerea unei benzi de circulație cu două benzi, părțile interesate au subliniat importanța integrării unor benzi periodice de accelerare și decelerare la punctele-cheie de acces pentru a îmbunătăți fluxul de trafic și siguranța depășirilor. Măsuri suplimentare, precum îmbunătățirea iluminatului rutier în zonele cu risc ridicat (zone rezidențiale, intersecții, puncte de acces), au fost identificate ca fiind esențiale pentru a spori vizibilitatea și a reduce accidentele, în special pe timp de noapte.
- Gestionarea vegetației de pe marginea drumului și considerente privind biodiversitatea** Coridoarele forestiere existente de-a lungul traseului sunt neomogene și compuse în mare parte din specii de plop îmbătrânite, ceea ce prezintă riscuri de siguranță din cauza căderii de crengi sau copaci în condiții meteorologice nefavorabile. Părțile interesate au recomandat un program de reîmpădurire etapizat cu specii rezistente și adecvate locului, combinat cu practici durabile de gestionare a vegetației, pentru a echilibra cerințele de siguranță rutieră cu conservarea și îmbunătățirea biodiversității.

Lista întreprinderilor și instituțiilor de-a lungul R7, raionul Rîșcani (68 identificate):

Lista agenților economici care „încearcă în zona traseului R7” (traseu, drumul supus evaluării).			
Nr. înș.	Primăria (localitatea)	Denumirea agenților economici	Domeniul de activitate
1	Rîșcani (Romani)	SA „Mădăriaș”	agricultură
2	Rîșcani	SA „Mădăriaș”	agricultură
3	Rîșcani	SA „Mădăriaș”	agricultură
4	Rîșcani	SA „Mădăriaș”	agricultură
5	Rîșcani	SA „Mădăriaș”	agricultură
6	Rîșcani	SA „Mădăriaș”	agricultură
7	Rîșcani	SA „Mădăriaș”	agricultură
8	Rîșcani	SA „Mădăriaș”	agricultură
9	Rîșcani	SA „Mădăriaș”	agricultură
10	Rîșcani	SA „Mădăriaș”	agricultură
11	Rîșcani	SA „Mădăriaș”	agricultură
12	Rîșcani	SA „Mădăriaș”	agricultură
13	Rîșcani	SA „Mădăriaș”	agricultură
14	Rîșcani	SA „Mădăriaș”	agricultură
15	Rîșcani	SA „Mădăriaș”	agricultură
16	Rîșcani	SA „Mădăriaș”	agricultură
17	Rîșcani	SA „Mădăriaș”	agricultură
18	Rîșcani	SA „Mădăriaș”	agricultură
19	Rîșcani	SA „Mădăriaș”	agricultură
20	Rîșcani	SA „Mădăriaș”	agricultură
21	Rîșcani	SA „Mădăriaș”	agricultură
22	Rîșcani	SA „Mădăriaș”	agricultură
23	Rîșcani	SA „Mădăriaș”	agricultură
24	Rîșcani	SA „Mădăriaș”	agricultură
25	Rîșcani	SA „Mădăriaș”	agricultură
26	Rîșcani	SA „Mădăriaș”	agricultură
27	Rîșcani	SA „Mădăriaș”	agricultură
28	Rîșcani	SA „Mădăriaș”	agricultură
29	Rîșcani	SA „Mădăriaș”	agricultură
30	Rîșcani	SA „Mădăriaș”	agricultură
31	Rîșcani	SA „Mădăriaș”	agricultură
32	Rîșcani	SA „Mădăriaș”	agricultură
33	Rîșcani	SA „Mădăriaș”	agricultură
34	Rîșcani	SA „Mădăriaș”	agricultură
35	Rîșcani	SA „Mădăriaș”	agricultură
36	Rîșcani	SA „Mădăriaș”	agricultură
37	Rîșcani	SA „Mădăriaș”	agricultură
38	Rîșcani	SA „Mădăriaș”	agricultură
39	Rîșcani	SA „Mădăriaș”	agricultură
40	Rîșcani	SA „Mădăriaș”	agricultură
41	Rîșcani	SA „Mădăriaș”	agricultură
42	Rîșcani	SA „Mădăriaș”	agricultură
43	Rîșcani	SA „Mădăriaș”	agricultură
44	Rîșcani	SA „Mădăriaș”	agricultură
45	Rîșcani	SA „Mădăriaș”	agricultură
46	Rîșcani	SA „Mădăriaș”	agricultură
47	Rîșcani	SA „Mădăriaș”	agricultură
48	Rîșcani	SA „Mădăriaș”	agricultură
49	Rîșcani	SA „Mădăriaș”	agricultură
50	Rîșcani	SA „Mădăriaș”	agricultură
51	Rîșcani	SA „Mădăriaș”	agricultură
52	Rîșcani	SA „Mădăriaș”	agricultură
53	Rîșcani	SA „Mădăriaș”	agricultură
54	Rîșcani	SA „Mădăriaș”	agricultură
55	Rîșcani	SA „Mădăriaș”	agricultură
56	Rîșcani	SA „Mădăriaș”	agricultură
57	Rîșcani	SA „Mădăriaș”	agricultură
58	Rîșcani	SA „Mădăriaș”	agricultură
59	Rîșcani	SA „Mădăriaș”	agricultură
60	Rîșcani	SA „Mădăriaș”	agricultură
61	Rîșcani	SA „Mădăriaș”	agricultură
62	Rîșcani	SA „Mădăriaș”	agricultură
63	Rîșcani	SA „Mădăriaș”	agricultură
64	Rîșcani	SA „Mădăriaș”	agricultură
65	Rîșcani	SA „Mădăriaș”	agricultură
66	Rîșcani	SA „Mădăriaș”	agricultură
67	Rîșcani	SA „Mădăriaș”	agricultură
68	Rîșcani	SA „Mădăriaș”	agricultură

Au fost colectate feedback-uri detaliate în urma consultărilor pentru fiecare localitate din zona de influență (AoI) a Tranșei 1 – Proiectul de reabilitare a drumului R7, reflectând preocupările specifice fiecărei localități legate de funcționarea actuală a drumului și așteptările privind reabilitarea acestuia. Informațiile sunt prezentate mai jos, împreună cu un rezumat al constatărilor de referință în urma consultărilor publice desfășurate în fiecare localitate.

Lotul 2,3, orașul Rîșcani (cu satele Balanul-Nou și Rămăzan)

Implicarea comunității – 16 participanți
Discuții în grupuri focus cu întreprinzătorii din apropierea coridorului R7 și discuții în grupuri focus cu grupurile vulnerabile (persoane în vârstă, femei) Chestionați – 14 locuitori

19 martie 2026
14.00-15.00



Activitățile de implicare a comunității s-au desfășurat în urma unor consultări prealabile cu reprezentanții Consiliului Raional Rîșcani, în data de 19.03.2026, între orele 11.00 și 12.00, și au inclus o întâlnire cu locuitorii din Rîșcani, reprezentanți ai instituțiilor, precum și o discuție în cadrul unui grup de focus la care au participat persoane în vârstă și femei din localitate.

Discuțiile au confirmat faptul că orașul Rîșcani demonstrează un nivel ridicat de implicare civică, locuitorii cooperând activ cu autoritățile locale în cadrul inițiativelor de dezvoltare socio-economică. Problemele legate de drumul R7 au fost ridicate în mod constant în timpul consultărilor atât cu reprezentanții locali, cât și cu membrii comunității, ceea ce indică o preocupare susținută cu privire la siguranța rutieră și condițiile de mobilitate.

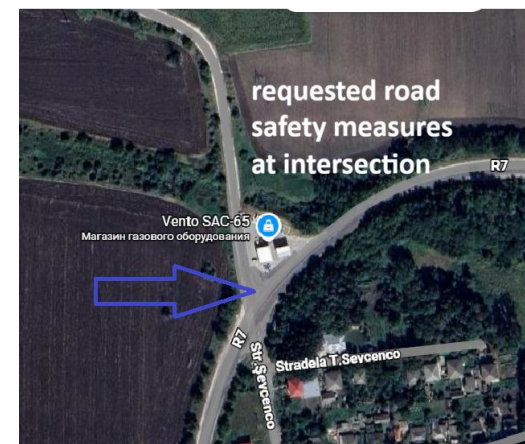
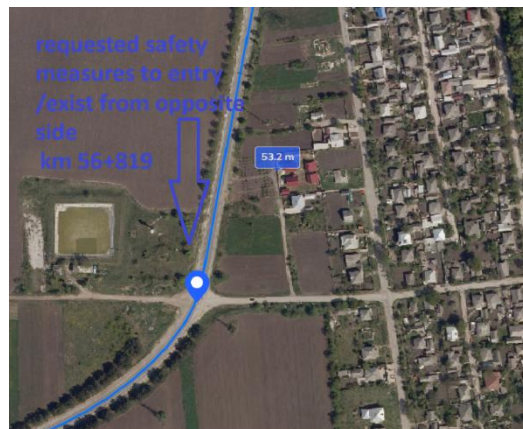
Traseul R7 care urmează să fie reabilitat este situat în partea de nord a orașului, dar prezintă riscuri ridicate de siguranță. În ansamblu, concluziile consultării subliniază necesitatea unor soluții consolidate de proiectare a siguranței rutiere și a unor măsuri de control al accesului în orașul Rîșcani, pentru a aborda riscurile existente și percepute de sănătate și siguranță ale comunității.

Principalele preocupări exprimate de locuitori și întreprinderi în cadrul consultării publice au fost:

1. Calitatea efectiv scăzută a suprafeței drumului (datele de referință au evidențiat îngrijorările locuitorilor cu privire la mijloacele lor de transport private, care sunt afectate de starea drumului după iarna anului 2026);
2. Nivelul scăzut de siguranță rutieră din cauza lipsei benzilor dedicate de decelerare și accelerare, a iluminatului insuficient, a semnalizării rutiere insuficiente și a siguranței pietonilor.
3. Părțile interesate au subliniat incidența ridicată a accidentelor rutiere, în special la punctul de intrare în localitatea Rîșcani, unde locuitorii au solicitat instalarea unui sens giratoriu.

4. Locuitorii au semnalat în mod constant accidente rutiere la intersecția dintre R7 și G17. A fost exprimată o preocupare specifică cu privire la siguranța pietonilor, în special pentru locuitorii care traversează strada pentru a ajunge la cimitirul situat pe partea opusă a carosabilului. În zonele rezidențiale și la intersecțiile cu trafic pietonal intens, se recomandă amenajarea de trotuare și treceri de pietoni marcate, aplicarea unor limite de viteză adecvate și instalarea unui radar la intersecția R7/G17 (Strada Ștefan cel Mare) pentru a spori siguranța rutieră pe acest tronson. De asemenea, s-au solicitat măsuri de siguranță la trecerea de pietoni de pe strada Tatarbuniar/R7. Se solicită măsuri suplimentare de siguranță în apropierea cimitirului Malinovca, la km 55+911, care este o instituție socială de sine stătătoare. O bandă de accelerare/decelerare ar fi adecvată ca măsură de siguranță. Se solicită măsuri suplimentare de siguranță rutieră la intersecția R7 cu strada Alexandr Ostrovski și strada Șevcenco.

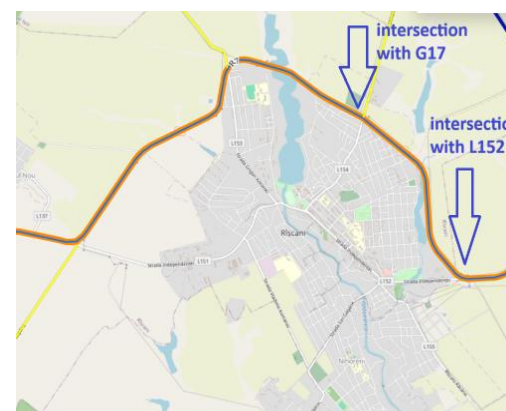
5. Locuitorii au identificat iluminatul rutier insuficient ca o problemă de siguranță, în special pe timp de noapte și în condiții de vizibilitate redusă. S-a solicitat îmbunătățirea iluminatului ca măsură suplimentară de siguranță pentru a spori vizibilitatea șoferilor, pietonilor și bicicliștilor și pentru a reduce riscul de accidente de-a lungul coridorului R7 în apropierea orașului Rîșcani.



6. Circulația nesigură a utilajelor agricole pe șosea (de exemplu, în apropierea satului Pîrjota), întrucât rutele alternative existente, fragmentate, sunt drumuri murdare, fără îmbunătățiri. Diferențele mari de viteză între traficul de pe autostradă și utilajele agricole sporesc riscul de coliziuni, în special al accidentelor prin tamponare din spate. În plus, utilajele agricole care intră pe autostradă dinspre câmpuri pot depune pământ, noroi sau materiale agricole pe carosabil, reducând aderența anvelopelor și creând condiții de alunecare care afectează negativ siguranța rutieră.



7. Reprezentantul întreprinderii publice „APA-CANAL” a menționat că există patru traversări de conducte de alimentare cu apă de-a lungul traseului R7 pentru conectarea orașului Rîșcani. Instituția a fost consultată în faza studiului de fezabilitate pentru a se asigura că costurile asociate acestor traversări de conducte de apă au fost luate în considerare în mod corespunzător în proiectul de reabilitare a drumului.
8. Comunitatea locală a semnalat alunecări de teren în cadrul tronsonului G17/L152, ceea ce indică necesitatea unor măsuri de stabilizare a versanților și de consolidare a solului.



Rezultatele consultărilor – Concluzii cheie (ESA R7)

1. **Nevoia urgentă de îmbunătățiri integrate ale siguranței rutiere** Reabilitarea drumului R7 trebuie să acorde prioritate **unui proiect cuprinzător de siguranță rutieră**, incluzând reproiectarea intersecțiilor (de exemplu, sensul giratoriu de la intrarea în Rîșcani), măsuri de calmare a traficului și îmbunătățirea semnalizării pentru a aborda zonele cu risc ridicat de accidente.
2. **Îmbunătățirea standardelor de proiectare rutieră și a calității infrastructurii** Modernizarea suprafeței carosabile, introducerea **benzilor dedicate de accelerare/decelerare** și îmbunătățirea **sistemelor de iluminat** sunt esențiale pentru a respecta standardele de siguranță și de funcționare și pentru a răspunde preocupărilor comunității.
3. **Implementarea măsurilor de siguranță pentru pietoni** Este necesară o infrastructură care să asigure traversarea în condiții de siguranță (de exemplu, **trecuri la nivel diferit sau trecuri de pietoni controlate**), în special în apropierea zonelor sensibile, precum cimitirele și punctele de acces în zone rezidențiale.
4. **Gestionarea traficului mixt și a accesului agricol** Proiectul ar trebui să includă **măsuri de acces controlat**, drumuri de serviciu sau trecuri desemnate pentru a permite circulația în condiții de siguranță a vehiculelor agricole și pentru a reduce interacțiunea cu traficul de mare viteză.
5. **Integrarea constrângerilor tehnice în proiectare** Lucrările de reabilitare trebuie să țină seama de **traversările existente ale rețelelor de utilități (conductele APA-CANAL)** și de **riscurile geotehnice**, asigurându-se că soluțiile ingineresti sunt atât fezabile din punct de vedere tehnic, cât și reziliante.

Pe teritoriul administrativ al orașului Rîșcani (și al satelor Rămăzan și Balanul Nou), întreprinderile care interacționează cu traseul R7: **Agricultură:** SRL „Cutezătorul Agricol”, Piața Agro CR Rîșcani (camere frigorifice), GȚ „Lupăcescu Anatol”, SRL „Asinaris”, SRL „Casmerlin”, SA „Acord”, GȚ „Lupăcescu Gheorghe”, GȚ „Vasilieva Aliona”, GȚ „Macovei Boris”, Îl, „Briz Babina” (camera frigorifică), SRL „Vertex Agro”, SRL „Gladchii Tudor”, SRL „Avis Nord” (linie de procesare), GȚ „Grigore Sărăteanu”, **Stații de benzină:** Lukoil SRL, Bemol Retail SRL, SRL „Gimnast”, , „Vento Retail” SRL. **Depozite/** : SRL „Antracit” (depozit de cărbune), SA „Niutams Ceramica” (fabrică de ceramică), SA „Barza Albă” (depozit de filială), Nedalcord SRL (fabrică de materiale de construcții)

Rezumatul studiului de referință:

În contextul studiului socio-economic, imaginea de ansamblu a orașului Rîșcani este caracterizată după cum urmează:

Orașul Rîșcani este localitatea situată în zona de interes (Aol) a loturilor 2 și 3 și traversată de ruta R7, în mare parte pe o singură parte. Principala intrare și ieșire la nivel din Rîșcani se face direct pe R7. Clădirile rezidențiale din Rîșcani sunt situate în mare parte pe partea stângă a drumului. Partea dreaptă a drumului leagă satele Rămăzan și Balanul Nou, care se află în zona administrativă a orașului Rîșcani, iar cimitirul este situat pe partea opusă.

Au fost chestionați 16 locuitori, inclusiv proprietari de terenuri, în cadrul consultării publice și pe teren. Concluziile sunt detaliate pe baza structurii studiului de referință.

Secțiunea 1. Informații generale

10 femei și 4 bărbați dintre respondenți. 90% au vârsta cuprinsă între 18 și 64 de ani, iar 10% au peste 65 de ani. Majoritatea au declarat că locuiesc în comuna Rîșcani, în clădiri rezidențiale situate în apropierea drumului R7, de mai bine de 20 de ani, sunt căsătoriți și că în gospodăriile lor trăiesc între 1 și 5 membri. Proprietarii de terenuri și antreprenorii au declarat că locuiesc în zonă de până la 10 ani.

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

Majoritatea respondenților au declarat că sunt angajați și antreprenori, iar sursa principală de venit este salariul. 20% au declarat venituri de peste 10.000 MDL (500 EUR), iar 70% au declarat venituri de până la 10.000 MDL (~500 EUR). Remitențele, alocațiile sociale și închirierea terenurilor au fost declarate ca surse secundare de venit. Activitățile sezoniere de subzistență contribuie parțial la venitul gospodăriilor. Unii respondenți utilizează terenuri agricole adiacente zonei proiectului. Majoritatea locuitorilor au declarat că se așteaptă ca reabilitarea drumului să aibă un impact pozitiv asupra mijloacelor de subzistență, odată cu realizarea unui drum reabilitat dotat cu măsuri de siguranță.

Secțiunea 3: Grupuri defavorizate și vulnerabile

Persoanele în vârstă au declarat că locuiesc singure, iar veniturile declarate au fost de până la 5.000 MDL (250 de euro); majoritatea locuitorilor au declarat că au între 1 și 3 copii. Niciunul dintre respondenți nu a raportat că are membri ai familiei cu dizabilități.

Secțiunea 4: Sănătatea comunității, siguranța și calitatea vieții

Locuitorii au declarat că zgomotul, praful și vibrațiile reprezintă principala problemă pentru rezidenți, din cauza stării actuale a drumului. Alte preocupări legate de mediu au vizat lipsa sistemului de canalizare, calitatea apei și depozitele de deșeuri neautorizate. Accesul la apă este centralizat, puțini respondenți menționând fântâna ca sursă principală de apă. Nu s-a constatat niciun impact preconizat asupra accesului la facilități/rețele. Facilitățile/rețelele situate în apropierea drumului menționate au fost: surse de apă (lacuri), zone de agrement. Impactul asupra zonelor de agrement – devierea temporară a traficului. Deplasarea pe jos de-a lungul drumului este posibilă, în special în apropierea intersecției cu G17, unde cimitirul este situat pe partea opusă a R7; strada Tatarbunar/intersecția cu R7 a fost declarată nesigură de majoritatea respondenților, la fel și cimitirul Malinovca, la km 55+911. Unii respondenți au menționat că copiii și adolescenții sunt transportați sau utilizează zilnic drumul R7 din diferite sate din apropiere (de exemplu, Mihăileni, Balanul Nou) pentru a ajunge la instituțiile de învățământ din Rîșcani. De asemenea, locuitorii din satele din apropiere se deplasează zilnic pe drumul R7 pentru a ajunge la locul de muncă din orașul Rîșcani.

Secțiunea 5. Siguranța rutieră

Din datele de referință colectate reiese că oamenii traversează drumul R7 pentru a ajunge pe partea opusă, spre cimitir (intersecția G17), precum și pentru a accesa terenurile agricole. Traversarea pietonală a drumului R7 către orașul Rîșcani reprezintă o problemă gravă, întrucât legătura cu cealaltă parte a orașului nu este gestionată corespunzător. Locuitorii din orașul Rîșcani sau din satele din apropiere folosesc drumul R7 pentru nevoile lor zilnice (școală, serviciu, servicii sociale, asistență medicală) către orașul Rîșcani, către Drochia sau alte raioane, în principal cu mijloace de transport private, dar și cu mijloacele de transport în comun. Deplasarea cu bicicleta între localitățile din apropiere nu este o opțiune viabilă pentru locuitori. Oamenii nu se simt în siguranță să circule cu bicicleta pe R7. Se solicită amenajarea unor treceri de pietoni suplimentare și măsuri de siguranță rutieră la intersecțiile R7/G17 și R7/str. Tatarbunar. S-a solicitat amenajarea unui sens giratoriu la intrarea în orașul Rîșcani dinspre Drochia, pe R7, ca măsură de siguranță rutieră, deoarece configurația actuală a fost declarată nesigură. Iluminatul rutier a fost declarat o problemă de siguranță comunitară pentru toți locuitorii, inclusiv pentru femei și copii la intersecții. Toți respondenții au confirmat că utilajele agricole utilizează R7 în mod permanent pentru lucrări pe câmp și pentru transportul mărfurilor.

Unii respondenți au fost implicați în accidente/incidente sau au avut parte de situații de „aproape accident” la intersecția drumului R7 cu G17. Majoritatea respondenților au declarat că dispun de rute alternative pentru a accesa proprietățile sau terenurile agricole în timpul lucrărilor, iar rutele alternative existente pot fi gestionate prin ajustări și îmbunătățiri pentru a servi drept drum colector paralel cu R7 în cazul închiderii temporare a drumului pe durata reconstrucției. Ciclismul nu este utilizat în mod corespunzător de către locuitori.

Secțiunea 6. Sănătatea și securitatea în muncă/Interacțiunea lucrătorilor cu comunitatea

Angajarea temporară prin intermediul contractorilor este bine primită de respondenți; oamenii nu cunosc cerințele de bază privind sănătatea și siguranța la locul de muncă pentru construcția drumurilor (semnalizare, echipament de protecție individuală, zone restricționate). Femeile nu și-au exprimat îngrijorări cu privire la prezența lucrătorilor din afara localității în comunitate și nici cu privire la problemele anterioare legate de interacțiunile dintre lucrători și comunitate din sat, legate de alte proiecte locale. Toți respondenții se simt în largul lor să raporteze comportamentul inadecvat al lucrătorilor, câțiva preferând să depună plângeri anonime, majoritatea apelând la canalul autorităților locale. Persoanele în vârstă sau cele cu dizabilități nu vor întâmpina dificultăți în deplasarea prin zonele de construcție, deoarece pot folosi alte rute alternative.

