



Finanțat de
Uniunea Europeană

MOV
IT LIKE Lublin
CHISINAU Transport Development Initiative

INIȚIATIVĂ DE DEZVOLTARE DURABILĂ A TRANSPORTULUI PUBLIC DIN CHIȘINĂU



STUDIUL ȘI ANALIZA CELOR MAI BUNE PRACTICI INTERNAȚIONALE PENTRU PREVENIREA RĂSPÂNDIRII COVID-19 ÎN TRANSPORTUL PUBLIC PENTRU CHIȘINĂU ȘI LUBLIN

Document deținut de:



Consultanți care au contribuit la dezvoltarea documentului:



JSC "GAUČĖ IR KO"
CEO Dr. Kristina Gaučė

Informații de contact:
A. Gostauto 8-32, Vilnius 01108, Lituania,
info@gauce.lt

CUPRINS

Lista cifrelor	4
Lista tabelelor	4
Introducere	5
I. ANALIZA SITUAȚIEI CURENTE	7
1. Rezultatele implicării părților interesate	7
1.1. Implicarea echipei de implementare a proiectului	7
1.2. Implicarea părților interesate din sectorul sănătății publice	8
1.3. Implicarea părților interesate din sectorul transportului public	9
1.4. Discuții privind rezultatele intermediare ale studiului și măsurile de prevenire propuse	10
1.5. Reflecții asupra rezultatelor finale ale studiului	10
2. Principalele impedimente identificate pentru un transport public mai sigur	10
2.1. Sistemul de transport public și provocările din timpul PANDEMIEI COVID 19	11
2.2. adaptarea cerințelor de sănătate în sistemul de transport public la necesitățile locale	13
2.3. Provocări majore pentru domeniul transportului public în ceea ce privește rolurile și responsabilitățile instituționale, coordonarea, furnizarea de servicii și măsurile de prevenire în timpul urgențelor de sănătate publică	14
2.4. Nivelul de conștientizare și implementare de către municipalități a reglementărilor și Recomandărilor de sănătate publică elaborate de organizațiile naționale și internaționale	17
3. Analiza politicilor și recomandărilor internaționale	20
3.1. Gestionarea COVID-19, recomandări pentru operatorii de transport public, Fișă informativă PENTRU promovarea transportului public, februarie 2020	20
3.2. Impactul covid-19 și tendințele smart transit (Tranzit inteligent), studiu realizat de Mass Transit, noiembrie 2020	21
3.3. Politica și experiența care urmează să fie transferate din țara/orașul partener (Polonia/Lublin)	22
3.4. Alte cazuri și practici	27
II. STANDARDE DE FURNIZARE A SERVICIILOR. RECOMANDĂRI ȘI CERINȚE PENTRU COMBATerea COVID19 ÎN TRANSPORTUL PUBLIC	31
1. Recomandări și cerințe pentru unitățile de transport	31
2. Recomandări și cerințe pentru personal	32
3. Recomandări și cerințe pentru pasageri	32
4. Recomandări și cerințe pentru gestionarea mobilității	33
5. Metodologia recomandărilor de punere în aplicare	34
6. Principalele constatări	35
Lista anexelor	36
Referințe	36

LISTA CIFRELOR

Figura 1: Cadrul studiului	6
Figura 2: Matricele de zonare și de călătorie ale orașului Chișinău	11
Figura 3: Rutele de TP și intensitatea transportului în municipiul Chișinău	12
Figura 4: Numărul de pasageri transportați cu mijloacele de transport în comun în municipiul Chișinău, .	13
Figura 5: Obiective de tranzit inteligent.....	22
Figura 6: Schimbări în mobilitatea cu TP și noi cazuri confirmate de COVID-19 în perioada 2 martie-19 iulie 2020, în Polonia și Lublin.....	22

LISTA TABELELOR

Tabelul 1: Activitățile și sarcinile studiului	5
--	---

LIST OF ABBREVIATIONS

Nr.	ABBREVIATION	
1.	ANSP	Agencia Națională de Sănătate Publică
2.	DGAMS	Direcția Generală Asistență Medicală și Socială
3.	CNESP	Comisia Națională Extraordinară de Sănătate Publică
4.	CESP	Comisia Extraordinară de Sănătate Publică
5.	CSP	Centrul de Sănătate Publică
6.	MS	Ministerul Sănătății
7.	IACRS	Infecții acute ale căilor respiratorii superioare
8.	IRAS	Infecții respiratorii acute severe
9.	COVID-19	Pandemia Coronavirus
10.	TP	Transport Public