Secțiunea 7. Genul și rolul femeilor

Unele femei au declarat că în oraș există probleme legate de gen, asociate cu accesul, controlul și luarea deciziilor în ceea ce privește finanțele gospodăriei, precum și cu riscurile de violență bazată pe gen sau de suferință socio-economică.

Secțiunea 8. Exproprierea terenurilor și bunurile

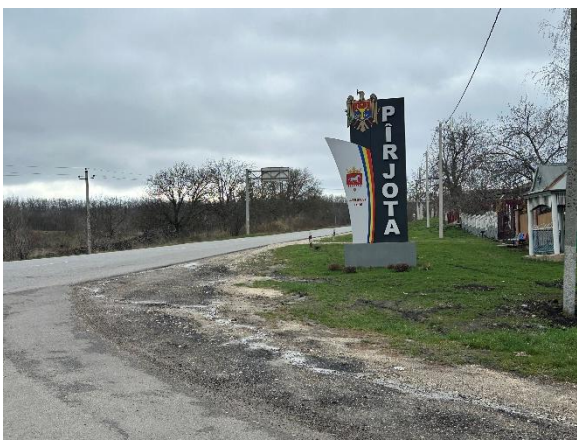
Respondenții nu au declarat existența unor bunuri în apropierea limitei drumului și nici nu au exprimat îngrijorări cu privire la exproprierea terenurilor. Mai mulți respondenți dețin terenuri în apropierea drumului R7, cu drepturi înregistrate și destinație agricolă.

Secțiunea 9. Patrimoniul cultural și siturile arheologice

Respondenții au menționat cimitirul și bisericile.

Secțiunea 10. Atitudine, așteptări și sugestii privind proiectul

Locuitorii se așteaptă la o șosea reconstruită la standarde înalte, la îmbunătățirea siguranței rutiere, la iluminat, la accese sigure pentru pietoni către și dinspre șosea la intersecția R7 cu G17, la un sens giratoriu la intersecția cu L152 și la intersecția R7 cu strada Tatarbunar, la măsuri de siguranță și la intersecții reglementate la str. Șevcenco și str. Alexandr Ostrovski / intersecția cu R7, coridoare forestiere de-a lungul drumului pentru a asigura protecția mediului, calitatea lucrărilor realizate de firmele de construcții, semnalizare adecvată, acces sigur la drum pe durata lucrărilor, benzi de accelerare/decelerare, stații de autobuz lângă trecerile de pietoni, asigurarea unei jumătăți de bandă dedicate utilajelor agricole de pe drumul R7.

Lotul 3, comuna Pîrjota Implicarea comunității – 15 participanți Discuții în grup cu proprietarii de terenuri și reprezentanții mediului de afaceri, discuții în grup cu grupurile vulnerabile (persoane în vârstă, femei) Chestionați – 12 locuitori	1 aprilie 2026 15.30 - 16.00	
Activitățile de implicare a comunității au fost desfășurate în urma întâlnirii cu reprezentanții locali din raionul Rîșcani, din data de 19 martie 2026, la care au fost prezenți reprezentanți ai celor 6 sate, inclusiv primarul Prisăcari Sergiu și specialiști din cadrul primăriei. Consultările cu locuitorii din Pîrjota au confirmat că comunitatea este activă și implicată în procesele locale de dezvoltare socio-economică, menținând o cooperare regulată cu autoritățile locale. Problemele legate de drumul R7 au fost ridicate în mod constant în cadrul discuțiilor atât cu reprezentanții municipali, cât și cu membrii comunității, reflectând interesul și îngrijorarea susținute la nivel local cu privire la impactul drumului. Cele mai apropiate locuințe sunt situate la 20 m de drum, pe o lungime totală de 0,5 km de clădiri rezidențiale din satul Pîrjota (aproximativ 6 gospodării) situate în imediata apropiere pe partea dreaptă a drumului (cu acces direct la R7). Impacturi principale: zgomotul generat de lucrări, vibrații, praf și restricții temporare de acces. În timpul exploatării, nivelurile de zgomot pot crește din cauza volumului mai mare de trafic. În ansamblu, concluziile consultării subliniază necesitatea unor soluții de proiectare consolidate în materie de siguranță rutieră și a unor măsuri de control al accesului în satul Pîrjota, pentru a aborda riscurile existente și percepute de sănătate și siguranță ale comunității.    Principalele preocupări exprimate de locuitori și proprietarii de terenuri în cadrul consultării publice au fost: 1. Calitatea efectiv scăzută a suprafeței drumului (datele de referință au evidențiat îngrijorările locuitorilor cu privire la mijloacele lor de transport private, care sunt afectate de calitatea drumului după iarna anului 2026);		

2. Nivelul scăzut de siguranță rutieră din cauza lipsei benzilor dedicate de decelerare și accelerare, a iluminatului insuficient, a semnalizării rutiere insuficiente și a siguranței pietonilor.
3. În cadrul consultărilor publice, părțile interesate au subliniat necesitatea îmbunătățirii conectivității locale și a siguranței de-a lungul coridorului R7, inclusiv: modernizarea drumurilor de acces care leagă proprietățile rezidențiale de drumul principal; construirea unor sisteme de drenaj adecvate; instalarea de bariere de protecție; amenajarea de trotuare și treceri de pietoni sigure la intrările și ieșirile din localitate; precum și reabilitarea stațiilor de autobuz existente pentru a asigura o infrastructură de transport public sigură și accesibilă.
4. De asemenea, întrucât terenurile agricole sunt situate de ambele părți ale drumului R7, locuitorii își cultivă câmpurile și își deplasează animalele la pășune, traversând frecvent drumul. Prin urmare, este necesară aplicarea limitelor de viteză prin instalarea de radare – considerate cea mai eficientă măsură – alături de o semnalizare rutieră adecvată.
5. Locuitorii au identificat iluminatul rutier insuficient ca o problemă de siguranță, în special pe timp de noapte și în condiții de vizibilitate redusă. S-a solicitat îmbunătățirea iluminatului ca măsură suplimentară de siguranță pentru a spori vizibilitatea șoferilor și a pietonilor și pentru a reduce riscul de accidente de-a lungul coridorului R7 în apropierea satului Pîrjota.
6. Deplasarea nesigură a utilajelor agricole pe șosea (de exemplu: în apropierea satului Pîrjota), întrucât rutele alternative existente, fragmentate, sunt drumuri neasfaltate și neamenajate. Diferențele mari de viteză între traficul de pe autostradă și utilajele agricole, precum și vehiculele motorizate mici, cresc riscul de coliziuni, în special al accidentelor prin tamponare din spate. În plus, utilajele agricole care intră pe autostradă dinspre câmpuri pot depune pământ, noroi sau materiale agricole pe carosabil, reducând aderența anvelopelor și creând condiții de alunecare care afectează negativ siguranța rutieră

Rezultatele consultării – Concluzii cheie (ESA R7)

1. **Nevoia urgentă de reabilitare a drumului și de îmbunătățire a suprafeței** Reabilitarea drumului R7 trebuie să acorde prioritate modernizării stării deteriorate a carosabilului, care s-a agravat semnificativ în urma perioadei de iarnă din 2026, pentru a îmbunătăți confortul la conducere, a reduce daunele la vehicule și a asigura condiții de transport sigure și fiabile.
2. **Consolidarea măsurilor de proiectare a siguranței rutiere și de gestionare a traficului** Proiectul ar trebui să abordeze deficiențele critice de siguranță prin introducerea unor benzi dedicate de accelerare și decelerare, îmbunătățirea semnalizării rutiere și a marcajelor rutiere, alături de implementarea măsurilor de gestionare a vitezei pentru a reduce riscurile de accidente.
3. **Îmbunătățirea accesibilității locale și a infrastructurii de sprijin** Lucrările de reabilitare ar trebui să includă modernizarea drumurilor locale de acces către proprietățile rezidențiale, construirea unor sisteme eficiente de drenaj, instalarea de bariere de protecție și modernizarea stațiilor de autobuz, pentru a asigura o conectivitate sigură și funcțională pentru comunitățile locale.
4. **Implementarea măsurilor de siguranță și mobilitate pentru pietoni** Amenajarea de trotuare și treceri de pietoni sigure la intrările și ieșirile din așezări este esențială pentru protejarea utilizatorilor vulnerabili ai drumurilor și pentru asigurarea deplasării în condiții de siguranță în interiorul și între comunitățile situate de-a lungul coridorului R7.
5. **Controlul sporit al vitezei și siguranța activităților agricole** Având în vedere traversarea frecventă a locuitorilor și a animalelor din cauza terenurilor agricole situate de ambele părți ale drumului, proiectarea ar trebui să includă măsuri eficiente de control al vitezei, în special instalarea de radare susținute de semnalizare adecvată, pentru a minimiza riscurile de coliziune.
6. **Îmbunătățirea iluminatului rutier în zonele sensibile** Este necesară instalarea țintită a iluminatului rutier, în special în apropierea așezărilor precum Pîrjota, pentru a îmbunătăți vizibilitatea pe timp de noapte și în condiții meteorologice nefavorabile, sporind astfel siguranța rutieră generală.

7. **Gestionarea traficului mixt și a circulației utilajelor agricole** Proiectul trebuie să abordeze interacțiunea dintre traficul de mare viteză și utilajele agricole, luând în considerare rute alternative, puncte de acces controlate sau treceri dedicate, precum și măsuri de prevenire a contaminării suprafeței drumului (noroi, pământ), care pot reduce aderența și spori riscurile de accident

Pe teritoriul administrativ al comunei Pîrjota (și al satului Sturzeni), întreprinderile care au legătură cu drumul R7 (Sturzeni și Pîrjota): **Agricultură:** SRL „Vardan Agro” (livadă), SRL „Valea Pîrjotei”, SRL „Agrocreativ Invest”, SRL „Pîrjoteh Agro”, GȚ „Garbuz Dan”, **Stație de benzină:** Rompetrol ÎM

Rezumatul studiului de referință:

În contextul studiului socio-economic, imaginea de ansamblu a comunei Pîrjota este caracterizată după cum urmează:

Traseul R7, care leagă localitatea Pîrjota de orașul Rîșcani și de alte raioane (de exemplu, Glodeni), este utilizat intens de către locuitori pentru muncă, nevoi sociale (piață, sănătate, recreere), precum și de mediul de afaceri – transportul zilnic.

Au fost chestionați 12 locuitori în cadrul consultării publice și pe teren. Concluziile sunt detaliate pe baza structurii studiului de referință.

Secțiunea 1. Informații generale

8 dintre respondenți erau femei și 4 bărbați. 93% aveau vârsta cuprinsă între 18 și 64 de ani, iar 7% aveau peste 65 de ani. Majoritatea au declarat că locuiesc în satul Pîrjota la o distanță de până la 1 km de drumul R7, de mai bine de 20 de ani, sunt căsătoriți și că în gospodăriile lor sunt între 1 și 5 membri.

Secțiunea 2. Ocuparea forței de muncă, activități economice, venitul gospodăriei

Majoritatea respondenților au declarat că sunt angajați și/sau antreprenori, iar sursa principală de venit este salariul. Pentru această categorie, venitul declarat a fost de 70% până la 10.000 MDL și de 30% peste 10.000 MDL (500 EUR). Puține persoane au declarat pensia ca sursă principală, cu o valoare de 3.000 MDL (150 EUR). Remitențele, închirierea terenurilor și alocațiile sociale au fost declarate ca venituri secundare. Activitățile sezoniere de subzistență nu contribuie deloc sau contribuie parțial la venitul gospodăriei. Unii respondenți sunt proprietari de terenuri adiacente drumului R7. Majoritatea locuitorilor au declarat că se așteaptă ca reabilitarea drumului să aibă un impact pozitiv asupra mijloacelor de subzistență.

Secțiunea 3: Grupuri defavorizate și vulnerabile

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

Secțiunea 4: Sănătatea comunității, siguranța și calitatea vieții

În imediata apropiere a drumului se află câteva clădiri rezidențiale (aproximativ 6 gospodării). În calitate de utilizatori ai drumului, oamenii și-au exprimat îngrijorările legate de mediu cu privire la praful și zgomotul generate de R7, datorate stării actuale a drumului. Alte probleme de mediu: depozitul de deșeuri neautorizat și sistemul de canalizare. Accesul la apă este centralizat; puțini respondenți au menționat fântâna ca sursă principală de apă. Au fost menționate următoarele facilități/rețele situate în apropierea drumului: benzinărie și terenuri agricole. Deplasarea pe jos de-a lungul drumului în zona intersecției, în special dimineața devreme sau noaptea, a fost considerată nesigură, iar iluminarea drumului în zona intersecției a fost considerată obligatorie.

Secțiunea 5. Siguranța rutieră

Din datele colectate la începutul studiului reiese că oamenii sunt obișnuiți să traverseze R7 către partea opusă a drumului, iar stațiile de autobuz existente trebuie îmbunătățite. Se solicită amenajarea unei treceri de pietoni peste drumul R7. Acest lucru este important pentru a asigura accesul sigur și comod al pietonilor care utilizează transportul public. Locuitorii folosesc drumul R7 pentru nevoile lor zilnice (muncă, servicii sociale, asistență medicală) către Rîșcani sau alte raioane, în principal cu mijloace de transport private, dar și cu transportul public. Deplasarea cu bicicleta între localități nu este practicabilă și a fost declarată nesigură pentru locuitorii care utilizează drumul R7. Deplasarea cu bicicleta pentru a ajunge în diferite părți ale satelor este, de asemenea, mai puțin practică.

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

Toți respondenții au confirmat că utilajele agricole circulă permanent pe R7 pentru lucrări pe câmp, pentru transportul mărfurilor, pentru a evita rutele alternative care sunt drumuri murdare sau pentru a traversa R7. Respondenții au menționat întreținerea drumului ca fiind o problemă de siguranță rutieră.

Unii respondenți au fost implicați în accidente sau au evitat la limită accidente pe drumul R7: accidentul s-a produs din cauza unui vehicul care a virat într-un loc interzis. Cei mai expuși riscurilor de siguranță au fost declarați copiii, persoanele în vârstă, fermierii și persoanele care utilizează vehicule motorizate mici. Percepția generală a locuitorilor cu privire la drumul R7 a fost declarată nesigură în starea actuală.

Secțiunea 6. Sănătatea și siguranța la locul de muncă/Interacțiunea lucrătorilor cu comunitatea

Angajarea temporară prin intermediul contractorilor este bine primită de respondenți; oamenii cunosc cerințele de bază privind sănătatea și siguranța la locul de muncă pentru construcția drumurilor (semnalizare, echipament de protecție individuală, zone restricționate). Femeile nu și-au exprimat îngrijorări cu privire la prezența lucrătorilor din afara localității în comunitate și nici cu privire la problemele anterioare legate de interacțiunile dintre lucrători și comunitate din sat, legate de alte proiecte locale. Toți respondenții se simt în largul lor să raporteze comportamentul inadecvat al lucrătorilor; unii preferă să depună plângeri anonime, iar majoritatea apelează la canalul autorităților locale. Persoanele în vârstă sau cele cu dizabilități nu vor întâmpina dificultăți în deplasarea prin zonele de șantier, deoarece nu traversează și nu accesează direct drumul R7.

Secțiunea 7. Genul și rolul femeilor

Majoritatea femeilor au declarat că în comună nu există probleme legate de gen în ceea ce privește accesul, controlul și luarea deciziilor financiare la nivelul gospodăriei, nici riscuri de violență bazată pe gen sau suferință socio-economică. Puține dintre persoanele chestionate au confirmat existența violenței în familia lor.

Secțiunea 8. Exproprierea terenurilor și bunurile

Întreprinderile și proprietarii de terenuri și-au exprimat îngrijorarea cu privire la o eventuală expropriere a terenurilor situate în apropierea limitei drumului. Aceștia au fost informați că drumul va fi reabilitat în cadrul dreptului de trecere propus, iar exproprierea nu este prevăzută. Proprietarii de terenuri din apropierea drumului R7 au declarat că dețin drepturi înregistrate și că utilizează terenurile în scopuri agricole și comerciale.

Secțiunea 9. Patrimoniul cultural și siturile arheologice

Au fost desemnate de către respondenți drept Festivalul Cultural Anual „Comoara Națională”.

Secțiunea 10. Atitudine, așteptări și sugestii privind proiectul

Locuitorii se așteaptă la o reabilitare a drumului la standarde înalte, îmbunătățirea siguranței rutiere, iluminat, accese sigure către/de la drum, gestionarea traficului, calitatea lucrărilor efectuate de firmele de construcții, semnalizare adecvată, acces sigur la drum pe durata lucrărilor, 2 treceri de pietoni, stații de autobuz reabilite, informarea periodică a comunității, GRM și respectarea termenelor de execuție a lucrărilor de reparații.

Lotul 3, comuna Hiliuți

Implicarea comunității - 27 de participanți

Discuții în grup cu proprietarii de terenuri și întreprinzătorii, discuții în grup cu grupurile vulnerabile (persoane în vârstă, femei)

Chestionați – 15 locuitori

1 aprilie 2026
14.30 - 15.00



Activitățile de implicare a comunității au fost desfășurate în urma întâlnirii cu reprezentanții locali din raionul Rîșcani, din 19 martie 2026, la care au participat reprezentanți ai celor 6 sate din raionul Rîșcani, inclusiv primarul Matei Ana și specialiști din primărie.

Satul Hiliuți este situat în zona de influență (Aol) a proiectului pentru R7, Lotul 3. Aflat la o altitudine de aproximativ 177 de metri, satul se caracterizează printr-un peisaj deluros și face parte din regiunea Ciuhurului de Jos. Hiliuți este, de asemenea, recunoscut pentru inițiativele sale de mediu, inclusiv înființarea recentă a unei plantații forestiere care acoperă peste 25 de hectare, în conformitate cu Programul Național de Împădurire.

Consultările cu locuitorii din Hiliuți au confirmat că comunitatea este activă și implicată în procesele locale de dezvoltare socio-economică, menținând o cooperare regulată cu autoritățile locale. Problemele legate de drumul R7 au fost ridicate în mod constant în cadrul discuțiilor atât cu reprezentanții municipalității, cât și cu membrii comunității, reflectând interesul și preocuparea susținute la nivel local cu privire la impacturile legate de drum. Cele mai apropiate locuințe sunt situate la 10 m de drum, pe o lungime totală de 1,5 km de clădiri rezidențiale din satul Hiliuți (aproximativ 10 gospodării) amplasate în imediata apropiere pe partea stângă/dreaptă a drumului (cu acces direct la R7). Satul Hiliuți este situat în mare parte pe partea stângă a drumului. Clădirile rezidențiale de pe partea dreaptă sunt în mare parte nelocuite, ca urmare a depopulării zonei rurale. Principalele impacturi: zgomotul generat de lucrări, vibrațiile, praful și restricțiile temporare de acces. În timpul exploatării, nivelurile de zgomot pot crește din cauza volumului mai mare de trafic. În ansamblu, concluziile consultării subliniază necesitatea unor soluții consolidate de proiectare a siguranței rutiere și a unor măsuri de control al accesului în satul Hiliuți, pentru a aborda riscurile existente și percepute de comunitate în materie de sănătate și siguranță.

Principalele preocupări exprimate de locuitori și proprietarii de terenuri în cadrul consultării publice au fost:

1. Calitatea efectiv scăzută a suprafeței drumului (datele de referință au evidențiat preocupările locuitorilor cu privire la problemele de siguranță rutieră a transportului, care sunt afectate de calitatea drumului după iarna anului 2026);
2. În plus, topografia deluroasă a satului Hiliuți creează dificultăți de transport pentru traficul care traversează localitatea de-a lungul drumului R7, în special în zona intersecțiilor dintre străzile Miorița și Ștefan cel Mare.



Ca măsură de atenuare, ar trebui identificate alternative pentru ocolirea temporară a acestui sector critic în perioadele cu risc ridicat, alături de instalarea unei semnalizări adecvate (adaptate condițiilor de iarnă) la intrările în Hiliuți dinspre Costești și dinspre orașul Rîșcani (la intersecția cu R45 – G23/G23.1). Această problemă a fost semnalată în mod constant în cadrul consultărilor publice desfășurate în satele din raionul Rîșcani, atât de către autoritățile locale, cât și de către locuitori. Este necesară o soluție fezabilă și durabilă, având în vedere că coridorul R7, ca parte a rețelei TEN-T, asigură tranzitul internațional care leagă frontierele cu Ucraina și România.

3. Nivelul scăzut de siguranță rutieră datorat lipsei benzilor dedicate de decelerare și accelerare, iluminatului insuficient, semnalizării rutiere insuficiente și siguranței pietonilor.
4. În cadrul consultărilor publice, părțile interesate au subliniat necesitatea îmbunătățirii conectivității locale și a siguranței de-a lungul coridorului R7, inclusiv: modernizarea drumurilor de acces care leagă proprietățile rezidențiale de drumul principal; construirea unor sisteme adecvate de drenaj; instalarea de bariere de protecție; amenajarea de trotuare și treceri de pietoni sigure la intrările și ieșirile din localități; precum și reabilitarea stațiilor de autobuz existente pentru a asigura o infrastructură de transport public sigură și accesibilă.
5. De asemenea, întrucât terenurile agricole sunt situate de ambele părți ale drumului R7, locuitorii și întreprinderile își cultivă câmpurile și își duc animalele la pășune, traversând frecvent drumul. Prin urmare, este necesară aplicarea limitelor de viteză prin instalarea de radare — considerate cea mai eficientă măsură — alături de o semnalizare rutieră adecvată.
6. Locuitorii au identificat iluminatul rutier insuficient ca o problemă de siguranță, în special pe timp de noapte și în condiții de vizibilitate redusă. S-a solicitat îmbunătățirea iluminatului ca măsură suplimentară de siguranță pentru a spori vizibilitatea șoferilor și a pietonilor și pentru a reduce riscul de accidente de-a lungul coridorului R7, în apropierea satului Hiliuți.
7. Deplasarea nesigură a utilajelor agricole pe șosea (de exemplu, în apropierea satului Hiliuți), întrucât rutele alternative existente, fragmentate, sunt drumuri neasfaltate și neamenajate. Diferențele mari de viteză între traficul rutier și utilajele agricole, precum și vehiculele motorizate mici, sporesc riscul de coliziuni, în special al accidentelor prin tamponare din spate. În plus, utilajele agricole care intră pe șosea dinspre câmpuri pot depune pământ, noroi sau materiale agricole pe carosabil, reducând aderența anvelopelor și creând condiții de alunecare care afectează negativ siguranța rutieră.
8. Comunitatea locală a semnalat alunecări de teren pe tronsonul R7, ceea ce indică necesitatea unor măsuri de stabilizare a versanților și de consolidare a solului.



Rezultatele consultării – Concluzii cheie (ESA R7, zona Hiliuți)

1. **Nevoia urgentă de reabilitare a drumului** Starea precară a suprafeței drumului, agravată după iarna anului 2026, reprezintă o preocupare majoră care afectează siguranța rutieră, funcționarea vehiculelor și fiabilitatea generală a transportului, necesitând măsuri prioritare de reabilitare.
2. **Constrângeri de transport legate de topografie și riscuri sezoniere** Relieful deluros din satul Hiliuți, în special la intersecțiile străzilor Miorița și Ștefan cel Mare, creează provocări semnificative pentru trafic. Sunt necesare soluții temporare de ocolire și instalarea de semnalizare adaptată condițiilor de iarnă la punctele cheie de acces, alături de identificarea unei soluții ingineresti durabile pe termen lung, adecvată pentru un coridor de tranzit internațional.
3. **Deficiențe ale infrastructurii de siguranță rutieră** Lipsa benzilor de accelerare/decelerare, semnalizarea insuficientă, iluminatul inadecvat și măsurile limitate de siguranță pentru pietoni contribuie la creșterea riscului de accidente și necesită îmbunătățiri cuprinzătoare în materie de siguranță.
4. **Necesitatea îmbunătățirii conectivității locale și a infrastructurii de sprijin** Comunitățile au subliniat necesitatea modernizării drumurilor de acces, a implementării sistemelor de drenaj, a instalării barierelor de protecție, a construirii trotuarelor și a trecerilor de pietoni, precum și a reabilitării stațiilor de autobuz pentru a asigura o mobilitate sigură și funcțională pentru locuitori.
5. **Gestionarea vitezei și siguranța la traversările agricole** Traversările frecvente ale locuitorilor, animalelor și utilizatorilor agricoli necesită măsuri îmbunătățite de control al vitezei, în special prin instalarea de radare, completate de o semnalizare clară și vizibilă.
6. **Iluminarea insuficientă a drumurilor** Lipsa iluminatului adecvat, în special în apropierea satului Hiliuți, sporește riscurile pe timp de noapte și în condiții de vizibilitate redusă, necesitând îmbunătățiri specifice ale iluminatului pentru a spori siguranța tuturor utilizatorilor drumurilor.
7. **Riscuri generate de traficul mixt și de utilajele agricole** Interacțiunea dintre traficul cu viteză mare și utilajele agricole cu deplasare lentă reprezintă un pericol semnificativ pentru siguranță, agravat și mai mult de rutele alternative precare și de contaminarea drumului (noroi și resturi), ceea ce necesită măsuri de gestionare dedicate și soluții de acces mai sigure.

8. **Riscuri geotehnice și instabilitatea versanților** Alunecările de teren semnalate pe traseul R7 indică necesitatea unor evaluări geotehnice detaliate și a implementării unor măsuri de stabilizare a versanților și de consolidare a solului pentru a asigura siguranța și reziliența pe termen lung a drumului.

Pe teritoriul administrativ al comunei Hiliuți, întreprinderile care interacționează cu traseul R7: Agricultură: GȚ „Sandu Grigore”, GȚ „Sandu”, SRL „Hiliuțeanul” (depozitare), SRL „Stîncăuți” (moară).

Rezumatul studiului de referință

În contextul studiului socio-economic, prezentarea generală a localității Hiliuți este caracterizată după cum urmează:

Secțiunea 1. Informații generale

Dintre cei 15 respondenți chestionați, 5 sunt bărbați și 10 sunt femei. 92% au vârsta cuprinsă între 18 și 64 de ani, iar 8% au peste 65 de ani. Majoritatea au declarat că locuiesc în comuna Hiliuți, în apropierea drumului R7, de mai bine de 20 de ani, sunt căsătoriți și că în gospodăriile lor sunt între 2 și 5 membri.

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

Majoritatea respondenților au declarat că sunt angajați și/sau antreprenori, iar sursa principală de venit este salariul. Pentru această categorie, venitul declarat a fost de 70% peste 10.000 MDL și de 30% până la 10.000 MDL (500 EUR). Puține persoane au declarat pensia ca sursă principală, cu o valoare de 3.000 MDL (150 EUR). Remitențele, închirierea terenurilor și alocațiile sociale au fost declarate ca venituri secundare. Activitățile sezoniere de subzistență nu contribuie deloc sau contribuie parțial la venitul gospodăriei. Unii respondenți sunt proprietari de terenuri adiacente drumului R7. Majoritatea locuitorilor au declarat că se așteaptă ca reabilitarea drumului să aibă un impact pozitiv asupra mijloacelor de subzistență.

Secțiunea 3: Grupuri defavorizate și vulnerabile

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

Secțiunea 4: Sănătatea comunității, siguranța și calitatea vieții

Unele clădiri rezidențiale sunt situate în imediata apropiere a drumului. Cele mai apropiate locuințe se află la 10 m de drum; pe o lungime totală de 1,5 km, clădirile rezidențiale din satul Hiliuți (aproximativ 10 gospodării) sunt situate în imediata apropiere, pe partea stângă/dreaptă a drumului (cu acces direct la R7). Satul Hiliuți este situat în mare parte pe partea stângă a drumului. Clădirile rezidențiale de pe partea dreaptă sunt în mare parte nelocuite, ca urmare a depopulării zonei rurale. Impacturi principale: zgomotul generat de lucrări, vibrațiile, praful și restricțiile temporare de acces. În timpul exploatării, nivelurile de zgomot pot crește din cauza volumului mai mare de trafic. Locuitorii nu au solicitat barierele fonice.

Secțiunea 5. Siguranța rutieră

Din datele colectate la momentul de referință reiese că oamenii sunt obișnuiți să traverseze R7 către partea opusă a drumului; se solicită îmbunătățirea stațiilor de autobuz existente. Se solicită amenajarea unei treceri de pietoni peste R7. Acest lucru este important pentru a asigura un acces sigur și comod pentru pietonii care utilizează transportul public. Locuitorii folosesc drumul R7 pentru nevoile lor zilnice (muncă, servicii sociale, asistență medicală) către Rîșcani sau alte raioane, în principal cu mijloace de transport private, dar și cu transportul public. Deplasarea cu bicicleta între localități nu este practicabilă și a fost declarată nesigură de către locuitorii care utilizează R7. De asemenea, deplasarea cu bicicleta pentru a ajunge în diferite părți ale satelor este mai puțin practică.

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

Toți respondenții au confirmat că utilajele agricole circulă permanent pe R7 pentru lucrări pe câmp și pentru transportul mărfurilor, pentru a evita rutele alternative, care sunt drumuri murdare, sau pentru a traversa R7. Respondenții au menționat întreținerea drumului ca fiind o problemă de siguranță rutieră.

Unii respondenți au fost implicați în accidente sau au avut parte de incidente în care au fost la un pas de a avea un accident pe drumul R7: accidente cauzate de starea deteriorată a drumului și de dificultățile de circulație pe timp de iarnă. Au fost declarați ca fiind cei mai expuși riscurilor de siguranță copiii, persoanele în vârstă, fermierii și persoanele care utilizează vehicule motorizate de mici dimensiuni. Percepția generală a locuitorilor cu privire la drumul R7 a fost declarată ca fiind una de nesiguranță în starea actuală.

Secțiunea 6. Sănătatea și siguranța la locul de muncă/Interacțiunea lucrătorilor cu comunitatea

Angajarea temporară la contractori este bine primită de respondenți; oamenii cunosc cerințele de bază privind sănătatea și siguranța la locul de muncă pentru construcția drumurilor (semnalizare, echipament de protecție individuală, zone restricționate). Comunitatea nu are rezerve cu privire la prezența lucrătorilor din afara localității, având în vedere că a avut experiență legată de interacțiunile dintre lucrători și comunitate în sat, în perioada reabilitării drumurilor locale. Toți respondenții se simt în largul lor să raporteze comportamentul inadecvat al lucrătorilor; unii preferă să depună plângeri anonime, iar majoritatea apelează la canalele autorităților locale. Persoanele în vârstă sau cele cu dizabilități nu vor întâmpina dificultăți în deplasarea prin zonele de șantier, deoarece vor fi redirecționate către alte rute alternative.

Secțiunea 7. Genul și rolul femeilor

Majoritatea femeilor au declarat că în comună nu există probleme legate de gen în ceea ce privește accesul, controlul și luarea deciziilor financiare în cadrul gospodăriei, nici riscuri de violență bazată pe gen sau suferință socio-economică. Niciun respondent nu a confirmat existența violenței în familia sa.

Secțiunea 8. Exproprierea terenurilor și bunurile

Respondenții nu și-au exprimat îngrijorări cu privire la achiziția de terenuri, întrucât reabilitarea Lotului 3 va fi gestionată în cadrul dreptului de trecere (RoW) și nu se preconizează achiziția de terenuri.

Secțiunea 9. Patrimoniul cultural și siturile arheologice

Respondenții din satul Hiliuți nu au semnalat existența niciunui patrimoniu cultural.

Secțiunea 10. Atitudine, așteptări și sugestii privind proiectul

Locuitorii se așteaptă la reconstrucția drumului din Lotul 3 la standarde înalte, la îmbunătățirea siguranței rutiere, la iluminat, la accese sigure către/de la drum, la gestionarea traficului, la calitatea lucrărilor efectuate de firmele de construcții, la semnalizare adecvată, la acces sigur la drum pe durata construcției, la informarea periodică a comunității, la GRM și la respectarea termenelor de execuție a lucrărilor de reparații.

Lotul 3, satul Șaptebani

Implicarea comunității - 11 participanți

Discuții în grupuri focus cu proprietarii de terenuri și întreprinzătorii, discuții în grupuri focus cu grupurile vulnerabile (persoane în vârstă, femei) Chestionați – 14 locuitori

Lotul 3, comuna Gălășeni (cu satul Mălăiești)

Implicarea comunității – 19 participanți Grupuri de discuție cu proprietarii de terenuri și întreprinderile, grupuri de discuție cu grupurile vulnerabile (persoane în vârstă, femei) Persoane chestionate – 16 locuitori

Lotul 3, satul Petrușeni

Implicarea comunității – 9 participanți Discuții în grup cu proprietarii de terenuri și reprezentanții întreprinderilor, discuții în grup cu grupurile vulnerabile (persoane în vârstă, femei) Persoane chestionate – 12 locuitori

1 aprilie 2026
11.30 – 12.30
Satul Petrușeni

1 aprilie 2026
13.00 – 14.00
Satul Șaptebani

1 aprilie 2026
14.00 – 14.30
Comuna Gălășeni



Activitățile de implicare a comunității au fost desfășurate în conformitate cu Planul de implicare a părților interesate și au urmat unei întâlniri inițiale de coordonare care a avut loc la data de 19.03.2026 cu reprezentanții locali ai celor 6 sate la sediul raionului Rîșcani, printre care s-au numărat primarul satului Șaptebani – dl Lungu Rodion, primarul satului Gălășeni – dl Brânză Victor, primarul satului Petrușeni – dna Ciobanu Natalia și specialiști relevanți din cadrul primăriei.

Satele Șaptebani, Gălășeni și Petrușeni sunt situate în zona de influență (Aol) a Lotului 3 al proiectului. Consultările cu locuitorii satelor menționate mai sus au confirmat că comunitatea este activă și implicată în procesele locale de dezvoltare socio-economică, menținând o cooperare regulată cu autoritățile locale. Problemele legate de drumul R7 au fost ridicate în mod constant în cadrul discuțiilor atât cu reprezentanții municipali, cât și cu membrii comunității, reflectând interesul și preocuparea susținute la nivel local cu privire la impactul legat de drum. În satul Șaptebani, cele mai apropiate locuințe se află la 10 m de drum, pe o lungime totală de 2 km din satul Șaptebani existând clădiri rezidențiale (aproximativ 16 gospodării) situate în imediata apropiere a părții drepte/stângi a drumului (cu acces direct la R7). În satul Gălășeni, cele mai apropiate locuințe se află la 20 m de drum, pe o lungime totală de 0,8 km din satul Gălășeni existând clădiri rezidențiale (aproximativ 11 gospodării) situate în imediata apropiere pe partea stângă a drumului (cu acces direct la R7). În satul Petrușeni, cele mai apropiate locuințe se află la 12 m de drum, pe o lungime totală de 1 km de clădiri rezidențiale din satul Petrușeni (aproximativ 18 gospodării) situate în apropierea părții stângi/drepte a drumului (cu acces direct la R7).

Impacturi principale: zgomotul generat de lucrările de construcție, vibrațiile, praful și restricțiile temporare de acces. În timpul exploatării, nivelurile de zgomot pot crește din cauza volumului mai mare de trafic.



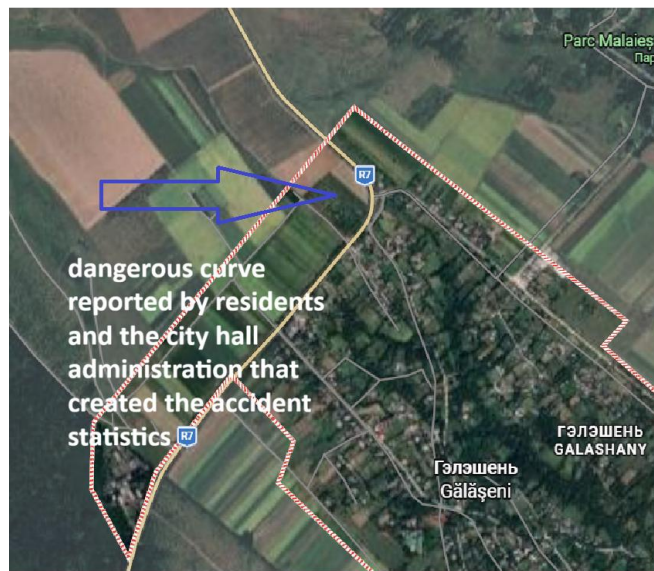
Principalele preocupări exprimate de locuitori și proprietarii de terenuri în cadrul consultării publice au fost:

1. Calitatea efectiv scăzută a suprafeței drumului (datele de referință au evidențiat preocupările locuitorilor cu privire la problemele de siguranță rutieră a transportului, care sunt afectate de calitatea drumului după iarna anului 2026);



2. Din perspectiva siguranței rutiere, în localitatea Gălășeni a fost semnalată de către administrația locală și de către locuitori o curbă periculoasă care crea premisele pentru producerea de accidente.
3. Nivel scăzut de siguranță rutieră din cauza lipsei benzilor dedicate de încetinire și accelerare, a iluminatului insuficient, a semnalizării rutiere insuficiente și a siguranței reduse a pietonilor.

4. În cadrul consultărilor publice, părțile interesate au subliniat necesitatea îmbunătățirii conectivității locale și a siguranței de-a lungul coridorului R7, inclusiv: modernizarea drumurilor de acces care leagă proprietățile rezidențiale de drumul principal;



construirea unor sisteme de drenaj adecvate; instalarea de bariere de protecție; amenajarea de trotuare și treceri de pietoni sigure la intrările/ieșirile din așezări sau în legătură cu stațiile de autobuz; și reabilitarea stațiilor de autobuz existente pentru a asigura o infrastructură de transport public sigură și accesibilă.

5. De asemenea, întrucât terenurile agricole sunt situate de ambele părți ale drumului R7, locuitorii și întreprinderile își cultivă câmpurile și își deplasează animalele la pășune, traversând frecvent drumul. Prin urmare, este necesară aplicarea limitelor de viteză prin instalarea de radare – considerate cea mai eficientă măsură – alături de o semnalizare rutieră adecvată.
6. Locuitorii au identificat iluminatul rutier insuficient ca o problemă de siguranță, în special pe timp de noapte și în condiții de vizibilitate redusă. S-a solicitat îmbunătățirea iluminatului ca măsură suplimentară de siguranță pentru a spori vizibilitatea șoferilor și a pietonilor și pentru a reduce riscul de accidente de-a lungul coridorului R7 în apropierea satelor



7. Deplasarea nesigură a utilajelor agricole pe șosea, întrucât rutele alternative existente, fragmentate, sunt drumuri murdare, fără îmbunătățiri. Diferențele mari de viteză între traficul de pe autostradă și utilajele agricole, precum și vehiculele motorizate mici, sporesc riscul de coliziuni, în special al accidentelor prin tamponare din spate. În plus, utilajele agricole care intră pe autostradă dinspre câmpuri pot depune pământ, noroi sau materiale agricole pe carosabil, reducând aderența anvelopelor și creând condiții de alunecare care afectează negativ siguranța rutieră. Este necesară amenajarea unei jumătăți de bandă pentru vehiculele cu viteză redusă între localități și terenuri agricole, pentru a asigura siguranța rutieră și o gestionare adecvată a traficului.
8. **Impactul prafului generat de exploatările de carieră și rutele de transport (R7 Aol – raionul Rîșcani)** Pe baza datelor disponibile privind resursele minerale și activitățile industriale din raionul Rîșcani, în apropierea satelor **Șaptebani, Gălășeni și Petrușeni** se află mai multe cariere active pentru extracția de calcar, argilă și nisip. Printre exploatările notabile se numără SA „**Cariera Șaptebani**”, SRL „**Cariera Duruitoarea**”, precum și alte situri de extracție, cum ar fi carierele de la Văratîc, Horodiște și Braniște, care furnizează materii prime și materiale prelucrate pentru lucrări de construcții și de drumuri. În cadrul consultărilor comunitare, locuitorii din **Șaptebani, Gălășeni și Petrușeni** și-au exprimat în mod constant îngrijorarea cu privire la **generarea semnificativă de praf** asociată cu activitățile din cariere și cu transportul materialelor. Principala problemă identificată este faptul că **camioanele grele care transportă agregate circulă frecvent pe drumurile locale care nu sunt reabilitate sau întreținute corespunzător**. Pe aceste drumuri se acumulează materiale împrăștiate (praf de calcar, nisip și resturi), care sunt apoi **transportate pe coridorul rutier R7**, rezultând **suprafețe rutiere vizibil albe, acoperite de praf**. Această situație duce la:



Creșterea **nivelurilor de praf din aer**, care afectează gospodăriile din apropiere și receptorii sensibili; Reducerea **siguranței rutiere** din cauza vizibilității reduse și a suprafețelor alunecoase cauzate de materialele fine; Impacturi negative asupra **comunităților locale**, inclusiv murdărirea proprietăților și disconfortul pentru pietoni; Resuspensia secundară a prafului de-a lungul drumului R7 din cauza circulației vehiculelor, în special în perioadele uscate. Problema este deosebit de acută la **intersecția dintre drumurile**



locale de acces către cariere și drumul R7, unde lipsa instalațiilor de spălare a roților, a măsurilor de curățare a drumurilor și a unui strat de acoperire adecvat agravează transportul materialelor pe drumul principal. Aceste constatări indică necesitatea unor măsuri de atenuare specifice, inclusiv **îmbunătățirea întreținerii drumurilor locale de transport, instalarea de sisteme de curățare la ieșirile din cariere și măturarea regulată a drumurilor**, în conformitate cu bunele practici ale ESA pentru lanțurile de aprovizionare cu materiale de construcții.

În ansamblu, consultările au identificat un set coerent de preocupări legate de **siguranța rutieră, impactul asupra mediului și accesibilitatea locală**, ceea ce a condus la următoarele concluzii cheie:

1. **Starea precară a drumurilor și riscurile de siguranță asociate:** Starea deteriorată a suprafeței drumului, în special după iarna anului 2026, afectează în mod semnificativ siguranța la volan, sporește avariile vehiculelor și contribuie la riscurile de accidente.
2. **Expunerea ridicată a comunităților situate în vecinătatea drumului:** Zonele rezidențiale situate imediat lângă R7 sunt extrem de expuse la **impacturile legate de construcții (zgomot, vibrații, praf și restricții temporare de acces)** și la **impacturile operaționale**, inclusiv la potențiale creșteri ale nivelului de zgomot datorate volumelor mai mari de trafic. *În mod deosebit, comunitățile nu au solicitat bariere fonice; preocupările s-au concentrat în principal asupra zgomotului, vibrațiilor și prafului în condițiile actuale, care sunt percepute ca fiind neplăceri mai semnificative.*
3. **Deficiențe critice în materie de siguranță rutieră:** Siguranța rutieră este compromisă de **lipsa benzilor de accelerare/decelerare, de semnalizarea insuficientă, de iluminatul deficitar și de lipsa infrastructurii pentru pietoni**. A fost identificat un punct specific cu risc ridicat la **curba periculoasă din Gălășeni**, care necesită o intervenție specifică.
4. **Necesitatea îmbunătățirilor integrate privind siguranța și accesibilitatea:** Părțile interesate au subliniat necesitatea **modernizării drumurilor de acces, a sistemelor de drenaj, a barierelor de protecție, a trotuarelor, a trecerilor de pietoni și a infrastructurii stațiilor de autobuz**, în special la intrările și ieșirile din localități și în apropierea punctelor de transport public.

5. **Conflicte între activitățile agricole și siguranța rutieră:** Prezența terenurilor agricole de ambele părți ale drumului R7 duce la **traversarea frecventă a vehiculelor, a utilajelor și a animalelor**, creând riscuri de siguranță. Aplicarea **limitelor de viteză prin intermediul camerelor de supraveghere a vitezei**, combinată cu o semnalizare adecvată, a fost identificată ca măsură prioritară.
6. **Iluminarea rutieră inadecvată:** Iluminarea insuficientă de-a lungul tronsoanelor rurale ale drumului R7 contribuie la **reducerea vizibilității și la creșterea riscului de accidente**, în special pe timp de noapte și în condiții meteorologice nefavorabile.
7. **Circulația nesigură a utilajelor agricole:** Lipsa unor rute alternative adecvate obligă utilajele agricole și vehiculele cu viteză redusă să circule pe drumul principal, ceea ce duce la **diferențe periculoase de viteză față de traficul rutier**. În plus, **noroiul și resturile depuse pe suprafața drumului** reduc aderența și sporesc riscul de accidente. S-a recomandat introducerea unor **secțiuni dedicate de jumătate de bandă pentru vehiculele cu viteză redusă**.
8. **Impactul prafului provenit din exploatarea de carieră și rutele de transport:** S-a semnalat o **generare semnificativă de praf** în Șaptebani, Gălășeni și Petrușeni din cauza activităților din carierele din apropiere (de exemplu, SA „Cariera Șaptebani”, SRL „Cariera Duruitoarea” și alte situri locale). Camioanele grele circulă **pe drumuri locale nereabilitate**, transportând materiale în vrac pe R7, ceea ce duce la **acoperirea suprafețelor rutiere cu praf**. Acest lucru duce la:
 - creșterea cantității de praf din aer, care afectează locuitorii și receptorii sensibili;
 - reducerii vizibilității și a condițiilor de drum alunecoase;
 - impacturi neplăcute (murdărire, disconfort pentru pietoni);
 - resuspensia continuă a prafului în perioadele uscate.

Problema este cea mai pronunțată la **intersecțiile dintre drumurile locale de acces la cariere și R7**, ceea ce evidențiază necesitatea unor măsuri de atenuare, cum ar fi **îmbunătățirea drumurilor de transport, sisteme de spălare a roților și curățarea regulată a drumurilor**.

Concluzie generală: Deși comunitățile locale susțin în mare măsură reabilitarea drumului R7, acestea se așteaptă ca proiectul să **remedieze deficiențele existente în materie de siguranță rutieră, să îmbunătățească conectivitatea locală și să gestioneze în mod eficient impacturile de mediu și sociale**. Se pune un accent deosebit pe **măsurile de siguranță rutieră, pe controlul prafului și al vibrațiilor, precum și pe adaptarea la practicile agricole locale**, asigurându-se alinierea la bunele practici internaționale ale ESA.