INTRODUCERE

Primăria Capitalei a inițiat proiectul *Elaborarea unui studiu și analiza celor mai bune practici internaționale de combatere a COVID-19 în transportul public* în cadrul programului “*MOVE IT like Lublin - A Chisinau public transport sustainable development initiative*” (în parteneriat cu Primăria Lublin). În cadrul acestui proiect, SA “Gaučė ir Ko” a fost desemnată de Primăria Municipiului Chișinău pentru:

- pregătirea Raportului de analiză a celor mai bune practici privind urgențele și protecția în domeniul sănătății publice, în vederea asigurării unui transport public mai sigur în Lublin și Chișinău
- elaborarea unui ghid pentru implementarea măsurilor de sănătate în transportul public (în continuare - TP);

Studiul poate fi împărțit în două faze principale, așa cum este prezentat în tabelul de mai jos.

Tabelul 1: Activitățile și sarcinile studiului

Fază	Sarcini
1 - Evaluarea situației actuale	<ul style="list-style-type: none"> ● Identificarea principalelor părți interesate, datele necesare, acordul privind metodologia, calendarul și domeniul de aplicare al proiectului. ● <u>Raportul inițial</u> ● Interviuri cu părțile interesate ● Analiza statisticilor actuale ● Analiza metodologiei și practicii actuale ● Repere internaționale ● Identificarea domeniilor specifice și elaborarea standardelor de furnizare a serviciilor ● Proiectul unui ghid și recomandări ● <u>Raport intermediar</u>
2 - Faza conceptuală	<ul style="list-style-type: none"> ● Pregătirea agendei și a informațiilor pentru discuțiile cu autoritățile TP ● Conduită și discuții moderate ● Pregătirea raportului care conține concluziile discuțiilor cu autoritățile TP ● Recomandări pentru un transport public mai sigur ● <u>Raport final</u>

Raportul final este al treilea și ultimul rezultat al contractului. Scopul acestui raport este:

- Prezentarea studiului elaborat - rezultatele examinării documentare, revizuirea datelor colectate, rezultatele implicării părților interesate;
- Evidențierea principalelor constatări și principalelor constrângeri privind un TP mai sigur în Chișinău și Lublin;
- Prezentarea foii de parcurs pentru combaterea COVID 19 în TP;
- Prezentarea unei descrieri suficient de detaliate a măsurilor de protecție (a se vedea anexele 2-3);
- Prezentarea recomandărilor de implementare - specificații tehnice (a se vedea anexele 2-3).

Studiul se execută conform cadrului propus și aprobat în Raportul inițial.

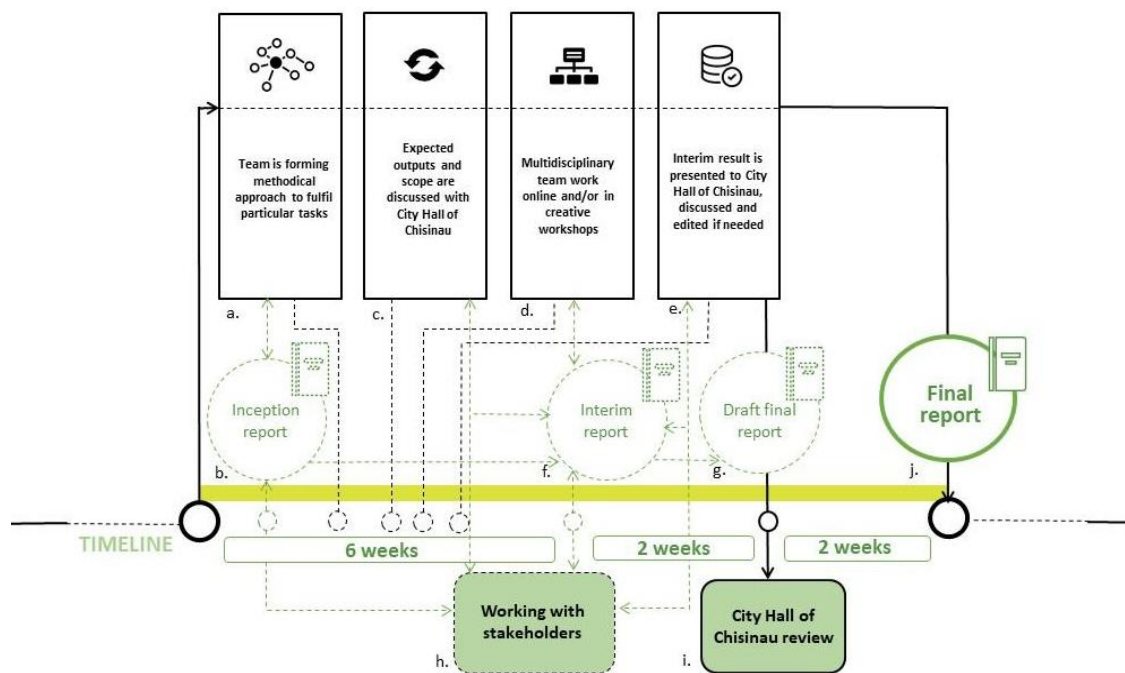


Figura 1: Cadrul studiului

În această etapă a proiectului sunt implementate următoarele activități:

- **Analiza documentară** a datelor statistice furnizate și a documentelor relevante cu intenția de a stabili situația curentă, de a identifica modul în care sunt delimitate responsabilitățile pentru transportul public și sănătatea publică între autoritățile naționale, regionale și structurile locale de TP/de sănătate publică și ce fel de parteneriate sunt posibile; de a identifica dacă Chișinăul integrează deja măsurile de siguranță sanitară în sistemul de TP existent și ce fel de servicii digitale sunt disponibile pentru a înlocui serviciile care necesită un contact direct; și pentru a răspunde la alte întrebări relevante care reies din analiza datelor.
- **Implicarea părților interesate** prin întâlniri periodice cu echipa proiectului de la Chișinău și Lublin, discuții bilaterale pentru a obține o viziune completă asupra situației de la Chișinău și Lublin și pentru a discuta constatările și propunerile inițiale ale echipei de experți, discuții

transsectoriale cu autoritățile de sănătate publică și TP din Chișinău, privind rezultatele intermediare și măsurile propuse

- **Elaborarea foii de parcurs** pentru combaterea COVID-19 în TP. Foaia de parcurs conține setul de măsuri și cerințe pentru furnizarea de servicii de TP și recomandări pentru îmbunătățiri nu numai în sectorul transportului public, ci și în gestionarea generală a mobilității. Foaia de parcurs include specificațiile tehnice finale în baza rezultatelor studiului privind cele mai bune practici pentru combaterea răspândirii pandemiei COVID 19 în TP.
- **Ultimele amendamente la raportul final** reflectă comentariile primite de la membrii echipei Proiectului.

I. ANALIZA SITUAȚIEI CURENTE

1. REZULTATELE IMPLICĂRII PĂRȚILOR INTERESATE

Implicarea părților interesate a fost realizată prin:

- patru ședințe cu echipa de implementare a Proiectului;
- solicitarea și furnizarea datelor necesare studiului;
- numeroase discuții bilaterale între experți și reprezentanți ai diferitelor sectoare;
- o masă rotundă cu autoritățile de sănătate publică;
- o masă rotundă cu autoritățile de TP;
- o discuție intersectorială privind rezultatele intermediare ale studiului și măsurile propuse.

Procesele-verbale ale tuturor ședințelor de lucru sunt incluse în anexa nr.1 iar rezultatele implicării părților interesate sunt prezentate mai jos.

1.1. IMPLICAREA ECHIPEI DE IMPLEMENTARE A PROIECTULUI

Până în prezent au avut loc trei întâlniri cu echipa de proiect pentru a discuta progresul studiului, rapoartele inițiale și intermediare (a se vedea procesul-verbal din anexa 1).):

- ședința inițială - prezentarea echipei, informația necesară, lista părților interesate etc. (a se vedea anexa 4).
- ședințe de lucru - actualizări ale planului de lucru, împărtășirea așteptărilor cu privire la conținutul și detaliile studiului;
- ședință conceptuală - prezentarea și discutarea măsurilor recomandate (a se vedea anexa 5).

1.2. IMPLICAREA PĂRȚILOR INTERESATE DIN SECTORUL SĂNĂTĂȚII PUBLICE

Actori-cheie din sectorul sănătății publice.

Sistemul de sănătate publică din Republica Moldova a trecut prin diverse reforme începând cu anul 1992, ca parte a reformei mai ample a sectorului de sănătate. Serviciul sanitar-epidemiologic moștenit a fost transformat într-un serviciu mai larg de sănătate publică. O rețea extinsă de 37 de instituții de sănătate publică constituie Serviciul de Sănătate Publică din Moldova, care include Centrul Național de Sănătate Publică, 34 de centre raionale de sănătate publică și două centre municipale (Chișinău și Bălți).

Un nou proces de reorganizare a sistemului public de sănătate a început în 2017, atât la nivel național, cât și regional (HG nr.1090/18.12.2017).

ANSP are statut de instituție publică, științifică și practică, cu rol metodologic în serviciul de sănătate publică de stat al Republicii Moldova. ANSP asigură activitatea de specialitate în elaborarea și implementarea strategiilor/politicilor conform cerințelor internaționale, spre exemplu: supravegherea, evaluarea și gestionarea riscurilor în sănătatea publică, protecția sănătății, prevenirea bolilor, controlul, supravegherea și promovarea sănătății.