Pe teritoriul administrativ al satelor **Șaptebani, Gălășeni și Petrușeni**, întreprinderile care au legătură cu traseul R7: Întreprinderi de pe R7 Șaptebani – **Agricultură/Fermă:** SRL „Stîncăuți” (depozitare), SRL „Ferma Familiei” (fermă avicolă), Piață comercială ÎI „Colun Tatiana” , Întreprinderi de pe R7 Gălășeni – **Agricultură:** GȚ Colin Nicolai, SRL „Fezalis” (depozitare), GȚ Dănilă Igor, SRL „Stîncăuți”, SRL „Dia Family”, GȚ Secrieru Ion, **Stație de alimentare cu combustibil:** ÎM Rompetrol Moldova, Activități pe R7 **Petrușeni: Agricultură/Fermă/Moară:** GȚ Tomaș Oleg (fermă de capre), SRL AstNordGrup, **Cafeneaua** Moraru Vitalie: II Mihailov Speranța, **Stație de benzină:** Lukoil Moldova SRL, **Service auto:** SRL SvetVitKris, **Comerț:** SA Omagiu, SRL „Cepoi Construct”.

Rezumatul studiului de referință:

În contextul studiului socio-economic, prezentarea generală a localităților Șaptebani, Gălășeni și Petrușeni este descrisă mai jos:

Secțiunea 1. Informații generale

Dintre cei 42 de respondenți chestionați, 19 sunt bărbați și 23 femei. 87% au vârsta cuprinsă între 18 și 64 de ani, iar 13% au peste 65 de ani. Majoritatea au declarat că locuiesc în satele Șaptebani, Gălășeni și Petrușeni de mai bine de 20 de ani, sunt căsătoriți și că în gospodăriile lor trăiesc între 3 și 6 membri.

Secțiunea 2. Ocuparea forței de muncă, activități economice, venitul gospodăriei

Majoritatea respondenților au declarat că sunt angajați și/sau antreprenori, iar sursa principală de venit este salariul. Pentru această categorie, venitul declarat a fost de 55% până la 10.000 MDL și 45% peste 10.000 MDL (500 EUR). Puține persoane au declarat pensia ca sursă principală, cu o valoare de 3.000 MDL (150 EUR). Remitențele, închirierea terenurilor și alocațiile sociale au fost declarate ca venituri secundare. Activitățile sezoniere de subzistență nu contribuie deloc sau contribuie parțial la venitul gospodăriei. Unii respondenți sunt proprietari de terenuri adiacente drumului R7. Majoritatea locuitorilor au declarat că se așteaptă ca reabilitarea drumului să aibă un impact pozitiv asupra mijloacelor de subzistență.

Secțiunea 3: Grupuri defavorizate și vulnerabile

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

Secțiunea 4: Sănătatea comunității, siguranța și calitatea vieții

Unele clădiri rezidențiale sunt situate în imediata apropiere a drumului. În satul Șaptebani, cele mai apropiate locuințe se află la 10 m de drum; pe o lungime totală de 2 km din satul Șaptebani, clădirile rezidențiale (aproximativ 16 gospodării) sunt situate în imediata apropiere, pe partea dreaptă/stângă a drumului (cu acces direct la R7). În satul Gălășeni, cele mai apropiate locuințe se află la 20 m de drum, pe o lungime totală de 0,8 km din satul Gălășeni, clădirile rezidențiale (aproximativ 11 gospodării) fiind situate în imediata apropiere pe partea stângă a drumului (cu acces direct la R7). În satul Petrușeni, cele mai apropiate locuințe se află la 12 m de drum, pe o lungime totală de 1 km de clădiri rezidențiale din satul Petrușeni (aproximativ 18 gospodării) situate în imediata apropiere a părții stângi/drepte a drumului (cu acces direct la R7). Impacturi principale: zgomot de construcție, vibrații, praf și restricții temporare de acces. În timpul exploatării, nivelurile de zgomot pot crește din cauza volumelor mai mari de trafic. În principal, locuitorii s-au plâns de praf și vibrații datorate stării actuale a drumului; nu s-au solicitat bariere fonice.

Secțiunea 5. Siguranța rutieră

Din datele colectate la momentul de referință reiese că oamenii sunt obișnuiți să traverseze R7 pentru a ajunge pe partea opusă a drumului; se solicită îmbunătățirea stațiilor de autobuz existente. Se solicită amenajarea unei treceri de pietoni peste R7. Acest lucru este important pentru asigurarea unui acces sigur și comod pentru pietonii care utilizează transportul public. Locuitorii folosesc drumul R7 pentru nevoile lor zilnice (muncă, servicii sociale, asistență medicală) către Rîșcani sau alte raioane, în principal cu mijloace de transport private, dar și cu transportul public. Deplasarea cu bicicleta este posibilă, dar între localități nu este practicabilă și a fost declarată nesigură pentru locuitorii care utilizează R7. Deplasarea cu bicicleta către diferite părți ale satelor este, de asemenea, mai puțin practică, fiind declarată nesigură. Locuitorii au salutat includerea pistelor de biciclete în perimetrul dintre stațiile de autobuz sau între două intersecții ale drumurilor locale cu R7. Iluminatul rutier a fost declarat o preocupare de siguranță comunitară pentru toți locuitorii, inclusiv femeile și copiii.

Toți respondenții au confirmat că utilajele agricole circulă pe R7 în mod permanent pentru lucrări pe câmp, pentru transportul mărfurilor, pentru a evita rutele alternative care sunt drumuri murdare sau pentru a traversa R7. Respondenții au menționat întreținerea drumului ca fiind o problemă de siguranță rutieră. Unii respondenți au fost implicați în accidente sau au avut parte de incidente în care au fost la un pas de accident pe drumul R7: accidente cauzate de starea deteriorată a drumului și de dificultățile de circulație pe timp de iarnă. Au fost declarați ca fiind cei mai expuși riscurilor de siguranță copiii, persoanele în vârstă, fermierii și persoanele care utilizează vehicule motorizate de mici dimensiuni. Percepția generală a locuitorilor cu privire la drumul R7 a fost că acesta este nesigur în starea actuală.

Secțiunea 6. Sănătatea și siguranța la locul de muncă/Interacțiunea lucrătorilor cu comunitatea

Angajarea temporară la contractori este bine primită de respondenți; oamenii cunosc cerințele de bază privind sănătatea și siguranța la locul de muncă pentru construcția drumurilor (semnalizare, echipament de protecție individuală, zone restricționate). Comunitatea nu are rezerve cu privire la prezența lucrătorilor din afara localității, având în vedere că a avut experiență legată de interacțiunile dintre lucrători și comunitate în sat, în perioada reabilitării drumurilor locale. Toți respondenții se simt în largul lor să raporteze comportamentul inadecvat al lucrătorilor; unii preferă să depună plângeri anonime, iar majoritatea apelează la canalele autorităților locale. Persoanele în vârstă sau cele cu dizabilități nu vor întâmpina dificultăți în deplasarea prin zonele de șantier, deoarece vor fi redirecționate către alte rute alternative.

Secțiunea 7. Genul și rolul femeilor

Majoritatea femeilor au declarat că în comună nu există probleme legate de gen în ceea ce privește accesul, controlul și luarea deciziilor financiare în cadrul gospodăriei, nici riscuri de violență bazată pe gen sau suferință socio-economică. Niciun respondent nu a confirmat existența violenței în familia sa.

Secțiunea 8. Exproprierea terenurilor și bunurile

Respondenții nu și-au exprimat îngrijorări cu privire la achiziția de terenuri, întrucât reabilitarea Lotului 3 va fi gestionată în cadrul dreptului de trecere (RoW) și nu se preconizează o achiziție de terenuri pe scară largă.

Secțiunea 9. Patrimoniul cultural și siturile arheologice

Respondenții din satul Petrușeni au menționat Memorialul soldaților de război situat la km 83+407 pe R7.

Secțiunea 10. Atitudine, așteptări și sugestii privind proiectul

Locuitorii se așteaptă la reconstrucția drumului din Lotul 3 la standarde înalte, îmbunătățiri ale siguranței rutiere, iluminat, accese sigure către/de la drum, gestionarea traficului, calitatea lucrărilor efectuate de firmele de construcții, semnalizare adecvată, acces sigur la drum pe durata construcției, trotuare, treceri de pietoni, stații de autobuz renovate, o jumătate de bandă dedicată vehiculelor motorizate mici sau utilajelor agricole, informarea periodică a comunității, GRM și respectarea termenelor de execuție a lucrărilor de reparații.

Lotul 3, comuna Costești (inclusiv satele Pășcăuți, Dămășcani, Duruitoarea, Proscureni)

Implicarea comunității – 15 participanți, grupuri de discuție cu proprietarii de terenuri și întreprinderile, grupuri de discuție cu grupurile vulnerabile (persoane în vârstă, femei); chestionați – 15 locuitori

**1 aprilie 2026
ora 11.30 – 12.30**



Activitățile de implicare a comunității au fost desfășurate în conformitate cu Planul de implicare a părților interesate și au urmat unei întâlniri inițiale de coordonare organizate la data de 19.03.2026 cu reprezentanții locali ai celor 6 sate la sediul raionului Rîșcani, inclusiv primarul comunei Costești – domnul Nelu Glasu și specialiști relevanți din cadrul primăriei.

Localitatea Costești, situată în nordul Moldovei, în raionul Rîșcani, reprezintă un nod strategic important de-a lungul coridorului R7, în special în contextul conectivității regionale dintre Moldova, România și Ucraina. Orașul este situat pe malurile râului Prut, care formează granița naturală dintre Moldova și România și face parte din granița externă a Uniunii Europene. O caracteristică definitorie a localității este legătura sa directă cu punctul de trecere a frontierei Costești–Stânca, amenajat pe barajul Stânca–Costești, o infrastructură transfrontalieră majoră care leagă Moldova de România. Acest punct de trecere facilitează atât circulația pasagerilor, cât și a mărfurilor și reprezintă o poartă de acces esențială pentru fluxurile de transport internaționale.

În cadrul consultărilor publice din satul Costești privind Lotul 3, locuitorii au semnalat probleme legate de zgomot, vibrații, poluarea aerului cauzată de gazele de eșapament, praf, accesul blocat la terenurile agricole, accidente și pericole pentru pietoni și bicicliști din cauza camioanelor parcate de-a lungul drumului în perimetrul satului Pășcăuți, care face parte din comuna Costești.

În Pășcăuți, cele mai apropiate locuințe sunt situate la aproximativ 53 m de drumul R7, doar două gospodării având acces direct. Majoritatea proprietăților rezidențiale sunt situate la distanțe începând de la aproximativ 170 m de drum, întinzându-se pe o lungime totală de aproximativ 2,5 km de-a lungul părții stângi a coridorului, accesul fiind asigurat prin drumuri locale. Principalele impacturi anticipate includ zgomotul, vibrațiile, praful și restricțiile temporare de acces legate de lucrările de construcție. În faza de exploatare, nivelurile de zgomot pot crește ca urmare a volumelor mai mari de trafic.

Orașul Costești este situat la aproximativ 600 m de coridorul R7 și este conectat printr-un drum local. Principalele preocupări exprimate se referă la traficul intens de camioane asociat cu trecerea frontierei, impacturile preconizate fiind legate în primul rând de gestionarea traficului în faza de construcție.

Locuitorii și-au exprimat îngrijorarea cu privire la faptul că activitățile de construcție din cadrul proiectului R7 vor genera temporar riscuri semnificative legate de trafic și de siguranța rutieră, atât pentru utilizatorii motorizați, cât și pentru cei nemotorizați.

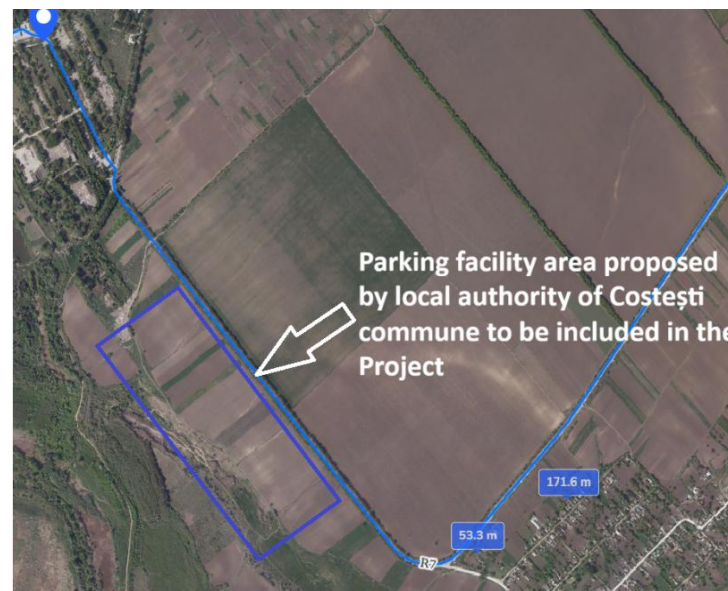


Autoritățile locale din Costești au propus amenajarea unei parări la km 87+900 de-a lungul coridorului R7, destinată să sprijine organizarea traficului și să găzduiască vehicule, în special în legătură cu activitățile de trecere a frontierei.

Întrucât un nou pod se află în prezent în faza de studiu de fezabilitate și, potrivit Ministerului Infrastructurii și Dezvoltării Regionale al Republicii Moldova, în cooperare cu Ministerul Transporturilor din România, sunt în curs de desfășurare studii de fezabilitate pentru noi poduri transfrontaliere peste râul Prut, inclusiv legătura Costești-Stânca, menite să consolideze conectivitatea dintre Moldova și România și să îmbunătățească accesul la Uniunea Europeană. În acest scop, se consideră fezabilă amenajarea unei zone de parcare, pentru a răspunde nevoilor logistice și de gestionare a traficului între cele două puncte de frontieră învecinate, în special în ceea ce privește transportul de marfă și timpii de așteptare.

Concluzii cheie – Rezultatele consultării comunității (Coridorul R7)

1. **Starea precară a drumurilor și implicațiile asupra siguranței:** Calitatea scăzută actuală a suprafeței drumului — deteriorată și mai mult după iarna anului 2026 — prezintă **riscuri semnificative pentru siguranța rutieră**, afectând condițiile de conducere și sporind potențialul de accidente.
2. **Priorități privind protecția mediului:** Părțile interesate au subliniat importanța **protejării resurselor de apă și sol în timpul fazei de construcție**, indicând o preocupare puternică a comunității cu privire la impactul asupra mediului.
3. **Deficiențe ale infrastructurii de siguranță rutieră:** Nivelul scăzut de siguranță rutieră este legat de absența **benzilor dedicate de accelerare/decelerare**, de iluminatul inadecvat, de semnalizarea rutieră insuficientă și de lipsa măsurilor de siguranță pentru pietoni.
4. **Necesitatea îmbunătățirii conectivității locale și a infrastructurii:** Comunitățile au subliniat necesitatea unor îmbunătățiri integrate de-a lungul coridorului R7, inclusiv: construirea unor **sisteme de drenaj** adecvate; instalarea de **bariere de protecție**; amenajarea de **trotuare și piste pentru biciclete** (în special între satele din comuna Costești); amenajarea de **treceri de pietoni sigure** la intrările/ieșirile din localități și în apropierea stațiilor de autobuz; instalarea de **stații de autobuz** noi și reabilitarea celor existente, asigurând accesibilitatea de pe ambele părți ale drumului.
5. **Traversări agricole și controlul vitezei:** Traversarea frecventă a drumului R7 de către vehicule agricole și animale creează riscuri de siguranță. Părțile interesate au subliniat necesitatea **unui control strict al vitezei**, în special prin instalarea de **radare**, susținută de o semnalizare adecvată.
6. **Iluminarea insuficientă a drumurilor:** Condițiile precare de iluminare, în special pe timp de noapte și în condiții de vizibilitate redusă, au fost identificate ca o preocupare majoră în materie de siguranță. Este necesară îmbunătățirea **iluminării drumurilor** pentru a spori vizibilitatea și a reduce riscurile de accidente în apropierea localităților.
7. **Circulația nesigură a utilajelor agricole:** Lipsa unor rute alternative îmbunătățite obligă utilajele agricole și vehiculele motorizate de mici dimensiuni să circule pe drumul principal, ceea ce duce la **diferențe periculoase de viteză** față de traficul rutier și la un risc crescut de coliziune. În plus, **noroiul și resturile depuse pe suprafața drumului** reduc aderența și siguranța. S-a recomandat introducerea unor **secțiuni dedicate de jumătate de bandă pentru vehiculele cu viteză redusă** între localități și terenurile agricole, în vederea îmbunătățirii gestionării traficului și a siguranței.
8. **Parcare propusă pentru gestionarea traficului:** O zonă de parcare propusă de autoritățile locale din Costești la km 87+900 de-a lungul coridorului R7 a fost evidențiată ca o măsură necesară pentru a sprijini organizarea traficului și acomodarea vehiculelor, în special în legătură cu activitățile de trecere a frontierei și gestionarea transportului de marfă.



Rezumatul studiului socio-economic de referință

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

Secțiunea 1. Informații generale

Dintre cei 14 respondenți chestionați, 9 sunt femei și 5 bărbați. 89% au vârsta cuprinsă între 18 și 64 de ani, iar 11% au peste 65 de ani. Majoritatea au declarat că locuiesc în orașul Costești și în satele din Pășcăuți de mai bine de 20 de ani, sunt căsătoriți și că în gospodăriile lor sunt între 1 și 5 membri.

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

Majoritatea respondenților au declarat că sunt angajați și/sau antreprenori, iar sursa principală de venit este salariul, întrucât majoritatea locuitorilor lucrează în orașul Costești. Pentru această categorie, venitul declarat a fost de 80% până la 10.000 MDL și de 20% peste 10.000 MDL (500 EUR). Puține persoane au declarat pensia ca sursă principală, cu o valoare de 3.000 MDL (~150 EUR). Remitențele, pensia, închirierea terenurilor și alocațiile sociale au fost declarate ca venituri secundare. Activitățile sezoniere de subzistență nu contribuie deloc sau contribuie parțial la venitul gospodăriilor. Unii respondenți sunt proprietari de terenuri adiacente traseului M3. Toți locuitorii au declarat că se așteaptă ca reabilitarea drumului să aibă un impact pozitiv asupra condițiilor de viață, prin îmbunătățirea situației privind zgomotul, prin includerea barierelor fonice, a măsurilor de siguranță rutieră, a semnalizării și a căilor pietonale, a pistelor pentru biciclete și a spațiilor suplimentare de parcare pentru camioane.

Secțiunea 3: Grupuri defavorizate și vulnerabile

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

Secțiunea 4: Sănătatea comunității, siguranța și calitatea vieții

Orașul Costești este situat la aproximativ 600 m de coridorul R7 și este conectat printr-un drum local. Principalele preocupări exprimate se referă la traficul intens de camioane asociat cu trecerea frontierei, impacturile anticipate fiind legate în primul rând de gestionarea traficului în faza de construcție. Locuitorii au semnalat preocupări de mediu legate de praful generat de R7, vibrațiile cauzate de starea actuală a drumului și a camioanelor, precum și de generarea de deșeuri rutiere abandonate în apropierea satului Pășcăuți și a drumului local din Costești, precum și pe terenurile agricole, inclusiv saci, sticle de plastic, anvelope uzate și scurgeri de ulei etc. Lipsa unor facilități adecvate duce la satisfacerea nevoilor fiziologice în locuri nepotrivite și la apariția, în consecință, a mirosurilor neplăcute. Alte probleme de mediu din localitate: depozit de deșeuri neautorizat, rețeaua de canalizare și stația de epurare a apelor uzate. Accesul la apă este centralizat. Deplasarea pe jos de-a lungul drumului dintre Pășcăuți și Costești este posibilă pentru locuitori, întrucât Pășcăuți este situat de-a lungul drumului și face parte din comuna Costești, care se află în apropierea punctului de trecere a frontierei Costești-Stîncă. Iluminarea drumului dintre aceste două puncte a fost declarată obligatorie.

Secțiunea 5. Siguranța rutieră

Din datele colectate la începutul studiului reiese că oamenii obișnuiesc să traverseze R7 pentru a ajunge pe partea opusă a drumului, fiind solicitată îmbunătățirea stațiilor de autobuz existente. Se solicită amenajarea unei treceri de pietoni peste R7. Acest lucru este important pentru asigurarea unui acces sigur și comod pentru pietonii care utilizează transportul public. Locuitorii utilizează drumul R7 pentru nevoile lor zilnice (muncă, servicii sociale, asistență medicală), deplasându-se din satul Pășcăuți către orașul Costești și către Rîșcani sau alte raioane, în principal cu mijloace de transport private, dar și cu mijloacele de transport public. Deplasarea cu bicicleta este posibilă între localitățile Pășcăuți și Costești, dar este considerată nesigură în acest moment. Locuitorii au salutat includerea pistelor de biciclete în perimetrul dintre Pășcăuți și Costești, între stațiile de autobuz sau între două intersecții ale drumurilor locale cu R7. Iluminatul rutier a fost declarat o preocupare de siguranță comunitară pentru toți locuitorii, inclusiv femeile și copiii.

Toți respondenții au confirmat că utilajele agricole circulă permanent pe R7 pentru lucrări pe câmp, pentru transportul mărfurilor, pentru a evita rutele alternative care sunt drumuri murdare sau pentru a traversa R7. Respondenții au menționat întreținerea drumului ca o problemă de siguranță rutieră. Unii respondenți au fost implicați în accidente sau au avut parte de incidente în care au fost la un pas de a fi implicați în accidente pe drumul R7: incidente cu autoturismele din cauza stării deteriorate a drumului și accidente cu camioane. Au fost declarați ca fiind cei mai expuși riscurilor de

siguranță copiii, persoanele în vârstă, fermierii și persoanele care utilizează vehicule motorizate mici. Percepția generală a locuitorilor cu privire la drumul R7 a fost declarată ca fiind nesigură în starea actuală.

Secțiunea 6. Sănătatea și siguranța la locul de muncă/Interacțiunea lucrătorilor cu comunitatea

Angajarea temporară la contractori este bine primită de respondenți; oamenii cunosc cerințele de bază privind sănătatea și siguranța la locul de muncă pentru construcția drumurilor (semnalizare, echipament de protecție individuală, zone restricționate). Comunitatea nu are rezerve cu privire la prezența lucrătorilor din afara localității, având în vedere că a avut experiență legată de interacțiunile dintre lucrători și comunitate în sat, în perioada reabilitării drumurilor locale. Toți respondenții se simt în largul lor să raporteze comportamentul inadecvat al lucrătorilor de l , unii preferând să depună plângeri anonime, majoritatea apelând la canalele autorităților locale. Persoanele în vârstă sau cele cu dizabilități nu vor întâmpina dificultăți în deplasarea prin zonele de șantier, deoarece vor fi redirecționate către alte rute alternative.

Secțiunea 7. Genul și rolul femeilor

Majoritatea femeilor au declarat că în comună nu există probleme legate de gen în ceea ce privește accesul, controlul și luarea deciziilor financiare în cadrul gospodăriei, nici riscuri de violență bazată pe gen sau suferință socio-economică. Niciun respondent nu a confirmat existența violenței în familia sa.