ANSP are atribuții la nivel național, în timp ce 10 centre regionale de sănătate publică acoperă raioanele. Municipiul Chișinău este unul dintre cei 10 piloni în structura de Sănătate Publică a Republicii Moldova, fiind reprezentat în cadrul organismului național de către Centrul de Sănătate Publică Chișinău, dar și în cadrul autorității publice locale de către DGAMS.

ANSP își propune să consolideze cadrul instituțional, să construiască un sistem care să poată aborda și răspunde provocărilor cauzate atât de bolile transmisibile, cât și de cele netransmisibile. ANSP are în structura organizatorică departamente responsabile pentru protecția sănătății, prevenirea și controlul bolilor transmisibile, gestionarea urgențelor de sănătate publică și diagnosticul de laborator în serviciul de sănătate publică.

Poziția de lider în prevenirea bolilor, promovarea sănătății, buna guvernare și comunicare în domeniul sănătății publice, în relație atât cu structurile regionale de sănătate publică (inclusiv municipiul Chișinău), cât și cu alți actori din sectoarele relevante la nivel național și local este esențială pentru abordarea tuturor politicilor de sănătate publică în mod participativ. [1]

Scurtă trecere în revistă a activităților și constatărilor privind implicarea părților interesate din domeniul sănătății publice.

În cadrul mesei rotunde, tema principală a fost comunicarea de risc și implicarea comunității. CESP Chișinău, împreună cu Direcția Relații Publice și Buget Civil a Primăriei Municipiului Chișinău, au fost desemnați în calitate de coordonatori ai comunicării în probleme de sănătate publică, împreună cu alte autorități publice centrale pentru care au fost delegate anumite responsabilități în limitele competențelor. Acest lucru a asigurat comunicarea verticală în cadrul sistemului de sănătate la nivel municipal, precum și în cadrul altor subdiviziuni municipale implicate în organizarea/implementarea măsurilor de sănătate publică.

Planul existent de comunicare a riscurilor vizează implicarea tuturor sectoarelor municipalității în organizarea măsurilor de răspuns. De obicei, măsurile de comunicare sunt organizate de Direcția Relații Publice și Buget Civil a Primăriei Chișinău. DGAMS și CESP Chișinău sprijină activitățile și intervențiile în acest sens, de exemplu:

- Comunicarea cu populația implică mai multe instrumente și canale media, cum ar fi pagina web a Primăriei Municipiului Chișinău (unde sunt postate toate Deciziile CESP), site-urile subdiviziunilor Primăriei, rețelele sociale și linia telefonică "COVID-19 Chișinău" pentru comunicarea cu populația.

- Pentru comunicarea operațională, reprezentanții CESP și DGAMS prezintă informații zilnice privind situația epidemiologică, precum și recomandări pentru prevenirea și controlul COVID-19, împreună cu alte părți interesate locale implicate în măsurile de răspuns.

Pe baza analizei indicatorilor legați de COVID-19, a fost elaborat și implementat un mecanism de adaptare a măsurilor de sănătate publică.

Municipalitatea realizează adaptarea acțiunilor privind comunicarea riscurilor cu privire la COVID-19 și a măsurilor sanitare pentru schimbarea comportamentului populației. De obicei, aceasta implică ajustarea recomandărilor emise de CESP pentru diferite grupuri de populație și pentru situația epidemiologică (promovarea comportamentelor sigure; evitarea și combaterea miturilor și a dezinformării legate de COVID-19; elaborarea de materiale informative relevante pentru diferite categorii de populație, de exemplu populația generală, grupurile cu risc ridicat, copii, lucrătorii medicali etc., cu adaptarea mesajelor pentru combaterea miturilor și prevenirea panicii, fricii și stigmatizării). Se iau în considerație și măsurile care vizează asigurarea mobilității urbane (operatorii de transport), redeschiderea unităților alimentare, a piețelor etc.

1.3. IMPLICAREA PĂRȚILOR INTERESATE DIN SECTORUL TRANSPORTULUI PUBLIC

Implicarea sectorului TP a fost organizată prin:

- Furnizarea de date statistice. Niciunul dintre indicatorii importanți nu poate fi calculat din datele primite, ceea ce conduce la concluzii și sugestii provizorii pentru monitorizarea performanței TP.
- Întâlniri și discutarea rezultatelor provizorii ale proiectului.