Secțiunea 8. Exproprierea terenurilor și bunurile

Respondenții nu și-au exprimat îngrijorări cu privire la achiziția de terenuri, întrucât reabilitarea Lotului 3 va fi gestionată în cadrul dreptului de trecere (RoW) și nu se preconizează o achiziție extinsă de terenuri. Pentru noua construcție de pe Lotul 5, nu sunt disponibile informații în acest moment.

Secțiunea 9. Patrimoniul cultural și siturile arheologice

Râul Prut și rezervația naturală au fost declarate de către locuitori drept patrimoniul lor cultural. Nu există situri arheologice în apropierea R7.

Secțiunea 10. Atitudine, așteptări și sugestii privind proiectul

Locuitorii se așteaptă la reconstrucția drumului din Lotul 3 la standarde înalte, îmbunătățiri ale siguranței rutiere, iluminat, accese sigure către/de la drum, gestionarea traficului, calitatea lucrărilor realizate de firmele de construcții, semnalizare adecvată, acces sigur la drum pe durata construcției, trotuare, treceri de pietoni, stații de autobuz renovate, o jumătate de bandă dedicată vehiculelor motorizate mici sau utilajelor agricole, informarea periodică a comunității, GRM și respectarea termenelor de execuție a lucrărilor de reparații.

Loturile 1, 2, 4, orașul Drochia

Implicarea comunității – 19 participanți
Discuții în grupuri focus cu întreprinderile din apropierea coridorului R7 și discuții în grupuri focus cu grupurile vulnerabile (persoane în vârstă, femei). Chestionați – 17 locuitori

24 martie 2026
11.00 – 12.00



Activitățile de implicare a comunității au fost desfășurate în conformitate cu Planul de implicare a părților interesate și au urmat reuniunii de coordonare din faza inițială, desfășurată la 20 octombrie 2025 (detalii în ANEXA D), cu reprezentanții locali ai celor 6 sate, la sediul raionului Drochia, incluzând

consultări cu reprezentanții: satul Zgurița – primar, satul Chetrosu – primar, satul Nicoreni – primar, orașul Drochia - primar, satul Țarigrad – primar, satul Miciurin – primar, Inspectoratul de Poliție al districtului, Departamentul de Cadastru al Consiliului Districtual.

În cadrul consultării publice, locuitorii și autoritățile locale din Drochia au subliniat faptul că orașul Drochia reprezintă un nod urban și economic cheie în nordul Moldovei, funcționând atât ca centru administrativ, cât și ca punct de legătură în domeniul transporturilor între zonele de producție regionale și coridoarele naționale. Dependenta marilor operatori industriali (inclusiv Sudzucker și alte fabrici) de **rețeaua urbană centrală pentru accesul la R7** amplifică semnificativ intensitatea traficului și impacturile de mediu și sociale asociate, făcând din Drochia o **zonă de interes critic pentru planificarea transporturilor, îmbunătățirea siguranței și atenuarea impactului în cadrul ESA al R7**.

Reprezentanții comunității au subliniat în mod constant că lipsa unei șosele de ocolire a generat de mult timp preocupări semnificative privind siguranța rutieră în centrul urban, unde traficul intens, aglomerația, praful, zgomotul și vibrațiile afectează condițiile de viață de zi cu zi.

Prin urmare, construirea șoselei de ocolire a localității Drochia (Lotul 4) a fost identificată de participanți ca o măsură prioritară pentru îmbunătățirea siguranței comunității și a calității mediului. Configurația proiectului asigură continuitatea între tronsoanele rutiere: capătul Lotului 1 (Soroca-Drochia) este proiectat să se conecteze direct cu R12 (porțiunea de reabilitare a șoselei de ocolire), în timp ce Lotul 2 se intersectează la punctul de joncțiune cu șoseaua de ocolire – porțiunea de construcție nouă. Acest traseu integrat a fost primit pozitiv de către părțile interesate, care l-au considerat o soluție pe termen lung pentru devierea traficului de tranzit și a vehiculelor grele de marfă departe de zonele rezidențiale.

În cadrul consultărilor, locuitorii au remarcat că implementarea combinată a lucrărilor la șoseaua de centură și la reabilitarea loturilor 1–2 este de așteptat să reducă substanțial impacturile cumulative asupra mediului în Drochia, în special în faza de exploatare, prin atenuarea prafului, a zgomotului, a vibrațiilor și a riscurilor legate de trafic. Au fost exprimate îngrijorări în primul rând cu privire la impacturile cumulative din faza de construcție, având în vedere suprapunerea preconizată a lucrărilor la șoseaua de centură și la loturile 1–2.



Pentru Lotul 2, Administrația Națională a Drumurilor (AND) a anunțat în noiembrie 2025 finalizarea lucrărilor de amenajare a sensului giratoriu în orașul Drochia, un proiect care contribuie semnificativ la îmbunătățirea siguranței și a fluidității traficului rutier în nordul țării. Noul sens giratoriu este situat pe drumul național R7 – R14 – Drochia – Costești – granița cu România, la kilometrul 32, și a fost construit în conformitate cu Anexa nr. 1 la Programul Fondului Rutier 2025.

Rolul orașului Drochia ca nod strategic de acces industrial la coridorul R7 generează presiuni semnificative de natură socială și de mediu în nucleul urban. Traseul traficului industrial și de marfă pe străzile centrale ale orașului – determinat de nevoile operaționale ale marilor fabrici – reprezintă sursa principală a impacturilor cumulative, necesitând măsuri de atenuare specifice, precum reorganizarea traficului, îmbunătățirea siguranței și posibila deviere a vehiculelor grele departe de zonele sensibile.

Sunt identificate următoarele preocupări cheie de mediu și sociale:



1. Traficul intens de vehicule grele prin centrul orașului Coridorul R7, care trece prin Drochia, servește astfel drept rută principală de evacuare a produselor agricole, făcând legătura între ferme, depozite și unități de prelucrare. Operatorii industriali, precum Sûdzucker Moldova, și alte fabrici din raionul Drochia depind de drumurile urbane din centrul pentru a accesa R7. Drochia este situată într-o zonă mai extinsă de producție agricolă (care include raioane precum Drochia, Rîșcani, Florești, Soroca), furnizând materii prime către unitățile de prelucrare. Acest lucru duce la volume mari de vehicule grele de marfă care tranzitează zone rezidențiale și cu destinație mixtă, în special în perioadele de vârf ale sezonului agricol/de producție. Consecințele includ aglomerarea traficului, scăderea nivelului de serviciu și degradarea accelerată a infrastructurii rutiere urbane.

2. Riscuri ridicate de siguranță rutieră (condiții de trafic mixt) Coexistența camioanelor grele, a vehiculelor locale, a transportului public, a utilajelor agricole, a bicicliștilor și a pietonilor în centrul localității Drochia creează o dinamică complexă și nesigură a traficului. Riscurile sunt sporite la intersecții, treceri de pietoni și în zonele stațiilor de autobuz, în special acolo unde măsurile de calmare a traficului sau de separare a fluxurilor de trafic sunt limitate. Grupurile vulnerabile (copii, persoane în vârstă) sunt expuse în mod deosebit.

3. Deteriorarea calității aerului și emisiile de praf Concentrarea traficului de marfă în centrul urban duce la creșteri localizate ale poluanților atmosferici (PM_{10} , $PM_{2,5}$, NO_2). Generarea suplimentară de praf are loc în perioadele secetoase și din cauza suprafețelor rutiere deteriorate. Impactul este cel mai semnificativ pentru locuitorii din zonele rezidențiale, școli și instituții publice situate de-a lungul străzilor principale de tranzit.

4. Impactul zgomotului și al vibrațiilor asupra receptorilor urbani Trecerea continuă a vehiculelor grele generează niveluri ridicate de zgomot și vibrații transmise prin sol, în special de-a lungul coridoarelor urbane înguste. Efectele potențiale includ deranjarea locuitorilor, scăderea calității vieții și solicitarea structurală a clădirilor mai vechi situate în apropierea căii rutiere.

5. Presiunea asupra infrastructurii urbane și povara întreținerii Infrastructura rutieră existentă în Drochia nu este proiectată pentru un trafic industrial de marfă susținut și de intensitate ridicată. Acest lucru duce la deteriorarea prematură a carosabilului, la avarierea sistemelor de drenaj și la creșterea costurilor de întreținere pentru autoritățile locale.

Vârfurile sezoniere (de exemplu, campania de recoltare a sfeclii de zahăr) intensifică aceste presiuni.

6. Lipsa rutelor dedicate transportului de marfă / a variantelor de ocolire Absența (sau disponibilitatea limitată) a rutelor alternative sau a variantelor de ocolire obligă traficul industrial să treacă prin centrul orașului. Acest lucru reduce eficacitatea măsurilor de gestionare a traficului și limitează posibilitățile de separare a fluxurilor de trafic de tranzit de cele locale.

7. Impactul asupra sănătății comunității și a calității vieții Efectele combinate ale zgomotului, poluării aerului, vibrațiilor și riscurilor de siguranță rutieră contribuie la deteriorarea condițiilor de viață în centrul orașului Drochia. Percepția crescută a riscului și a neplăcerilor poate duce la nemulțumiri și plângeri din partea comunității, în special în rândul locuitorilor care trăiesc de-a lungul principalelor drumuri de acces către R7.

8. Exproprierea terenurilor pentru partea nouă a șoselei de ocolire: întrucât Lotul 4 (parțial) reprezintă o dezvoltare de infrastructură nouă (pe teren viran), exproprierea terenurilor și deplasarea economică asociată au fost semnalate de locuitori ca fiind cea mai importantă preocupare socială. Punerea în aplicare a unui cadru solid de achiziție a terenurilor și de restabilire a mijloacelor de subsistență, aliniat la Cerința de performanță nr. 5 a Băncii Europene pentru Reconstrucție și Dezvoltare, va fi esențială pentru a asigura o despăgubire echitabilă, sprijin pentru mijloacele de subsistență și minimizarea impacturilor negative, permițând în același timp beneficiile pe termen lung ale șoselei de ocolire a orașului Drochia.



Fotografie aeriană a unei fabrici de zahăr în timpul campaniei de recoltare a sfecei de zahăr, impactul cumulativ asupra mediului al proiectului (fotografie atașată).

În imediata apropiere a traseului R7 din orașul Drochia au fost identificați următorii receptori sociali cheie:

Spitalul Raional din Drochia, Centrul de Sănătate „A. Manziuc” din Drochia, Colegiul de Studii Integrate, Centrul comercial (care găzduiește marile lanțuri naționale de retail)

Stația de alimentare Lukoil Moldova (PECO), Autogara (care asigură accesul la zona comercială a orașului Drochia), Biroul Vamal, Magistrala Nord SRL – companie de construcții de drumuri și autostrăzi, Fabrica de pâine „MELLINA”, Hipermarketul „Metru Pătrat” – materiale de construcții, Catedrala „Adormirea Maicii Domnului”, Fabrica de zahăr Südzucker Moldova

În contextul studiului socio-economic, prezentarea generală a orașului Drochia este caracterizată mai jos:

Secțiunea 1. Informații generale

Dintre cei 17 respondenți chestionați, 7 sunt bărbați și 10 femei. 92% au vârsta cuprinsă între 18 și 64 de ani, iar 8% au peste 65 de ani. Majoritatea au declarat că locuiesc în orașul Drochia de mai mult de 20 de ani, sunt căsătoriți și că în gospodăriile lor sunt între 1 și 4 membri.

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

Majoritatea respondenților au declarat că sunt angajați și/sau antreprenori, iar sursa principală de venit este salariul, întrucât majoritatea locuitorilor lucrează în orașul Drochia. Pentru această categorie, venitul declarat a fost de 95% peste 10.000 MDL și de 5% până la 10.000 MDL (~500 EUR). Puține persoane au declarat pensia ca sursă principală, cu o valoare de 3.000 MDL (~150 EUR). Remitențele, pensia, închirierea terenurilor și alocațiile sociale au fost declarate ca venituri secundare. Activitățile sezoniere de subsistență nu contribuie deloc sau contribuie parțial la venitul gospodăriilor. Unii respondenți sunt proprietari de terenuri și locuiesc în vecinătatea drumului R7. Toți locuitorii au declarat că se așteaptă ca reabilitarea drumului și construirea variantei ocolitoare să aibă un impact pozitiv asupra mijloacelor de subsistență, prin îmbunătățirea măsurilor de siguranță rutieră, a semnalizării, a trecerilor de pietoni reglementate și a sensurilor giratorii.

Secțiunea 3: Grupuri defavorizate și vulnerabile

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

Secțiunea 4: Sănătatea comunității, siguranța și calitatea vieții

Multe clădiri rezidențiale sunt situate în imediata apropiere a drumului R7, care traversează centrul orașului. R7 face legătura cu R12, acestea fiind drumurile principale utilizate de locuitori pentru a se deplasa către/din alte cartiere. Locuitorii și-au exprimat îngrijorările legate de mediu cu privire la praful, zgomotul și vibrațiile generate de R7, precum și la impactul cumulativ al proiectului de ocolitoare în perioada de construcție. Alte probleme de mediu din localitate: depozite de deșeuri neautorizate, fabrici situate în apropiere. Accesul la apă este centralizat. Deplasarea pe jos de-a lungul drumului R7, lotul 2, este posibilă în fiecare zi de către locuitori. S-a declarat obligatorie iluminarea drumului la sensurile giratorii și la intersecții.

Secțiunea 5. Siguranța rutieră

Din datele colectate la momentul de referință, locuitorii orașului Drochia sunt obișnuiți să traverseze R7 Lot 2 (în perimetrul orașului Drochia, care reprezintă strada centrală) către partea opusă a drumului. Au fost exprimate îngrijorări privind siguranța, întrucât coexistența camioanelor grele, a vehiculelor locale, a transportului public, a utilajelor agricole, a bicicliștilor și a pietonilor în centrul orașului Drochia creează o dinamică a traficului complexă și nesigură. Riscurile sunt sporite la intersecții, treceri de pietoni și în zonele stațiilor de autobuz, în special acolo unde măsurile de calmare a traficului sau de separare a fluxurilor de trafic sunt limitate. Grupurile vulnerabile (copiii, persoanele în vârstă) sunt expuse în mod deosebit. **Ocolitoarea orașului Drochia (Lotul 4) a fost declarată cel mai important proiect pentru orașul Drochia din perspectiva siguranței rutiere a locuitorilor.** Locuitorii utilizează drumul R7 pentru nevoile lor zilnice (muncă, servicii sociale, asistență medicală, piață, deplasări) în interiorul orașului sau pentru a se deplasa către alte cartiere, în principal cu mijloace de transport private, dar și cu transportul public. Deplasarea cu bicicleta este practicabilă pentru locuitori în principal în interiorul localității; s-a constatat că iluminatul rutier este prezent în perimetrul stațiilor de autobuz și al intersecțiilor.

Reabilitarea drumului R7 în perimetrul zonei rezidențiale din Drochia (km 29+000 – 32+000) a fost solicitată de locuitori și de administrație, întrucât degradarea infrastructurii rutiere urbane este o consecință directă a lipsei unor rute dedicate transportului de marfă sau a unor variante de ocolire, iar această reabilitare va fi estimată în timpul construcției ocolitoarei orașului Drochia, în cazul în care aceasta va fi realizată prima.

Unii respondenți au descris accidente sau situații în care s-a evitat la limită un accident pe drumul R7, în apropierea intersecțiilor, din cauza vitezei ridicate, a aglomerației și a măsurilor insuficiente de siguranță rutieră. Cei mai expuși riscurilor de siguranță au fost identificați ca fiind copiii, persoanele în vârstă și bicicliștii din zona de legătură dintre R7 și R12 (unde este prevăzută o sens giratoriu în cadrul proiectului de ocolire). Percepția generală a locuitorilor cu privire la drumul R7, Lotul 2, a fost aceea că acesta nu este sigur.

Majoritatea respondenților au declarat că rutele alternative pentru accesul la proprietăți sau instituții din orașul Drochia, pe durata lucrărilor de construcție, pot fi gestionate printr-un Plan de gestionare a traficului și prin implicarea prealabilă a reprezentanților locali și a comunității.

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

Angajarea temporară prin intermediul contractorilor este bine primită de respondenți; oamenii cunosc cerințele de bază privind sănătatea și siguranța la locul de muncă pentru construcția drumurilor (semnalizare, echipament de protecție individuală, zone restricționate). Comunitatea nu are rezerve cu privire la prezența lucrătorilor din afara localității în comunitate. Toți respondenții se simt în largul lor să raporteze un comportament inadecvat al lucrătorilor; unii preferă să depună plângeri anonime, iar majoritatea apelează la canalele autorităților locale. Persoanele în vârstă sau cele cu dizabilități pot întâmpina dificultăți în deplasarea prin zonele de șantier. Locuitorii și-au exprimat îngrijorarea cu privire la faza de construcție în perimetrul școlilor, piețelor, stațiilor de autobuz și clădirilor rezidențiale.

Secțiunea 7. Genul și rolul femeilor

Majoritatea femeilor au declarat că în comună nu există probleme legate de gen în ceea ce privește accesul, controlul și luarea deciziilor financiare în cadrul gospodăriei, nici riscuri de violență bazată pe gen sau suferință socio-economică. Mai mulți respondenți au confirmat existența violenței în familia lor.

Secțiunea 8. Exproprierea terenurilor și bunurile

Respondenții nu au exprimat îngrijorări cu privire la achiziția de terenuri, întrucât reabilitarea Lotului 2 va fi gestionată în cadrul dreptului de trecere (RoW) și nu se preconizează achiziția de terenuri. Achiziția de terenuri pentru Lotul 4 se referă la satele Tarigrad și Miciurin.

Secțiunea 9. Patrimoniul cultural și siturile arheologice

A fost menționată de respondenți Catedrala „Adormirea Maicii Domnului”.

Secțiunea 10. Atitudine, așteptări și sugestii privind proiectul

Locuitorii se așteaptă la reconstrucția loturilor 1 și 2 și a șoselei de ocolire a localității Drochia la standarde înalte, la îmbunătățirea siguranței rutiere, la iluminat, la accese sigure către și dinspre șosea, la gestionarea traficului, la calitatea lucrărilor executate de firmele de construcții, la semnalizare adecvată, la accesul în condiții de siguranță la șosea pe durata lucrărilor, la informarea periodică a comunității, la GRM și la respectarea termenelor de execuție a lucrărilor de reparații.

Loturile 2 și 4, Tarigrad și satul Miciurin

Implicarea comunității – 18 participanți
Discuții în grupuri focus cu proprietarii de terenuri agricole din apropierea noii construcții (ocolitoarea Drochia) și discuții în grupuri focus cu grupuri vulnerabile (persoane în vârstă, femei) Persoane chestionate – 16 locuitori

24 martie 2026
13.00 – 14.00



Activitățile de implicare a comunității au fost desfășurate în conformitate cu Planul de implicare a părților interesate și au urmat întâlnirilor de coordonare din faza inițială, desfășurată la 20 octombrie 2025 (detalii în ANEXA D), cu reprezentanții locali ai celor 6 sate, la sediul raionului Drochia, incluzând consultări cu reprezentanții: satul Zgurița – primar, satul Chetrosu – primar, satul Nicoreni – primar, orașul Drochia - primar, satul Tarigrad – primar, satul Miciurin – primar, Inspectoratul de Poliție al raionului, Departamentul de Cadastru al Consiliului Raional.

Deși satele Tarigrad și Miciurin nu sunt situate direct de-a lungul coridorului R7, consultările au confirmat că ambele localități se încadrează în Zona de Influență (AoI) datorită noii construcții a șoselei de ocolire a orașului Drochia, care se află în limitele lor administrative. Prin urmare, impacturile principale sunt asociate cu exproprierea terenurilor, restricțiile temporare de acces și perturbările legate de lucrările de construcție, mai degrabă decât cu impacturile directe asupra traficului operațional generate de reabilitarea drumului R7.

Principalele concluzii ale consultărilor publice:

1. Conectivitate teritorială și funcțională Satul Tarigrad este conectat la coridorul R7 prin drumul regional G20, în timp ce satul Miciurin este legat prin drumul R12, asigurând o conectivitate indirectă, dar importantă din punct de vedere funcțional, la rețeaua națională de drumuri. Părțile interesate au

subliniat că, deși nu sunt așezări situate pe marginea drumului, ambele sate depind de legăturile rutiere regionale pentru mobilitate, acces la servicii și activități economice, care pot fi afectate temporar în timpul construcției șoselei de ocolire.

2. Exproprierea terenurilor și impactul administrativ (preocupare principală)

Ocolitoarea Drochia (noul traseu) va necesita exproprierea permanentă a terenurilor pe teritoriile administrative ale satelor Țarigrad și Miciurin, aspect identificat ca fiind cel mai semnificativ impact semnalat în cadrul consultărilor. Printre preocupările exprimate se numără: pierderea terenurilor agricole și a mijloacelor de subzistență asociate; necesitatea unei despăgubiri transparente la costul integral de înlocuire, în conformitate cu Cerințele de performanță ale Băncii Europene pentru Reconstrucție și Dezvoltare (PR5);

Solicitări privind o comunicare clară cu privire la limitele cadastrale, procedurile de evaluare și calendarul de execuție. Părțile interesate au subliniat, de asemenea, importanța aplicării unor abordări de soluționare negociată și a asigurării accesului la mecanisme de soluționare a reclamațiilor.

3. Beneficiari sociali și grupuri vulnerabile

Satul Țarigrad (aproximativ 3.160 de locuitori): găzduiește 2 săli de sport și 2 grădinițe, funcționând ca un centru educațional pentru satele mai mici din împrejurimi (Antoneuca, Serheuca, Pervomaisc). Deplasarea zilnică a copiilor sporește sensibilitatea la traficul generat de șantier și la riscurile legate de siguranța rutieră pe drumurile de legătură (G20). Prezența unei zone industriale indică o expunere suplimentară a lucrătorilor și a întreprinderilor locale la impactul lucrărilor de construcție.

Satul Miciurin (aproximativ 1.325 de locuitori): Găzduiește o școală primară cu grădiniță, care deservește copiii din localitate. Populație mai redusă, dar cu o vulnerabilitate potențial mai mare din cauza infrastructurii și serviciilor locale limitate.

Preocupări principale: Siguranța transportului copiilor în timpul fazei de construcție; Posibile perturbări ale rutelor de acces la școală; Necesitatea unor măsuri de gestionare a traficului în apropierea instituțiilor de învățământ.

4. Impactul fazei de construcție Părțile interesate au identificat următoarele impacturi anticipate în timpul fazei de construcție a șoselei de ocolire:

Restricții temporare de acces la terenurile agricole și la drumurile locale; Creșterea nivelului de praf, zgomot și vibrații, care afectează în special: zonele rezidențiale,

școlile și grădinițele, lucrătorii din zona industrială (Țarigrad); Riscuri legate de traficul de șantier, inclusiv vehicule grele care traversează drumurile locale (G20, R12);

Posibile deteriorări ale drumurilor locale utilizate pentru transportul materialelor.

Comunitățile au solicitat: punerea în aplicare a unui Plan de gestionare a traficului (PGT) cu rute de transport desemnate; programarea lucrărilor astfel încât să se evite orele de vârf ale transportului școlar; întreținerea și curățarea regulată a drumurilor pe durata construcției.

5. Reforma administrativă și considerente cumulative Consultările au evidențiat reforma teritorial-administrativă în curs (procesul de comasare) din Moldova, care vizează consolidarea satelor mai mici în comune mai mari (>3.000 de locuitori). Se preconizează că această reformă va: spori interdependența funcțională între localități; consolida rolul satelor precum Țarigrad ca centre locale de servicii; amplifica potențial impacturile cumulative ale proiectelor de infrastructură, cum ar fi șoseaua de centură a orașului Drochia. Părțile interesate au subliniat că planificarea infrastructurii ar trebui să țină seama de viitoarele configurații administrative și modele de mobilitate, nu doar de granițele actuale.

6. Oportunități și așteptări pozitive

În ciuda preocupărilor, părțile interesate au recunoscut totuși potențialele beneficii pe termen lung: îmbunătățirea conectivității regionale și reducerea traficului prin localitatea Drochia;

Oportunități de dezvoltare economică, în special în zona industrială din Țarigrad (în satul Țarigrad a fost creat Parcul Industrial „Bioenergagro”. Este vorba de o platformă industrială deschisă, cu o suprafață de 13,49 hectare, dotată cu infrastructură, tehnologie de bază și posibilități de extindere); Eficiență sporită în domeniul logisticii și transporturilor pentru producătorii agricoli. Includerea localității Țarigrad în inițiativele de dezvoltare regională (așa cum a menționat Agenția Invest Moldova) a fost considerată o oportunitate de a alinia proiectul de ocolitoare cu strategii mai ample de investiții și dezvoltare.

7. Lipsa consultării prealabile cu proprietarii de terenuri

În cadrul consultărilor publice s-a confirmat că nu au avut loc consultări directe cu proprietarii de terenuri afectați înainte de declararea utilității publice a proiectului de ocolitoare. Activitățile de implicare s-au limitat la discuții cu reprezentanții primăriei și ai autorităților centrale, fără a implica persoanele direct afectate de expropriere. Proprietarii de terenuri și-au exprimat îngrijorarea cu privire la următoarele aspecte: nu au fost informați în prealabil cu privire la impactul potențial asupra terenurilor lor; nu li s-a oferit posibilitatea de a-și exprima opiniile cu privire la alternative de trasare a traseului sau la măsuri de atenuare; această abordare nu este în conformitate cu bunele practici internaționale, inclusiv cu cerințele PR5 ale Băncii Europene pentru Reconstrucție și Dezvoltare privind achiziția de terenuri și strămutarea involuntară, care încurajează consultarea timpurie și substanțială.

8. Poziția autorităților locale (Țarigrad)

Primarul localității Țarigrad a raportat că: Au fost prezentate Administrației Naționale a Drumurilor (NRA) mai multe propuneri tehnice care sugerau abateri minore de la traseul șoselei de ocolire; Aceste propuneri aveau ca scop minimizarea fragmentării terenurilor, care reprezintă o problemă semnificativă în Țarigrad din cauza parcelelor agricole extrem de subdivizate din coridorul de expropriere. S-a subliniat că: fragmentarea terenurilor în Țarigrad este mai pronunțată în comparație cu Miciurin, unde parcelele sunt, în general, mai mari și mai consolidate; ajustările aduse traseului ar putea reduce impactul socio-economic fără a afecta fezabilitatea proiectului. Cu toate acestea: nu s-a primit niciun răspuns oficial din partea ANR cu privire la aceste propuneri; în consecință, primarul din Țarigrad a refuzat să semneze certificatul de urbanism, invocând lipsa unui feedback instituțional și luarea în considerare insuficientă a contribuțiilor locale.

Întreprinderi situate în afara localității Țarigrad: S.R.L. „GlobalFarmingInternational”, S.R.L. „MOLDOVATRANSGAZ”

Rezumatul studiului de referință

În contextul studiului socio-economic, prezentarea generală a satelor Țarigrad și Miciurin este caracterizată mai jos:

Secțiunea 1. Informații generale

Dintre cei 16 respondenți chestionați, 6 sunt bărbați și 10 sunt femei. 91% au vârsta cuprinsă între 18 și 64 de ani, iar 9% au peste 65 de ani.

Majoritatea au declarat că locuiesc în satele Țarigrad și Miciurin de mai bine de 20 de ani, sunt căsătoriți și că în gospodăriile lor sunt între 1 și 5 membri.

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

Majoritatea respondenților au declarat că sunt angajați și/sau antreprenori, iar sursa principală de venit este salariul, întrucât majoritatea locuitorilor lucrează în orașul Drochia sau în satul Țarigrad. Pentru această categorie, venitul declarat a fost de 80% peste 10.000 MDL și de 20% până la 10.000 MDL (500 EUR). Puține persoane au declarat pensia ca sursă principală, în valoare de 3.000 MDL (150 EUR). Remitențele, pensia, închirierea terenurilor și alocațiile sociale au fost declarate ca venituri secundare. Activitățile sezoniere de subzistență nu contribuie deloc sau contribuie parțial la venitul gospodăriilor. Unii respondenți sunt proprietari de terenuri adiacente șoselei de ocolire a orașului Drochia. Toți locuitorii au declarat că se așteaptă ca reabilitarea lotului 2 al drumului și șoseaua de ocolire a orașului Drochia să aibă un impact pozitiv asupra condițiilor de viață, datorită îmbunătățirilor aduse măsurilor de siguranță rutieră, semnalizării și căilor de acces pentru pietoni.

Secțiunea 3: Grupuri defavorizate și vulnerabile

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

Secțiunea 4: Sănătatea comunității, siguranța și calitatea vieții

Satele Țarigrad și Miciurin nu sunt situate direct pe R7. Deoarece R7 este conectată cu drumul local G20 din Țarigrad și cu Miciurin prin R12, R7 este drumul principal utilizat zilnic de locuitorii din Țarigrad și Miciurin. Locuitorii și-au exprimat îngrijorările legate de mediu cu privire la praful generat de drumul R7, datorită stării actuale a acestuia. Alte probleme de mediu din localitate: depozitul de deșeuri neautorizat, sistemul de canalizare și stația de epurare a apelor uzate. Accesul la apă este centralizat; puțini respondenți au menționat fântânile ca sursă principală de apă. Deplasarea pe jos de-a

lungul drumului nu este posibilă pentru locuitori, deoarece aşezarea nu este situată de-a lungul drumului. Iluminatul drumului a fost declarat obligatoriu la intersecţie.

Secţiunea 5. Siguranţa rutieră

Din datele colectate în cadrul studiului de referinţă reiese că locuitorii folosesc drumul R7 în diverse scopuri. Preocupările legate de siguranţă au fost descrise ca fiind principalele probleme, datorate stării actuale a drumului şi măsurilor de siguranţă insuficiente la intersecţii. Locuitorii folosesc drumul R7 pentru nevoile lor zilnice (şcoala din oraşul Drochia, locul de muncă, serviciile sociale, asistenţa medicală, piaţa, accesul la staţia centrală de autobuz din oraşul Drochia) către Rîşcani, Drochia sau alte raioane, în principal cu mijloace de transport private, dar şi cu mijloacele de transport în comun. Deplasarea cu bicicleta este practicabilă de către locuitori în principal în interiorul localităţii, de-a lungul drumului R7 pentru a ajunge în oraşul Drochia şi pentru a traversa drumul către terenurile de pe partea opusă. Iluminatul rutier a fost declarat obligatoriu în perimetrul staţiilor de autobuz şi al intersecţiilor.

Se solicită amenajarea unei jumătăţi de bandă dedicată utilajelor agricole, astfel încât acestea să poată fi utilizate în mod permanent pentru lucrările de pe câmpul de pe partea opusă, traversând R7 pentru transportul mărfurilor, pentru a avea acces la rutele alternative, care sunt drumuri de pământ, sau pentru a utiliza drumurile locale.

Unii respondenţi au descris accidente sau situaţii în care s-a evitat la limită un accident pe drumul R7. S-a declarat că cei mai expuşi la riscuri de siguranţă sunt copiii, persoanele în vârstă, fermierii, bicicliştii şi vehiculele motorizate de mici dimensiuni. Percepţia generală a locuitorilor cu privire la drumul R7, Lotul 2, a fost aceea că acesta este nesigur şi prăfuit. Percepţia generală privind Lotul 4 a fost că acesta reprezintă o soluţie viabilă pentru oraşul Drochia. Majoritatea respondenţilor au declarat că rutele alternative de acces la proprietăţi sau terenuri agricole pe durata lucrărilor pot fi gestionate printr-un Plan de gestionare a traficului şi prin implicarea prealabilă a reprezentanţilor locali şi a comunităţii.

Secţiunea 6. Sănătate şi siguranţă la locul de muncă/Interacţiunea lucrătorilor cu comunitatea

Angajarea temporară prin intermediul contractorilor este bine primită de respondenţi; oamenii cunosc cerinţele de bază privind sănătatea şi siguranţa la locul de muncă pentru construcţia drumurilor (semnalizare, echipament de protecţie individuală, zone restricţionate). Comunitatea nu are rezerve cu privire la prezenţa lucrătorilor din afara localităţii în comunitate. Toţi respondenţii se simt în largul lor să raporteze comportamentul inadecvat al lucrătorilor; unii preferă să depună plângeri anonime, iar majoritatea apelează la canalele autorităţilor locale. Persoanele în vârstă sau cele cu dizabilităţi ar putea întâmpina dificultăţi în deplasarea prin zonele de şantier, deoarece vor trebui să acceseze staţiile de autobuz în perioada lucrărilor, în cazul în care construcţia se va desfăşura cu închiderea unei singure benzi. Locuitorii şi-au exprimat îngrijorarea cu privire la faza de construcţie în perimetrul şcolilor şi al clădirilor rezidenţiale.

Secţiunea 7. Genul şi rolul femeilor

Majoritatea femeilor au declarat că în comună nu există probleme legate de gen în ceea ce priveşte accesul, controlul şi luarea deciziilor financiare în gospodărie, nici riscuri de violenţă bazată pe gen sau suferinţă socio-economică. Niciun respondent nu a confirmat existenţa violenţei în familia sa.

Secţiunea 8. Exproprierea terenurilor şi bunurile

Respondenţii şi-au exprimat îngrijorarea cu privire la exproprierea terenurilor, întrucât construcţia variantei ocolitoare Lotul 4 (partea nouă) va necesita exproprierea de terenuri în satele Țarigrad şi Miciurin.

Secţiunea 9. Patrimoniul cultural şi siturile arheologice

Respondenţii nu au menţionat existenţa unui patrimoniu cultural.

Secţiunea 10. Atitudine, aşteptări şi sugestii privind proiectul

Locuitorii se aşteaptă la reconstrucţia drumurilor din Lotul 2 şi Lotul 4 la standarde înalte, la îmbunătăţirea siguranţei rutiere, la iluminat, la accese sigure către/de la drum, la gestionarea traficului, la calitatea lucrărilor efectuate de firmele de construcţii, la semnalizare adecvată, la acces sigur la drum pe durata construcţiei, la informarea periodică a comunităţii, la GRM şi la respectarea termenelor de execuţie a lucrărilor de reparaţii.

Lotul 2, satul Nicoreni Implicarea comunității – 15 participanți, discuții în grupuri focus cu grupuri vulnerabile (persoane în vârstă, femei); chestionați – 12 locuitori	24 martie 2026 13.00 – 14.00	
Activitățile de implicare a comunității au fost desfășurate în conformitate cu Planul de implicare a părților interesate și au urmat întâlnirii de coordonare din faza inițială, desfășurată la 20 octombrie 2025 (detalii în ANEXA D), cu reprezentanții locali ai celor 6 sate, la sediul raionului Drochia, incluzând consultări cu reprezentanții: satul Zgurița – primar, satul Chetrosu – primar, satul Nicoreni – primar, orașul Drochia - primar, satul Țarigrad – primar, satul Miciurin – primar, Inspectoratul de Poliție al districtului, Departamentul de Cadastru al Consiliului Districtual. Satul Nicoreni este situat în zona de influență (AoI) a Lotului 2 din cadrul proiectului. Consultările cu locuitorii satului menționat mai sus au confirmat că comunitatea este activă și implicată în procesele locale de dezvoltare socio-economică, menținând o cooperare regulată cu autoritățile locale. Problemele legate de drumul R7 au fost ridicate în mod constant în timpul discuțiilor atât cu reprezentanții locali, cât și cu membrii comunității, reflectând interesul și preocuparea susținute la nivel local cu privire la impactul legat de drum. În satul Nicoreni, cele mai apropiate locuințe se află la 15 m de drum, pe o lungime totală de 2 km de clădiri rezidențiale (aproximativ 27 de gospodării) situate în imediata apropiere pe partea stângă a drumului (cu acces direct la R7). Principalele impacturi semnalate: zgomotul generat de lucrările de construcție, vibrațiile, praful și restricțiile temporare de acces. În timpul exploatării, nivelurile de zgomot pot crește din cauza volumului mai mare de trafic. În ansamblu, consultările au identificat o serie de preocupări comune legate de siguranța rutieră, impactul asupra mediului și accesibilitatea locală, ceea ce a condus la următoarele concluzii cheie:		



1. **Starea precară a drumului și riscurile de siguranță asociate:** Starea deteriorată a suprafeței drumului, în special în urma iernii din 2026, afectează în mod semnificativ siguranța la volan, sporește daunele la vehicule și contribuie la riscurile de accidente.
2. **Expunere ridicată a comunităților situate în apropierea drumului:** Zonele rezidențiale situate imediat lângă R7 sunt foarte expuse la **impacturile legate de lucrările de construcție (zgomot, vibrații, praf și restricții temporare de acces)** și la **impacturile operaționale**, inclusiv la posibile creșteri ale nivelului de zgomot datorate volumului mai mare de trafic. *De remarcat faptul că comunitățile nu au solicitat bariere fonice; preocupările s-au concentrat în principal asupra zgomotului, vibrațiilor și prafului în condițiile actuale, care sunt percepute ca fiind neplăceri mai semnificative.*
3. **Deficiențe critice în materie de siguranță rutieră:** Siguranța rutieră este compromisă de **lipsa benzilor de accelerare/decelerare, de semnalizarea insuficientă și de iluminatul deficitar. Infrastructura pentru pietoni este prezentă, dar trebuie îmbunătățită.**
4. **Necesitatea îmbunătățirilor integrate privind siguranța și accesibilitatea:** Părțile interesate au subliniat necesitatea **modernizării drumurilor de acces, a sistemelor de drenaj, a barierelor de protecție și a trotuarelor.**
5. **Conflicte între activitățile agricole și siguranța rutieră:** Prezența terenurilor agricole de ambele părți ale drumului R7 duce la **traversarea frecventă a vehiculelor, a utilajelor și a animalelor**, creând riscuri de siguranță. Aplicarea **limitelor de viteză prin intermediul camerelor de supraveghere a vitezei**, combinată cu o semnalizare adecvată, a fost identificată ca o măsură prioritară.
6. **Iluminarea rutieră inadecvată:** Iluminarea insuficientă de-a lungul tronsoanelor rurale ale drumului R7 contribuie la **vizibilitate redusă și la creșterea riscului de accidente**, în special pe timp de noapte și în condiții meteorologice nefavorabile.
7. **Circulația nesigură a utilajelor agricole:** Lipsa unor rute alternative adecvate obligă utilajele agricole și vehiculele cu viteză redusă să circule pe drumul principal, ceea ce duce la **diferențe periculoase de viteză față de traficul rutier**. În plus, **noroiul și resturile depuse pe suprafața drumului** reduc aderența și sporesc riscul de accidente. S-a recomandat introducerea unor **secțiuni dedicate de jumătate de bandă pentru vehiculele cu viteză redusă.**

6. **Gestionarea vegetației de pe marginea drumului și considerente privind biodiversitatea:** Coridoarele forestiere existente de-a lungul traseului sunt neomogene și compuse în mare parte din specii de plop îmbătrânite, ceea ce prezintă riscuri de siguranță din cauza căderii de crengi sau copaci în condiții meteorologice nefavorabile. Părțile interesate au recomandat un program de reîmpădurire etapizat cu specii rezistente și adecvate locului, combinat cu practici durabile de gestionare a vegetației, pentru a echilibra cerințele de siguranță rutieră cu conservarea și îmbunătățirea biodiversității.

Întreprinderi din zona administrativă a satului Nicoreni: SRL „Agrosalvia” – agricultură, SRL „Miragrocom” – agricultură, GT „T. Tirnovschi” – agricultură, GT „Sirghi Oleg” – agricultură, SRL „Dealul Ochiulbean” – agricultură, GT „Iurie Obada” – agricultură, SRL „Miragrocom” – agricultură, SRL „Agro-SZM” – agricultură, GT „Eșanu Elena” – agricultură.

Evaluarea socio-economică de referință

În contextul studiului socio-economic, prezentarea generală a satului Nicoreni este caracterizată mai jos:

Secțiunea 1. Informații generale

Dintre cei 12 respondenți chestionați, 9 sunt femei și 3 bărbați. 87% au vârsta cuprinsă între 18 și 64 de ani, iar 13% au peste 65 de ani. Majoritatea au declarat că locuiesc în satul Nicoreni de mai bine de 20 de ani, sunt căsătoriți și că în gospodăriile lor trăiesc între 1 și 5 membri.

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

Majoritatea respondenților au declarat că sunt angajați și/sau antreprenori, iar sursa principală de venit este salariul. Pentru această categorie, venitul declarat a fost de 55% până la 10.000 MDL și de 45% peste 10.000 MDL (~500 EUR). Puține persoane au declarat pensia ca sursă principală, cu o valoare de 3.000 MDL (~150 EUR). Remitențele, închirierea terenurilor și alocațiile sociale au fost declarate ca venituri secundare. Activitățile sezoniere de subzistență nu contribuie deloc sau contribuie parțial la venitul gospodăriei. Unii respondenți sunt proprietari de terenuri adiacente drumului R7. Majoritatea locuitorilor au declarat că se așteaptă ca reabilitarea drumului să aibă un impact pozitiv asupra mijloacelor de subzistență.

Secțiunea 3: Grupuri defavorizate și vulnerabile

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

Secțiunea 4: Sănătatea comunității, siguranța și calitatea vieții

Unele clădiri rezidențiale sunt situate în imediata apropiere a drumului. În satul Nicoreni, cele mai apropiate locuințe se află la 15 m de drum, pe o lungime totală de 2 km de clădiri rezidențiale (aproximativ 27 de gospodării) situate în imediata apropiere pe partea stângă a drumului (cu acces direct la R7). Impacturi principale: zgomotul generat de lucrările de construcție, vibrațiile, praful și restricțiile temporare de acces. În timpul exploatării, nivelurile de zgomot pot crește din cauza volumului mai mare de trafic. În principal, locuitorii s-au plâns de praf și vibrații datorate stării actuale a drumului; nu s-au solicitat bariere fonice. Alte probleme de mediu din localitate: depozit de deșeuri neautorizat, rețeaua de canalizare și stația de epurare a apelor uzate. Accesul la apă este centralizat; puțini respondenți au menționat fântânile ca sursă principală de apă. Deplasarea pe jos de-a lungul drumului este posibilă pentru locuitori, deoarece așezarea este situată de-a lungul drumului. Iluminatul drumului a fost declarat obligatoriu la intersecție.

Secțiunea 5. Siguranța rutieră

Din datele colectate la momentul de referință reiese că oamenii sunt obișnuiți să traverseze R7 către partea opusă a drumului; stațiile de autobuz existente sunt prezente și au fost îmbunătățite. Există o trecere de pietoni peste R7. Acest lucru este important pentru asigurarea unui acces sigur și convenabil pentru pietonii care utilizează transportul public, în vederea îmbunătățirii măsurilor de siguranță rutieră, precum bariere de protecție, iluminat și măsuri de calmare a traficului. Locuitorii utilizează drumul R7 pentru nevoile lor zilnice (muncă, servicii sociale, asistență medicală) către Rîșcani, Drochia sau alte raioane, în principal cu mijloace de transport private, dar și cu transportul public. Deplasarea cu bicicleta este posibilă, dar între

localități nu este practicabilă și a fost declarată nesigură pentru locuitorii care utilizează R7. Deplasarea cu bicicleta pentru a ajunge în diferite părți ale satelor este, de asemenea, mai puțin practică, fiind declarată nesigură. Locuitorii au salutat includerea pistelor de biciclete în perimetrul dintre stațiile de autobuz sau între două intersecții ale drumurilor locale cu R7. Iluminatul rutier a fost declarat o preocupare de siguranță comunitară pentru toți locuitorii, inclusiv femeile și copiii.

Toți respondenții au confirmat că utilajele agricole circulă pe R7 în mod permanent pentru lucrări pe câmp, pentru transportul mărfurilor, pentru a evita rutele alternative care sunt drumuri murdare sau pentru a traversa R7. Respondenții au menționat întreținerea drumului ca fiind o problemă de siguranță rutieră. Unii respondenți au fost implicați în accidente sau au avut parte de incidente în care au fost la un pas de accident pe drumul R7: accidente cauzate de starea deteriorată a drumului și de dificultățile de circulație pe timp de iarnă. Au fost declarați ca fiind cei mai expuși riscurilor de siguranță copiii, persoanele în vârstă, fermierii și persoanele care utilizează vehicule motorizate de mici dimensiuni. Percepția generală a locuitorilor cu privire la starea actuală a drumului R7 a fost declarată nesigură.

Secțiunea 6. Sănătatea și siguranța la locul de muncă/Interacțiunea lucrătorilor cu comunitatea

Angajarea temporară la contractori este bine primită de respondenți, oamenii cunosc cerințele de bază privind sănătatea și siguranța la locul de muncă pentru construcția drumurilor (semnalizare, echipament de protecție individuală, zone restricționate). Comunitatea nu are rezerve cu privire la prezența lucrătorilor din afara localității, având în vedere că a avut experiență legată de interacțiunile dintre lucrători și comunitate în sat, în perioada reabilitării drumurilor locale. Toți respondenții se simt în largul lor să raporteze comportamentul inadecvat al lucrătorilor; unii preferă să depună plângeri anonime, iar majoritatea apelează la canalele autorităților locale. Persoanele în vârstă sau cele cu dizabilități nu vor întâmpina dificultăți în deplasarea prin zonele de șantier, deoarece vor fi redirecționate către alte rute alternative.

Secțiunea 7. Genul și rolul femeilor

Majoritatea femeilor au declarat că în comună nu există probleme legate de gen în ceea ce privește accesul, controlul și luarea deciziilor financiare în cadrul gospodăriei, nici riscuri de violență bazată pe gen sau suferință socio-economică. Niciun respondent nu a confirmat existența violenței în familia sa.

Secțiunea 8. Exproprierea terenurilor și bunurile

Respondenții nu și-au exprimat îngrijorări cu privire la achiziția de terenuri, întrucât reabilitarea Lotului 2 va fi gestionată în cadrul dreptului de trecere (RoW) și nu se preconizează o achiziție de terenuri pe scară largă.

Secțiunea 9. Patrimoniul cultural și siturile arheologice

Respondenții din satul Nicoreni au menționat Biserica Golgota, situată la o distanță de 40 m de drumul R7, la km 42+377.