Atât operatorul de autobuze, cât și cel de troleibuze au fost implicați în procesul de pregătire a studiului. Ședința a avut loc în etapa în care proiectul setului de măsuri a fost deja elaborat, astfel că formatul ședinței a inclus prezentarea măsurilor propuse (a se vedea anexa nr.6) și discuții paralele. De asemenea, conducători ai Departamentelor de Sănătate și medici din entitățile TP au prezentat informații mai detaliate cu privire la situația generală din sistemul de TP din Chișinău.

Potrivit părților interesate, unele dintre măsurile prezentate sunt deja implementate în TP din Chișinău. Angajații sunt dotați cu măști, mănuși și alte materiale pentru protecția sănătății personale. La începutul pandemiei, taxatorii erau obligați să lucreze în combinezoane de protecție, măști, ochelari de protecție și mănuși. Cu toate acestea, s-a dovedit destul de greu să se lucreze în astfel de îmbrăcăminte, mai ales în timpul verii, astfel că s-a decis să fie obligatorii doar măștile și mănușile. În același timp, angajații au fost instruiți să poarte măști, să păstreze distanța socială, igiena personală și au fost încurajați să se vaccineze (doar puțin mai mult de jumătate dintre angajați sunt vaccinați la momentul discuției).

TP în Chișinău este foarte popular și este supraaglomerat, mai ales în orele de vârf. Operatorii de TP au declarat că sistemul funcționează la aproape 100% din capacitatea sa. Pentru a reduce riscul de răspândire a COVID 19 la începutul pandemiei, numărul de pasageri permis în vehicule a fost limitat, iar fluxurile au fost reglementate cu ajutorul carabinierilor (nu există poliție municipală în Chișinău). Cu toate acestea, acest lucru a provocat multe conflicte și a dus la o reacție negativă a pasagerilor. În prezent, fluxurile de pasageri sunt aproape la nivelul de dinainte de COVID 19, iar capacitatea sistemului de TP este în continuare aceeași, ceea ce duce la îngrijorări puternice din partea operatorilor de TP cu privire la reintroducerea limitării fluxurilor de călători.

Rutina de curățenie a fost, de asemenea, schimbată și aplicată, dar nu se utilizează echipamente speciale pentru dezinfectie. Operatorii sunt dispuși să adopte opțiunile eficiente și accesibile care sunt prezente pe piață. Recirculatorul cu lămpi UV produs la nivel local a fost prezentat ca una dintre opțiuni - acest

echipament a fost testat în autobuzele chișinăuiene utilizate ca puncte de vaccinare și s-a dovedit a fi foarte ușor de instalat, întreținut și utilizat (poate funcționa tot timpul, chiar și atunci pasagerii sunt în vehicul). Alte metode de dezinfecție prezentate de echipa de experți au fost percepute cu prudență - operatorii au avut multe întrebări cu privire la costuri, întreținere și utilizare.

Operatorii de transport au prezentat lista elementelor care ar trebui incluse în specificațiile tehnice ale studiului. Aceștia au declarat că dispun deja de unele echipamente și obiecte necesare pentru combaterea COVID-19, dar măsurile propuse în Studiu ar putea fi o completare la măsurile lor. Ședința s-a încheiat cu un acord privind o ședință suplimentară în cadrul căreia părțile interesate din domeniul TP vor prezenta informații cu privire la întregul set de măsuri incluse în raportul intermediar.

1.4. DISCUȚII PRIVIND REZULTATELE INTERMEDIARE ALE STUDIULUI ȘI MĂSURILE DE PREVENIRE PROPUSE

Discuția transsectorială privind rezultatele intermediare ale studiului și măsurile propuse a avut loc la ultima ședință cu părțile interesate. Scopul principal al ședinței a fost de a obține claritate cu privire la caracteristicile-cheie ale studiului, de a defini diferența dintre situația existentă și soluțiile propuse, și de a obține o înțelegere și un acord comun cu privire la elementele-cheie și procesul de punere în aplicare.

În timpul întâlnirii, au fost adunate comentariile și informațiile pentru raportul final. Acestea au fost:

- urmează să fie prevăzute seturi de măsuri pentru sistemul general de TP din Chișinău, pentru operatorul de autobuze și cel de troleibuze; la fel și în Lublin (separat, dacă este necesar).
- măsurile trebuie să fie prioritizate
- raportul final trebuie să conțină un set minim de cerințe tehnice.
- măsurile ușor de pus în aplicare și ieftine de achiziționat (cum ar fi autocolantele) ar trebui să fie stabilite ca prioritare
- automatele de bilete fără numerar nu sunt măsura prioritară.
- măsurile și prioritățile declarate de operatorii de TP trebuie incluse în specificația tehnică.