Secțiunea 10. Atitudine, așteptări și sugestii privind proiectul

Locuitorii se așteaptă la reconstrucția drumului din Lotul 2 la standarde înalte, la îmbunătățirea siguranței rutiere, la iluminat, la accese sigure către/de la drum, la gestionarea traficului, la calitatea lucrărilor efectuate de firmele de construcții, la semnalizare adecvată, la acces sigur la drum pe durata construcției, la trotuare, la măsuri de siguranță îmbunătățite în perimetrul trecerilor de pietoni, la stații de autobuz iluminate, la o jumătate de bandă dedicată vehiculelor motorizate mici sau utilajelor agricole, la informarea periodică a comunității, GRM și respectarea termenelor de execuție a lucrărilor de reparații.

Lotul 1, satul Chetrosu

Implicarea comunității – 23 de participanți, discuții în grupuri focus cu întreprinderile din apropierea drumului R7, discuții în grupuri focus cu grupurile vulnerabile (persoane în vârstă, femei); chestionați – 25 de locuitori

27 martie 2026
11.00-12.00



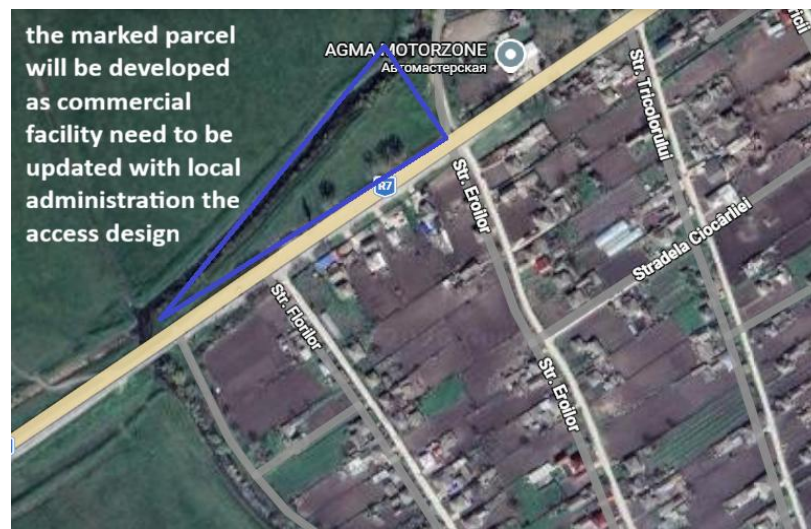
Activitățile de implicare a comunității au fost desfășurate în conformitate cu Planul de implicare a părților interesate și au urmat reuniunii de coordonare din faza inițială, desfășurată la 20 octombrie 2025 (detalii în ANEXA D) cu reprezentanții locali ai celor 6 sate, la sediul raionului Drochia, inclusiv consultări cu reprezentanții: satul Zgurița – primar, satul Chetrosu – primar, satul Nicoreni – primar, orașul Drochia – primar, satul Țarigrad – primar, satul Miciurin – primar, Inspectoratul Raional de Poliție, Departamentul Funciar al Consiliului Raional.

Satul Chetrosu este situat în zona de influență (AoI) a Lotului 1 din cadrul proiectului (se învecinează cu orașul Drochia în direcția Soroca). Consultările cu locuitorii satului menționat mai sus au confirmat că comunitatea este activă și implicată în procesele locale de dezvoltare socio-economică, menținând o cooperare regulată cu autoritățile locale. Problemele legate de drumul R7 au fost ridicate în mod constant în cadrul discuțiilor atât cu reprezentanții locali, cât și cu membrii comunității, reflectând interesul și preocuparea susținute la nivel local cu privire la impactul drumului. În satul Chetrosu, receptorii sociali (clădiri rezidențiale, piețe, școală) încep la o distanță de 15 m de drum, pe o lungime totală de 2 km de zonă rezidențială (aproximativ 40 de gospodării) situată în imediata apropiere pe partea stângă/dreaptă a drumului (cu acces direct la R7).

Satul Chetrosu se conturează ca un nod local de comerț și servicii de-a lungul coridorului R7, beneficiind de proximitatea față de orașul Drochia și de intersecția planificată a șoselei de ocolire cu R12. Această locație strategică creează potențial pentru dezvoltarea economică viitoare și pentru activități comerciale la marginea drumului.

În cadrul consultărilor cu antreprenorii de pe marginea drumului, principala preocupare exprimată a fost siguranța accesului la drumul R7. Mai multe întreprinderi au raportat că au contactat oficial Administrația Națională a Drumurilor (NRA), dar au fost informate că proiectul se află încă în faza de proiectare și, prin urmare, nu au fost încă confirmate decizii definitive privind modalitățile de acces. Accesul solicitat la drum este identificat mai jos:

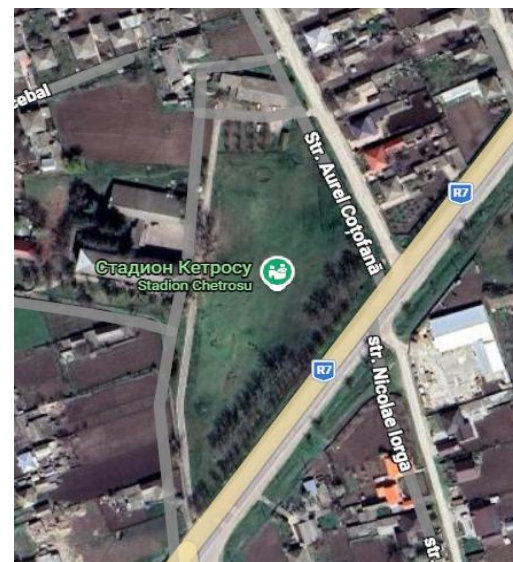




În satul Chetrosu, Gimnaziul „Bunescu Dumitru” este situat în imediata apropiere a drumului R7, ceea ce ridică preocupări semnificative privind siguranța rutieră, în special în ceea ce privește traversarea drumului de către copii. În cadrul consultărilor, părțile interesate au subliniat necesitatea implementării

unor măsuri de siguranță sporite în vecinătatea școlii, printre care: amenajarea de trotuare continue pentru a asigura deplasarea în siguranță a pietonilor; amenajarea de treceri de pietoni protejate, proiectate conform standardelor actuale de siguranță; instalarea de bariere de protecție/parapete pentru a preveni accesul nesigur la drum; implementarea de măsuri de control al vitezei, inclusiv camere de supraveghere a traficului în apropierea trecerii de pietoni; semnalizare rutieră și marcaje clare pentru a spori gradul de conștientizare al șoferilor în zona școlii.

Aceste măsuri sunt considerate esențiale pentru reducerea riscurilor de accidente și asigurarea accesului în condiții de siguranță pentru elevi, în special în orele de vârf.



Trotuare neprotejate în imaginea de mai jos:



Întreprinderi situate pe drumul R7, pe teritoriul administrativ al satului Chetrosu: SRL „Disetincm” – agricultură, SRL „Andrian-Agro” – agricultură, SRL „Chetroșanca” – agricultură, SA Rompetrol – stație de benzină, Vladeliza SRL (Centru medical), Agma Motorzone (service), parcare, noi terenuri comerciale menționate de autoritățile locale, destinate accesului de pe drumul R7.

În ansamblu, consultările au identificat o serie de preocupări legate de siguranța rutieră, impactul asupra mediului și accesibilitatea locală, ceea ce a condus la următoarele concluzii cheie:

1. **Starea precară a drumului și riscurile de siguranță asociate:** Starea deteriorată a suprafeței drumului, în special în urma iernii anului 2026, afectează în mod semnificativ siguranța la volan, sporește deteriorarea vehiculelor și contribuie la riscurile de accidente.
2. **Expunere ridicată a comunităților din vecinătatea drumului:** Zonele rezidențiale situate imediat lângă R7 sunt extrem de expuse la **impacturile legate de lucrările de construcție (zgomot, vibrații, praf și restricții temporare de acces)** și la **impacturile operaționale**, inclusiv la potențiale creșteri ale nivelului de zgomot datorate volumelor mai mari de trafic. *De remarcat faptul că comunitățile nu au solicitat bariere fonice; preocupările s-au concentrat în principal asupra zgomotului, vibrațiilor și prafului în condițiile actuale, care sunt percepute ca fiind neplăceri mai semnificative.*
3. **Deficiențe critice de siguranță rutieră:** Siguranța rutieră este compromisă de **lipsa benzilor de accelerare/decelerare, de semnalizarea insuficientă și de iluminatul deficitar. Infrastructura pentru pietoni este prezentă, dar trebuie îmbunătățită.**
4. **Necesitatea unor îmbunătățiri integrate în materie de siguranță și accesibilitate:** Părțile interesate au subliniat necesitatea **modernizării drumurilor de acces, a sistemelor de drenaj, a barierelor de protecție și a trotuarelor.**

5. **Conflictele dintre activitățile agricole și siguranța rutieră:** Prezența terenurilor agricole de ambele părți ale drumului R7 duce la **traversarea frecventă a vehiculelor, utilajelor și animalelor**, creând riscuri de siguranță. Aplicarea **limitelor de viteză prin intermediul camerelor de supraveghere a vitezei**, combinată cu o semnalizare adecvată, a fost identificată ca măsură prioritară.
6. **Iluminarea rutieră inadecvată:** Iluminarea insuficientă de-a lungul tronsoanelor rurale ale drumului R7 contribuie la **reducerea vizibilității și la creșterea riscului de accidente**, în special pe timp de noapte și în condiții meteorologice nefavorabile.
7. **Deplasarea nesigură a utilajelor agricole:** Lipsa unor rute alternative adecvate obligă utilajele agricole și vehiculele cu viteză redusă să circule pe drumul principal, ceea ce duce la **diferențe periculoase de viteză față de traficul rutier**. În plus, **noroiul și resturile depuse pe suprafața drumului** reduc aderența și sporesc riscul de accidente. S-a recomandat introducerea unor **secțiuni dedicate, ocupând jumătate de bandă, pentru vehiculele cu viteză redusă**.
8. **Siguranța școlii ca receptor critic:** Școala situată în apropierea drumului R7 reprezintă un receptor extrem de sensibil. Riscuri cheie: Traversarea nesigură a drumului de către copii: expunerea la trafic în orele de vârf; măsurile de atenuare necesare includ: trotuare continue, treceri de pietoni protejate, parapete/bariere; măsuri de control al vitezei (camere de supraveghere a traficului); semnalizare și marcaje rutiere îmbunătățite.
9. **Dezvoltarea economică locală și constrângerile de acces:** Chetrosu se conturează ca un nod comercial și de servicii datorită proximității față de orașul Drochia și a intersecției planificate a ocolitoarelor R7–R12. Cu toate acestea, antreprenorii au identificat incertitudinea privind accesul la R7 ca o constrângere majoră: întreprinderile au raportat că au contactat NRA, dar nu au primit soluții confirmate de acces din cauza etapei de proiectare în curs; au fost depuse multiple cereri oficiale de acces, iar un acces sigur și bine planificat este esențial pentru valorificarea potențialului economic local.

Evaluarea socio-economică de referință:

În contextul studiului socio-economic, prezentarea generală a satului Chetrosu este caracterizată mai jos:

Secțiunea 1. Informații generale

Dintre cei 25 de respondenți chestionați, 19 erau femei și 6 bărbați. 92% aveau vârsta cuprinsă între 18 și 64 de ani, iar 8% aveau peste 65 de ani. Majoritatea au declarat că locuiesc în satul Chetrosu de peste 20 de ani, sunt căsătoriți și că în gospodăriile lor sunt între 1 și 5 membri.

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

Majoritatea respondenților au declarat că sunt angajați și/sau antreprenori, iar sursa principală de venit este salariul. Pentru această categorie, venitul declarat a fost de 35% până la 10.000 MDL și de 65% peste 10.000 MDL (500 EUR). Puține persoane au declarat pensia ca sursă principală, cu o valoare de 3.000 MDL (150 EUR). Remitențele, închirierea terenurilor și alocațiile sociale au fost declarate ca venituri secundare. Activitățile sezoniere de subzistență nu contribuie deloc sau contribuie parțial la venitul gospodăriei. Unii respondenți sunt proprietari de terenuri adiacente drumului R7. Majoritatea locuitorilor au declarat că se așteaptă ca reabilitarea drumului să aibă un impact pozitiv asupra mijloacelor de subzistență.

Secțiunea 3: Grupuri defavorizate și vulnerabile

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

Secțiunea 4: Sănătatea comunității, siguranța și calitatea vieții

În satul Chetrosu, obiectivele sociale (clădiri rezidențiale, piețe, școală) încep la o distanță de 15 m de drum, pe o lungime totală de 2 km de zonă rezidențială (aproximativ 40 de gospodării) situată în imediata apropiere pe partea stângă/dreaptă a drumului (cu acces direct la R7). Impacturi principale: zgomotul generat de lucrări, vibrații, praf și restricții temporare de acces. În timpul exploatării, nivelurile de zgomot pot crește din cauza

volumului mai mare de trafic. În mare parte, locuitorii s-au plâns de praf și vibrații cauzate de starea actuală a drumului; *nu s-au solicitat bariere fonice*. Alte probleme de mediu din localitate: depozit de deșeuri neautorizat, rețeaua de canalizare și stația de epurare. Accesul la apă este centralizat; puțini respondenți au menționat fântânile ca sursă principală de apă. Deplasarea pe jos de-a lungul drumului este posibilă pentru locuitori, deoarece așezarea este situată de-a lungul drumului. Iluminatul drumului a fost declarat obligatoriu de-a lungul zonei rezidențiale.

Secțiunea 5. Siguranța rutieră

Din datele colectate la momentul de referință reiese că oamenii sunt obișnuiți să traverseze drumul R7 către partea opusă a drumului; stațiile de autobuz existente sunt prezente și au fost îmbunătățite. Există treceri de pietoni peste drumul R7. Acest lucru este important pentru asigurarea unui acces sigur și convenabil pentru pietonii care utilizează transportul public, în vederea îmbunătățirii măsurilor de siguranță rutieră, precum bariere de protecție, iluminat și măsuri de calmare a traficului. Principala preocupare privind siguranța a fost semnalată în perimetrul școlii, care are acces direct de pe drumul R7. Locuitorii utilizează drumul R7 pentru nevoile lor zilnice (muncă, servicii sociale, asistență medicală) către Rîșcani, Drochia sau alte raioane, în principal cu mijloace de transport private, dar și cu transportul public. Deplasarea cu bicicleta este posibilă, iar locuitorii au solicitat amenajarea unei piste dedicate pentru biciclete. De asemenea, se poate merge cu bicicleta în diferite părți ale satelor. Locuitorii au salutat includerea pistelor de biciclete în perimetrul de-a lungul drumului R7. Iluminatul rutier a fost declarat o preocupare de siguranță comunitară pentru toți locuitorii, inclusiv pentru femei și copii.

Toți respondenții au confirmat că utilajele agricole circulă permanent pe R7 pentru lucrări pe câmp, pentru transportul mărfurilor, pentru a evita rutele alternative care sunt drumuri murdare sau pentru a traversa R7. Respondenții au menționat întreținerea drumului ca fiind o problemă de siguranță rutieră. Unii respondenți au fost implicați în accidente sau au avut parte de incidente în care s-au evitat la limită accidentele pe drumul R7: accidente cu copii din cauza nerespectării limitelor de viteză și a trecerilor de pietoni neprotejate în apropierea școlii. Au fost declarați ca fiind cei mai expuși riscurilor de siguranță copiii, persoanele în vârstă, fermierii și persoanele care utilizează vehicule motorizate de mici dimensiuni. Percepția generală a locuitorilor cu privire la starea actuală a drumului R7 a fost declarată nesigură.

Secțiunea 6. Sănătatea și siguranța la locul de muncă/Interacțiunea lucrătorilor cu comunitatea

Angajarea temporară la contractori este bine primită de respondenți; oamenii cunosc cerințele de bază privind sănătatea și siguranța la locul de muncă pentru construcția drumurilor (semnalizare, echipament de protecție individuală, zone restricționate). Comunitatea nu are rezerve cu privire la prezența lucrătorilor din afara localității, având în vedere că a avut experiență legată de interacțiunile dintre lucrători și comunitate în sat, în perioada reabilitării drumurilor locale. Toți respondenții se simt în largul lor să raporteze comportamentul inadecvat al lucrătorilor; unii preferă să depună plângeri anonime, iar majoritatea apelează la canalul autorităților locale. Persoanele în vârstă sau cele cu dizabilități nu vor întâmpina dificultăți în deplasarea prin zonele de șantier, deoarece vor fi redirecționate către alte rute alternative.

Secțiunea 7. Genul și rolul femeilor

Majoritatea femeilor au declarat că în comună nu există probleme legate de gen în ceea ce privește accesul, controlul și luarea deciziilor financiare în cadrul gospodăriei, nici riscuri de violență bazată pe gen sau suferință socio-economică. Niciun respondent nu a confirmat existența violenței în familia sa.

Secțiunea 8. Exproprierea terenurilor și bunurile

Respondenții nu și-au exprimat îngrijorări cu privire la achiziția de terenuri, întrucât reabilitarea Lotului 1 va fi gestionată în cadrul dreptului de trecere (RoW) și nu se preconizează o achiziție de terenuri pe scară largă.

Secțiunea 9. Patrimoniul cultural și siturile arheologice

Respondenții din satul Chetrosu, situat în apropiere de drumul, nu au semnalat existența vreunui patrimoniu cultural.

Secțiunea 10. Atitudine, așteptări și sugestii privind proiectul

Locuitorii se așteaptă la reconstrucția drumului din Lotul 1 la standarde înalte, la îmbunătățirea siguranței rutiere, la iluminat, la accese sigure către/de la drum, la gestionarea traficului, la calitatea lucrărilor efectuate de firmele de construcții, la semnalizare adecvată, la acces sigur la drum pe durata lucrărilor, la trotuare, la măsuri de siguranță îmbunătățite în perimetrul trecerilor de pietoni, la stații de autobuz iluminate, la o jumătate de

bandă dedicată vehiculelor motorizate mici sau utilajelor agricole, la informarea periodică a comunității, GRM și respectarea termenelor de execuție a lucrărilor de reparații.

Lotul 1, satul Zgurița – Implicarea comunității
– 17 participanți, grup de discuție cu grupul vulnerabil (persoane în vârstă, femei)
Chestionați – 11 locuitori

27 martie 2026
13.00-14.00



Activitățile de implicare a comunității au fost desfășurate în conformitate cu Planul de implicare a părților interesate și au urmat reuniunii de coordonare din faza inițială, desfășurată la 20 octombrie 2025 (detalii în ANEXA D), cu reprezentanții locali ai celor 6 sate, la sediul raionului Drochia, incluzând consultări cu reprezentanții: satul Zgurița – primar, satul Chetrosu – primar, satul Nicoreni – primar, orașul Drochia - primar, satul Țarigrad – primar, satul Miciurin – primar, Inspectoratul de Poliție al districtului, Departamentul de Cadastru al Consiliului Districtual.

Satul Zgurița este situat în zona de influență (Aol) a Lotului 1 din cadrul proiectului. Consultările cu locuitorii satului menționat mai sus au confirmat că comunitatea este activă și implicată în procesele locale de dezvoltare socio-economică, menținând o cooperare regulată cu autoritățile locale. Problemele legate de drumul R7 au fost ridicate în mod constant în cadrul discuțiilor atât cu reprezentanții locali, cât și cu membrii comunității, reflectând interesul și preocuparea susținute la nivel local cu privire la impacturile legate de drum. În satul Zgurița, cele mai apropiate locuințe se află la 15 m de drum, o zonă rezidențială cu o lungime totală de 1,9 km (aproximativ 25 de gospodării și întreprinderi) situată în imediata apropiere, atât pe partea stângă, cât și pe partea dreaptă a drumului (cu acces direct la R7).



În

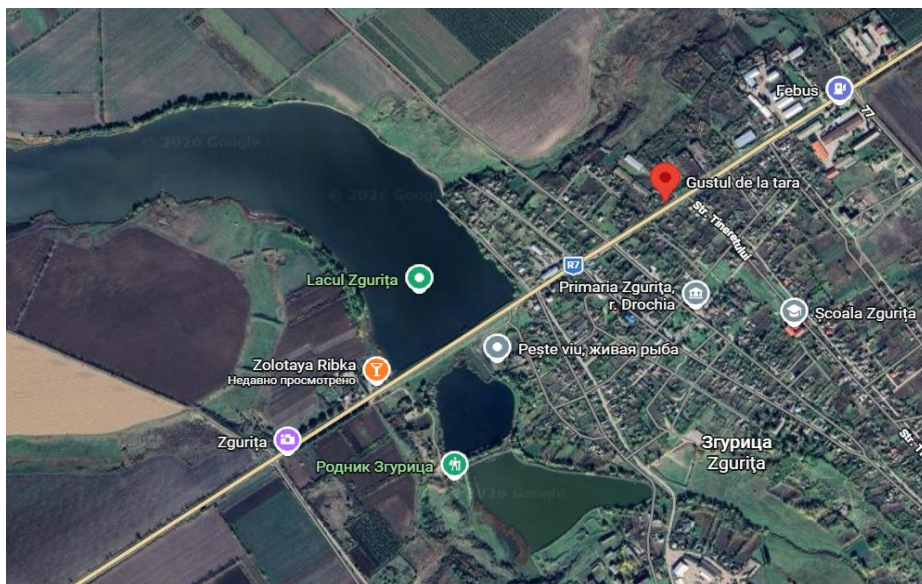
ansamblu, consultările au identificat o serie de preocupări comune legate de siguranța rutieră, impactul asupra mediului și accesibilitatea locală, ceea ce a condus la următoarele concluzii cheie:

1. **Starea precară a drumului și riscurile de siguranță asociate:** Starea deteriorată a suprafeței drumului, în special în urma iernii anului 2026, afectează în mod semnificativ siguranța la volan, sporește deteriorarea vehiculelor și contribuie la riscurile de accidente.
2. **Expunere ridicată a comunităților din vecinătatea drumului:** Zonele rezidențiale situate imediat lângă R7 vor fi expuse la **impacturile legate de lucrările de construcție (zgomot, vibrații, praf și restricții temporare de acces)** și la **impacturile operaționale**, inclusiv la posibile creșteri ale

nivelului de zgomot datorate volumului mai mare de trafic d . *De remarcat faptul că comunitățile nu au solicitat bariere fonice; preocupările s-au concentrat în principal asupra **zgomotului, vibrațiilor și prafului în condițiile actuale**, care sunt percepute ca fiind neplăceri mai semnificative.*

3. **Deficiențe critice în materie de siguranță rutieră:** Siguranța rutieră este compromisă de **lipsa benzilor de accelerare/decelerare, de semnalizarea insuficientă și de iluminatul deficitar**. Infrastructura pentru pietoni este existentă, dar trebuie îmbunătățită.
4. **Necesitatea unor îmbunătățiri integrate în materie de siguranță și accesibilitate:** Părțile interesate au subliniat necesitatea **modernizării drumurilor de acces, a sistemelor de drenaj, a barierelor de protecție și a trotuarelor**.
5. **Conflictele dintre activitățile agricole și siguranța rutieră:** Prezența terenurilor agricole de ambele părți ale drumului R7 duce la **traversarea frecventă a vehiculelor, utilajelor și animalelor**, creând riscuri de siguranță. Aplicarea **limitelor de viteză prin intermediul camerelor de supraveghere a vitezei**, combinată cu o semnalizare adecvată, a fost identificată ca măsură prioritară.
6. **Iluminarea rutieră inadecvată:** Iluminarea insuficientă de-a lungul tronsoanelor rurale ale drumului R7 contribuie la **reducerea vizibilității și la creșterea riscului de accidente**, în special pe timp de noapte și în condiții meteorologice nefavorabile.
7. **Deplasarea nesigură a utilajelor agricole:** Lipsa unor rute alternative adecvate obligă utilajele agricole și vehiculele cu viteză redusă să circule pe drumul principal, ceea ce duce la **diferențe periculoase de viteză față de traficul rutier**. În plus, **noroiul și resturile depuse pe suprafața drumului** reduc aderența și sporesc riscul de accidente. S-a recomandat introducerea unor **secțiuni dedicate, ocupând jumătate de bandă, pentru vehiculele cu viteză redusă**.
8. **Prezența tronsonului de lac și a podului în satul Zgurița – Impacturi în faza de construcție:** Aproximativ 500 m dintr-un tronson de lac, inclusiv un pod de traversare, se află de-a lungul coridorului R7 în satul Zgurița, reprezentând un receptor sensibil din punct de vedere ecologic și social. În faza de construcție, se preconizează că acest tronson va genera impacturi specifice datorită proximității sale față de apele de suprafață și de structura hidrolică.