Toate informațiile primite în cursul acestei ședințe și al ședințelor anterioare sunt incluse în prezentul raport (a se vedea anexele 2-3).

1.5. REFLECȚII ASUPRA REZULTATELOR FINALE ALE STUDIULUI

A avut loc o ședință cu echipa proiectului pentru a discuta comentariile primite pe marginea proiectului de raport final și pentru a sublinia modificările care trebuie incluse în raportul final. Procesul-verbal al ședinței este prezentat separat în anexa nr.1.

2. PRINCIPALELE IMPEDIMENTE IDENTIFICATE PENTRU UN TRANSPORT PUBLIC MAI SIGUR

În acest capitol este prezentată situația urbană în general, cea a TP și a sănătății publice din Chișinău. De asemenea, este inclusă o analiză documentară a actelor juridice, normative și a altor aspecte relevante pentru procesul de documentare. Pe baza rezultatelor evaluării, sunt identificate principalele provocări pentru un TP mai sigur.

2.1. SISTEMUL DE TRANSPORT PUBLIC ȘI PROVOCĂRILE DIN TIMPUL PANDEMIEI COVID 19

Orașul Chișinău este împărțit în patru regiuni rezidențiale separate, care sunt prezentate mai jos în Fig. 1 (sursa acestei analize este proiectul "Viziune strategică și foaie de parcurs pentru extinderea rețelei de benzi dedicate TP în Chișinău").

Călătoriile zilnice în oraș și suburbiile sale sunt influențate în cea mai mare parte de concentrarea și distribuția locurilor de muncă, precum și a obiectivelor specifice (școli, grădinițe). Distribuția locurilor de muncă este analizată și discutată în schemele de transport și în schema regiunilor de transport din municipiu.



Figura 2: Matricele de zonare și de călătorie ale orașului Chișinău

Sursa: Viziune strategică și foaie de parcurs pentru extinderea rețelei de benzi dedicate TP în Chișinău; Autor: Dr. Kristina Gauče

Conform schemelor, s-au identificat zonele cu cea mai mare densitate a populației, precum și concentrarea locurilor de muncă. De asemenea, a fost posibilă identificarea coridoarelor cele mai populare în rândul cetățenilor pentru nevoile lor zilnice.

Tendențele traficului zilnic au fost prezentate și dezbătute în mod similar în etapa de pregătire a Proiectului de Mobilitate Chișinău, în luna mai 2020 (inițiat de PNUD Moldova). În cadrul implementării Proiectului de Mobilitate Chișinău au fost organizate investigațiile privind mobilitatea cetățenilor, rezultând niște matrice de călătorie (Fig. 2.).

Schemele de mai jos arată harta traseelor TP și a străzilor cu trafic intens, unde TP a înregistrat pierderi mari de timp, ceea ce reprezintă un indicator foarte important pentru încercările de combatere a problemelor de sănătate publică legate de COVID 19.

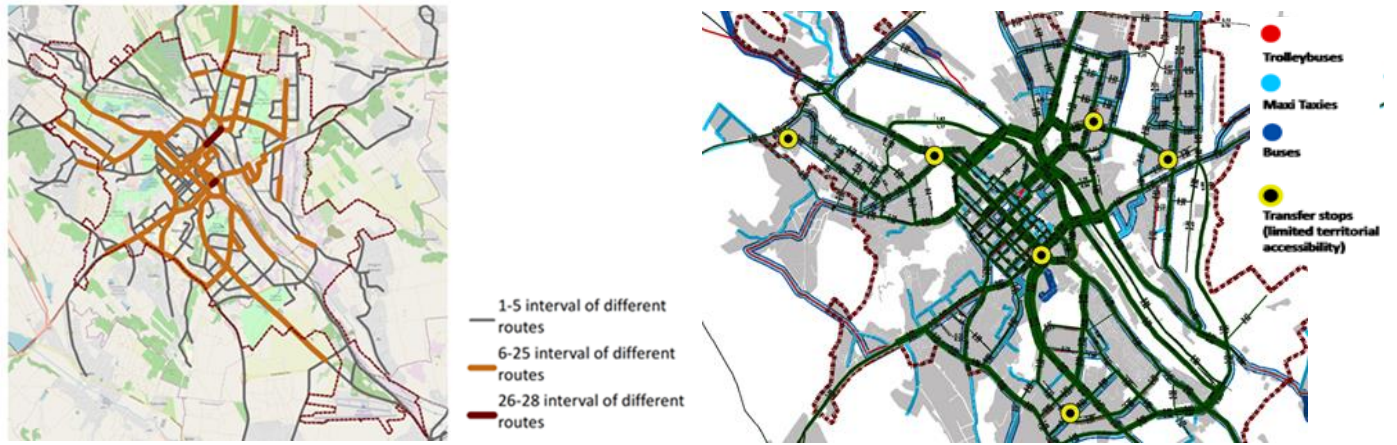
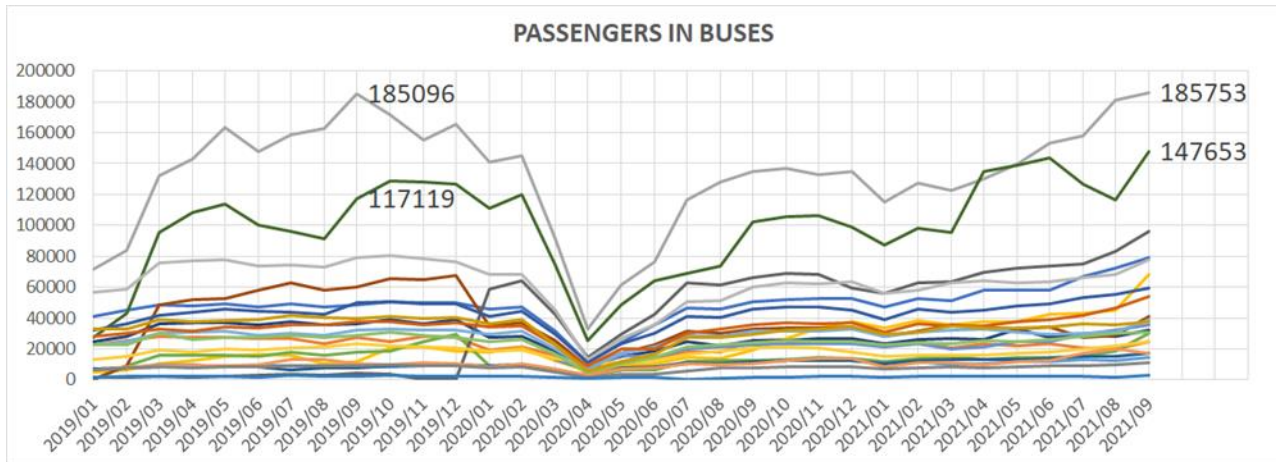


Figura 3: Rutele de TP și intensitatea transportului în municipiul Chișinău
 Sursa: www.eway.md; Înțelegerea schemelor de transport; Autor: Dr. Kristina Gaučė

COVID 19 a schimbat semnificativ rolul și percepția sistemului de TP în întreaga lume. Pentru a identifica necesitatea și direcția măsurilor de prevenire a COVID-19 în TP din Chișinău, trebuie evaluat impactul global al pandemiei asupra acestui sistem.



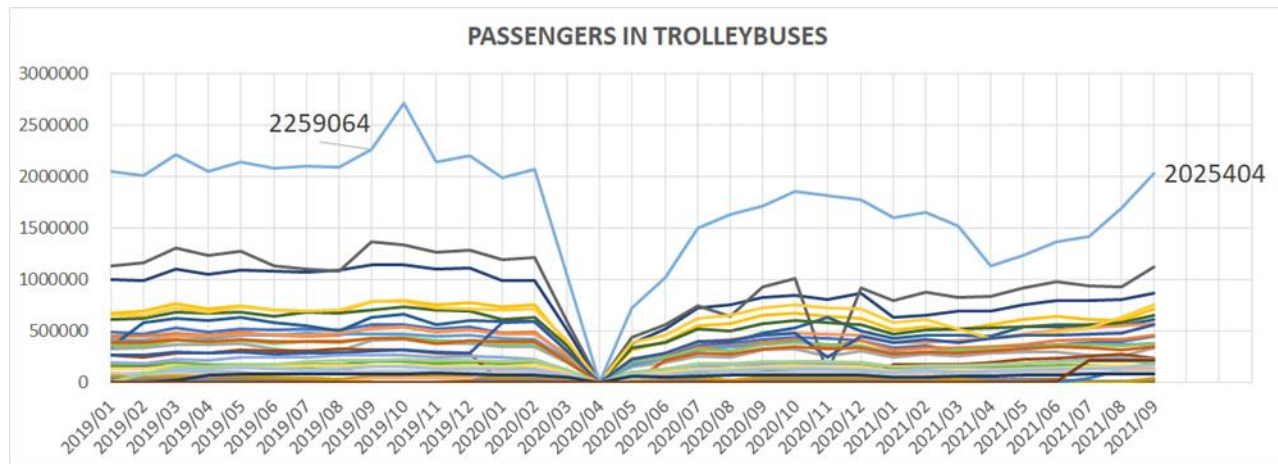


Figura 4: Numărul de pasageri transportați cu mijloacele de transport în comun în municipiul Chișinău,
Sursa: Primăria Municipiului Chișinău; Autor: Dr. Kristina Gaučė

Datele furnizate de operatorii de TP (a se vedea figura 3) arată că în prezent utilizarea TP este aproape la nivel pre-COVID-19. În septembrie 2021, numărul pasagerilor transportați a fost cu doar 6 % mai mic față de septembrie 2019. În septembrie 2021, autobuzele din Chișinău au transportat cu aproape 200 de mii de pasageri mai mult decât în septembrie 2019.