Întreprinderi din aria administrativă a satului Zgurița: SRL „Bursemcom” – agricultură, SRL „Zgura-Agro” – agricultură, GT „Russ Dmitrii” – agricultură, GT „Polizor Denis” – agricultură, FEBUS NORG – stație de benzină.



Evaluarea socio-economică de referință:

În contextul studiului socio-economic, prezentarea generală a satului Zgurița este caracterizată după cum urmează:

Secțiunea 1. Informații generale

Dintre cei 11 respondenți chestionați, 8 sunt femei și 3 bărbați. 75% au vârsta cuprinsă între 18 și 64 de ani, iar 25% au peste 65 de ani. Majoritatea au declarat că locuiesc în satul Zgurița de mai bine de 20 de ani, sunt căsătoriți și că în gospodăriile lor trăiesc între 1 și 4 membri.

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

Majoritatea respondenților au declarat că sunt angajați, iar sursa principală de venit este salariul. Pentru această categorie, venitul declarat a fost de 95% până la 10.000 MDL și de 5% peste 10.000 MDL (500 EUR). Persoanele cu vârsta peste 65 de ani au declarat pensia ca sursă principală, în valoare de 3.000 MDL (150 EUR). Remitențele, închirierea terenurilor și alocațiile sociale au fost declarate ca venituri secundare. Activitățile sezoniere de subzistență nu contribuie deloc sau contribuie parțial la venitul gospodăriei. Unii respondenți sunt proprietari de terenuri adiacente drumului R7. Majoritatea locuitorilor au declarat că se așteaptă ca reabilitarea drumului să aibă un impact pozitiv asupra mijloacelor de subzistență.

Secțiunea 3: Grupuri defavorizate și vulnerabile

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

Secțiunea 4: Sănătatea comunității, siguranța și calitatea vieții

Unele clădiri rezidențiale sunt situate în imediata apropiere a drumului. În satul Zgurița, cele mai apropiate locuințe se află la 15 m de drum, o zonă rezidențială cu o lungime totală de 1,9 km (aproximativ 25 de gospodării) situată în imediata apropiere pe partea stângă/dreaptă a drumului (cu acces direct la R7). Impacturi principale: zgomotul generat de lucrările de construcție, vibrațiile, praful și restricțiile temporare de acces. În timpul exploatării, nivelurile de zgomot pot crește din cauza volumului mai mare de trafic. În mare parte, locuitorii au semnalat problema prafului și a vibrațiilor datorate stării actuale a drumului; nu s-au solicitat bariere fonice. Alte probleme de mediu din localitate: depozitul de deșeuri neautorizat, sistemul de canalizare și stația de epurare a apelor uzate. Accesul la apă este centralizat; puțini respondenți au menționat fântânile ca sursă principală

de apă. Deplasarea pe jos de-a lungul drumului este posibilă pentru locuitori, deoarece aşezările sunt situate de-a lungul drumului, pe ambele părţi. Iluminatul drumului a fost declarat obligatoriu la intersecţie.

Secţiunea 5. Siguranţa rutieră

Din datele colectate la momentul iniţial reiese că oamenii obişnuiesc să traverseze R7 către partea opusă a drumului; staţiile de autobuz existente sunt prezente şi au fost îmbunătăţite. Există o trecere de pietoni peste R7. Acest lucru este important pentru asigurarea unui acces sigur şi comod pentru pietonii care utilizează transportul public, precum şi pentru îmbunătăţirea măsurilor de siguranţă rutieră, cum ar fi barierele de protecţie, iluminatul şi măsurile de calmare a traficului. Locuitorii utilizează drumul R7 pentru nevoile lor zilnice (muncă, servicii sociale, asistenţă medicală) către Rîşcani, Drochia sau alte raioane, în principal cu mijloace de transport private, dar şi cu transportul public. Deplasarea cu bicicleta este posibilă, dar între localităţi nu este practicabilă şi a fost declarată nesigură pentru locuitorii care utilizează R7. Deplasarea cu bicicleta pentru a ajunge în diferite părţi ale satelor este, de asemenea, mai puţin practică, fiind declarată nesigură. Locuitorii au salutat includerea pistelor de biciclete în perimetrul dintre staţiile de autobuz sau între două intersecţii ale drumurilor locale cu R7. Iluminatul rutier a fost declarat o preocupare de siguranţă comunitară pentru toţi locuitorii, inclusiv femeile şi copiii.

Toţi respondenţii au confirmat că utilajele agricole circulă pe R7 în mod permanent pentru lucrări pe câmp, pentru transportul mărfurilor, pentru a evita rutele alternative care sunt drumuri murdare sau pentru a traversa R7. Respondenţii au menţionat întreţinerea drumului ca fiind o problemă de siguranţă rutieră. Unii respondenţi au fost implicaţi în accidente sau au avut parte de incidente în care au fost la un pas de accident pe drumul R7: accidente cauzate de starea deteriorată a drumului şi de dificultăţile de circulaţie pe timp de iarnă. Au fost declaraţi ca fiind cei mai expuşi riscurilor de siguranţă copiii, persoanele în vârstă, fermierii şi persoanele care utilizează vehicule motorizate de mici dimensiuni. Percepţia generală a locuitorilor cu privire la starea actuală a drumului R7 a fost declarată nesigură.

Secţiunea 6. Sănătatea şi siguranţa la locul de muncă/Interacţiunea lucrătorilor cu comunitatea

Angajarea temporară la contractori este bine primită de respondenţi, oamenii cunosc cerinţele de bază privind sănătatea şi siguranţa la locul de muncă pentru construcţia drumurilor (semnalizare, echipament de protecţie individuală, zone restricţionate). Comunitatea nu are rezerve cu privire la prezenţa lucrătorilor din afara localităţii, având în vedere că a avut experienţă legată de interacţiunile dintre lucrători şi comunitate în sat, în perioada reabilitării drumurilor locale. Toţi respondenţii se simt în largul lor să raporteze comportamentul inadecvat al lucrătorilor; unii preferă să depună plângeri anonime, iar majoritatea apelează la canalele autorităţilor locale. Persoanele în vârstă sau cele cu dizabilităţi nu vor întâmpina dificultăţi în deplasarea prin zonele de şantier, deoarece vor fi redirecţionate către alte rute alternative.

Secţiunea 7. Genul şi rolul femeilor

Majoritatea femeilor au declarat că în comună nu există probleme legate de gen în ceea ce priveşte accesul, controlul şi luarea deciziilor financiare în cadrul gospodăriei, nici riscuri de violenţă bazată pe gen sau suferinţă socio-economică. Niciun respondent nu a confirmat existenţa violenţei în familia sa.

Secţiunea 8. Exproprierea terenurilor şi bunurile

Respondenţii nu şi-au exprimat îngrijorări cu privire la achiziţia de terenuri, întrucât reabilitarea Lotului 1 va fi gestionată în cadrul dreptului de trecere (RoW) şi nu se preconizează o achiziţie de terenuri pe scară largă.

Secţiunea 9. Patrimoniul cultural şi siturile arheologice

Respondenţii din satul Zguriţa nu au semnalat existenţa vreunui patrimoniu cultural.

Secţiunea 10. Atitudine, aşteptări şi sugestii privind proiectul

Locuitorii se aşteaptă la reconstrucţia drumului din Lotul 1 la standarde înalte, la îmbunătăţirea siguranţei rutiere, la iluminat, la accese sigure către/de la drum, la gestionarea traficului, la calitatea lucrărilor efectuate de firmele de construcţii, la semnalizare adecvată, la acces sigur la drum pe durata lucrărilor, la trotuare, la măsuri de siguranţă îmbunătăţite în perimetrul trecerilor de pietoni, la staţii de autobuz iluminate, la o jumătate de bandă dedicată vehiculelor motorizate mici sau utilajelor agricole, la informarea periodică a comunităţii, GRM şi respectarea termenelor de execuţie a lucrărilor de reparaţii.

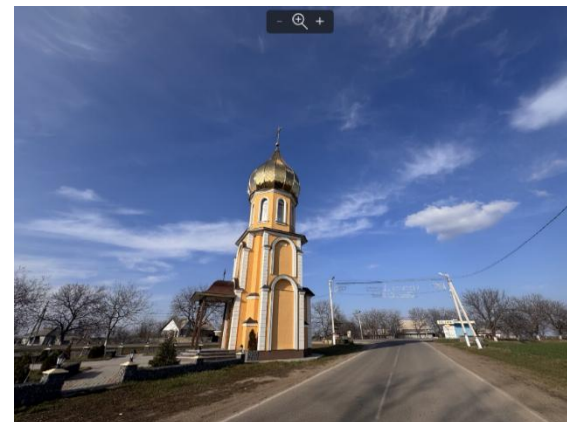
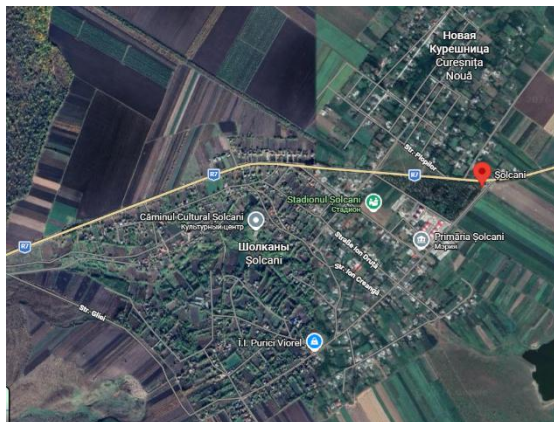
Implicarea comunității – 19
participanți, grupuri de discuție cu
proprietarii de terenuri și
întreprinderile din apropierea
drumului R7, grupuri de discuție cu
grupurile vulnerabile (persoane în
vârstă, femei); chestionați – 17
locuitori

27 martie 2026
15.00-16.00



Activitățile de implicare a comunității au fost desfășurate în conformitate cu Planul de implicare a părților interesate și au urmat întâlnirii de coordonare din faza inițială, desfășurată la 14 august 2025 (detalii în ANEXA D), cu reprezentanții locali ai Consiliului Raional Soroca.

Satul Șolcani este situat în zona de influență (Aol) a Lotului 1 din cadrul proiectului. Consultările cu locuitorii satului menționat mai sus au confirmat că comunitatea este activă și implicată în procesele locale de dezvoltare socio-economică, menținând o cooperare regulată cu autoritățile locale. Problemele legate de drumul R7 au fost ridicate în mod constant în cadrul discuțiilor atât cu reprezentanții locali, cât și cu membrii comunității, reflectând interesul și preocuparea susținute la nivel local cu privire la impacturile legate de drum. În satul Șolcani, cele mai apropiate locuințe încep la 25 m de drum, o zonă rezidențială cu o lungime totală de 2 km (aproximativ 50 de gospodării, inclusiv Cureșnița-Nouă pe partea dreaptă) situată în imediata apropiere a părților stângă și dreaptă ale drumului (cu acces direct la R7).



În ansamblu, consultările au identificat o serie de preocupări comune legate de siguranța rutieră, impactul asupra mediului și accesibilitatea locală, ceea ce a condus la următoarele concluzii cheie:

1. **Starea precară a drumului și riscurile de siguranță asociate:** Starea deteriorată a suprafeței drumului, în special în urma iernii anului 2026, afectează în mod semnificativ siguranța la volan, sporește avariile vehiculelor și contribuie la riscurile de accidente.
2. **Expunere ridicată a comunităților din vecinătatea drumului:** Zonele rezidențiale situate imediat lângă R7 vor fi expuse la **impacturi legate de construcție (zgomot, vibrații, praf și restricții temporare de acces)** și la **impacturi operaționale**, inclusiv posibile creșteri ale nivelului de zgomot datorate volumelor mai mari de trafic. *De remarcat faptul că comunitățile nu au solicitat bariere fonice; preocupările s-au concentrat în principal asupra zgomotului, vibrațiilor și prafului în condițiile actuale, care sunt percepute ca fiind neplăceri mai semnificative.*
3. **Deficiențe critice de siguranță rutieră:** Siguranța rutieră este compromisă de **lipsa benzilor de accelerare/decelerare, de semnalizarea insuficientă și de iluminatul deficitar. Infrastructura pentru pietoni este prezentă, dar trebuie îmbunătățită.**
4. **Necesitatea unor îmbunătățiri integrate în materie de siguranță și accesibilitate:** Părțile interesate au subliniat necesitatea **modernizării drumurilor de acces, a sistemelor de drenaj, a barierelor de protecție și a trotuarelor.**
5. **Conflictele dintre activitățile agricole și siguranța rutieră:** Prezența terenurilor agricole de ambele părți ale drumului R7 duce la **traversarea frecventă a vehiculelor, utilajelor și animalelor**, creând riscuri de siguranță. Aplicarea **limitelor de viteză prin intermediul camerelor de supraveghere a vitezei**, combinată cu o semnalizare adecvată, a fost identificată ca măsură prioritară.
6. **Iluminarea rutieră inadecvată:** Iluminarea insuficientă de-a lungul tronsoanelor rurale ale drumului R7 contribuie la **reducerea vizibilității și la creșterea riscului de accidente**, în special pe timp de noapte și în condiții meteorologice nefavorabile.
7. **Circulația nesigură a utilajelor agricole:** Lipsa unor rute alternative adecvate obligă utilajele agricole și vehiculele cu viteză redusă să circule pe drumul principal, ceea ce duce la **diferențe periculoase de viteză față de traficul rutier**. În plus, **noroiul și resturile depuse pe suprafața drumului** reduc aderența și sporesc riscul de accidente. S-a recomandat introducerea unor **secțiuni dedicate, ocupând jumătate de bandă, pentru vehiculele cu viteză redusă**

Întreprinderi din Șolcani: Rultehcom SRL

Evaluarea socio-economică de referință:

În contextul studiului socio-economic, prezentarea generală a satului Șolcani este caracterizată mai jos:

Secțiunea 1. Informații generale

Dintre cei 19 respondenți chestionați, 12 erau femei și 7 bărbați. 89% aveau vârsta cuprinsă între 18 și 64 de ani, iar 11% aveau peste 65 de ani. Majoritatea au declarat că locuiesc în satul Șolcani de mai bine de 20 de ani, sunt căsătoriți și că în gospodăriile lor sunt între 1 și 3 membri.

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

Majoritatea respondenților au declarat că sunt angajați și/sau antreprenori, iar sursa principală de venit este salariul. Pentru această categorie, venitul declarat a fost de 75% până la 10.000 MDL și de 25% peste 10.000 MDL (500 EUR). Puține persoane au declarat pensia ca sursă principală, cu o valoare de 3.000 MDL (150 EUR). Remitențele, închirierea terenurilor și alocațiile sociale au fost declarate ca venituri secundare. Activitățile sezoniere de subzistență nu contribuie deloc sau contribuie parțial la venitul gospodăriei. Unii respondenți sunt proprietari de terenuri adiacente drumului R7. Majoritatea locuitorilor au declarat că se așteaptă ca reabilitarea drumului să aibă un impact pozitiv asupra mijloacelor de subzistență.

Secțiunea 3: Grupuri defavorizate și vulnerabile

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

Secțiunea 4: Sănătatea comunității, siguranța și calitatea vieții

Unele clădiri rezidențiale sunt situate în imediata apropiere a drumului. În satul Șolcani, cele mai apropiate locuințe se află la 25 m de drum, pe o lungime totală de 2 km de clădiri rezidențiale (aproximativ 50 de gospodării, inclusiv zona Cureșnița-nouă din satul Șolcani, situată pe partea dreaptă) amplasate în imediata apropiere, atât pe partea stângă, cât și pe partea dreaptă a drumului (cu acces direct la R7). Principalele impacturi estimate: zgomotul generat de lucrările de construcție, vibrațiile, praful și restricțiile temporare de acces. În timpul exploatării, nivelurile de zgomot pot crește din cauza volumului mai mare de trafic. În mare parte, locuitorii s-au plâns de zgomot, praf și vibrații datorate stării actuale a drumului; nu s-au solicitat bariere fonice. Alte probleme de mediu din localitate: nu există rețea de alimentare cu apă, ca sursă de apă fiind declarate doar fântânile, există o groapă de gunoi neautorizată și un sistem de canalizare/o stație de epurare neautorizate. Satul Șolcani se află în proces de racordare la rețeaua de alimentare cu apă, cu sprijinul Guvernului, prin Programul Național „Satul European” <https://ondrl.gov.md/modernizari-in-satul-solcani-raionul-soroca/> Deplasarea pe jos de-a lungul drumului este posibilă pentru locuitori, deoarece așezarea este situată de-a lungul drumului, pe ambele părți. Iluminatul drumului a fost declarat obligatoriu de-a lungul zonei rezidențiale.

Secțiunea 5. Siguranța rutieră

Din datele colectate la momentul inițial reiese că oamenii obișnuiesc să traverseze drumul R7 către partea opusă a drumului, localitatea Șolcani fiind situată pe ambele părți ale drumului; există stații de autobuz care necesită îmbunătățiri. Pe drumul R7 există treceri de pietoni. Acest aspect este important pentru asigurarea unui acces sigur și comod pentru pietonii care utilizează transportul public, precum și pentru îmbunătățirea măsurilor de siguranță rutieră, cum ar fi barierele de protecție, iluminatul și măsurile de calmare a traficului. Locuitorii și-au exprimat îngrijorarea cu privire la măsurile de siguranță rutieră, având în vedere că copiii sunt transportați și se deplasează singuri de la Cureșnița-Nouă la școala din Șolcani, situată pe partea opusă a drumului R7. Locuitorii utilizează drumul R7 pentru nevoile lor zilnice (muncă, servicii sociale, asistență medicală) către Rîșcani, Drochia sau alte localități, în principal cu mijloace de transport private, dar și cu transportul public. Deplasarea cu bicicleta este posibilă, dar între localități nu este practicabilă și a fost declarată nesigură de către locuitorii care utilizează R7. Deplasarea cu bicicleta pentru a ajunge în diferite părți ale satelor este, de asemenea, mai puțin practică, fiind declarată nesigură. Locuitorii au salutat includerea pistelor de biciclete în perimetrul dintre stațiile de autobuz sau între două intersecții ale drumurilor locale cu R7. Iluminatul rutier a fost declarat o preocupare de siguranță comunitară pentru toți locuitorii, inclusiv femeile și copiii.

Toți respondenții au confirmat că utilajele agricole circulă pe R7 în mod permanent pentru lucrări pe câmp, pentru transportul mărfurilor, pentru a evita rutele alternative care sunt drumuri murdare sau pentru a traversa R7. Respondenții au menționat întreținerea drumului ca fiind o problemă de siguranță rutieră. Unii respondenți au fost implicați în accidente sau au avut parte de incidente în care au fost la un pas de accident pe drumul R7: accidente cauzate de starea deteriorată a drumului și de dificultățile de circulație pe timp de iarnă. Au fost declarați ca fiind cei mai expuși la riscuri de siguranță copiii, persoanele în vârstă, fermierii și persoanele care utilizează vehicule motorizate de mici dimensiuni. Percepția generală a locuitorilor cu privire la starea actuală a drumului R7 a fost declarată nesigură.

Secțiunea 6. Sănătatea și siguranța la locul de muncă/Interacțiunea lucrătorilor cu comunitatea

Angajarea temporară la contractori este bine primită de respondenți, oamenii cunosc cerințele de bază privind sănătatea și siguranța la locul de muncă pentru construcția drumurilor (semnalizare, echipament de protecție individuală, zone restricționate). Comunitatea nu are rezerve cu privire la prezența lucrătorilor din afara localității, având în vedere că a avut experiență legată de interacțiunile dintre lucrători și comunitate în sat, în perioada reabilitării drumurilor locale. Toți respondenții se simt în largul lor să raporteze comportamentul inadecvat al lucrătorilor; unii preferă să depună plângeri anonime, iar majoritatea apelează la canalele autorităților locale. Persoanele în vârstă sau cele cu dizabilități nu vor întâmpina dificultăți în deplasarea prin zonele de șantier, deoarece vor fi redirecționate către alte rute alternative.

Secțiunea 7. Genul și rolul femeilor

Majoritatea femeilor au declarat că în comună nu există probleme legate de gen în ceea ce privește accesul, controlul și luarea deciziilor financiare în cadrul gospodăriei, nici riscuri de violență bazată pe gen sau suferință socio-economică. Niciun respondent nu a confirmat existența violenței în familia sa.

Secțiunea 8. Exproprierea terenurilor și bunurile

Respondenții nu și-au exprimat îngrijorări cu privire la achiziția de terenuri, întrucât reabilitarea Lotului 1 va fi gestionată în cadrul dreptului de trecere (RoW) și nu se preconizează o achiziție de terenuri pe scară largă.

Secțiunea 9. Patrimoniul cultural și siturile arheologice

Respondenții din satul Șolcani au menționat biserica situată la o distanță de 15 m de drumul R7, la km 1+432.

Secțiunea 10. Atitudine, așteptări și sugestii privind proiectul

Locuitorii se așteaptă la reconstrucția drumului din Lotul 1 la standarde înalte, la îmbunătățirea siguranței rutiere, la iluminat, la accese sigure către/de la drum, la gestionarea traficului, la calitatea lucrărilor efectuate de firmele de construcții, la semnalizare adecvată, la acces sigur la drum pe durata lucrărilor, la trotuare, la măsuri de siguranță îmbunătățite în perimetrul trecerilor de pietoni, la stații de autobuz iluminate, la o jumătate de bandă dedicată vehiculelor motorizate mici sau utilajelor agricole, la informarea periodică a comunității, GRM și respectarea termenelor de execuție a lucrărilor de reparații.