Numărul autobuzelor în circulație a crescut de la 94 în 2019 la 110 în 2021, iar numărul troleibuzelor a crescut de la 318 (2019) la 331 (2021). Conform documentației tehnice furnizate, un autobuz poate transporta 107 pasageri; flota de troleibuze este mai versatilă, iar numărul de pasageri variază de la 85 la 96. Știind acest lucru ar fi posibil să se calculeze gradul de ocupare real al fiecărui vehicul, dar este necesară și cunoașterea fluxului de pasageri. În acest sens, este important să se calculeze numărul de pasageri în afara și în timpul orelor de vârf, însă din păcate operatorii de TP colectează și furnizează doar date privind numărul lunar de pasageri (sau, mai exact, numărul de bilete vândute), astfel încât autorii nu au putut calcula numărul actual de pasageri în timpul orelor de vârf.

Cu toate acestea, studierea celor mai populare linii de TP a arătat că raportul dintre numărul de pasageri transportați și numărul de vehicule a scăzut. Practic, cauza este creșterea numărului de vehicule, iar în ceea ce privește troleibuzele - numărul de pasageri este în continuare mai mic decât înainte de COVID.

Statisticile privind personalul infectat cu COVID-19 nu sunt pe deplin accesibile, deoarece nu există date privind locul și circumstanțele în care au fost infectați (la locul de muncă/în afara acestuia). În compania operatorului de autobuze, în 2020, au fost infectate în total 126 de persoane (39 de șoferi, 49 de taxatori și alte 38 de persoane). În decursul primelor nouă luni ale anului 2021, cifrele sunt puțin mai mici: 21 de șoferi, 39 de taxatori și alte 10 persoane. Operatorul de troleibuze a furnizat doar datele despre taxatori - 52 au fost infectați în 2020 și 38 - în primele 9 luni ale anului 2021. Este vorba despre 7,1% și 5,7% din numărul total de taxatori. Datele arată că taxatorii sunt probabil cea mai vulnerabilă verigă a sistemului TP în ceea ce privește expunerea la COVID-19 sau la alte infecții.

2.2. ADAPTAREA CERINȚELOR DE SĂNĂTATE ÎN SISTEMUL DE TRANSPORT PUBLIC LA NECESITĂȚILE LOCALE

Republica Moldova s-a confruntat cu provocări similare întregii lumi în ceea ce privește pregătirea timpurie și răspunsul rapid la COVID-19[1]. Susținută de organizațiile donatoare, Republica Moldova a mobilizat forțele epidemiologice și decizionale pentru a analiza documentarea celor mai bune practici și

provocări, dar și recomandări pentru răspunsul la situația pandemică COVID-19. Din martie 2020, când au fost raportate primele cazuri de infectare cu COVID-19, Guvernul Republicii Moldova a răspuns prin mai multe măsuri de sănătate publică și sociale pentru a controla transmiterea noului virus.

Ațiunile au fost sincronizate, și s-au bazat pe comunicarea riscurilor, implicarea comunității, investigația de caz, urmărirea contactelor, sistemul de laborator, prevenirea și controlul infecțiilor. Cele menționate mai sus, dar și managementul de caz, schimbul de cunoștințe despre inovații/cele mai recente cercetări și întreținerea serviciilor de sănătate esențiale în timpul epidemiei de COVID-19 au permis autorităților de sănătate publică să modifice și să armonizeze măsurile în acest domeniu.

Unele măsuri de Sănătate Publică au fost implementate cu succes la nivel municipal, implicând și operatorii de TP. Acestea au fost adaptate la cerințele de sănătate publică pentru prevenirea COVID-19. DGAMS din mun. Chișinău a generat și a propus măsuri bazate pe recomandări și bune practici naționale și internaționale. Câteva exemple:

1. O structură locală a fost creată pentru a răspunde provocărilor COVID-19 (Comisia Extraordinară de Sănătate Publică Chișinău) și pentru a lua decizii privind protecția sănătății, promovarea măsurilor anti-COVID-19 și schimbarea comportamentului populației
2. S-a mărit numărul de unități de transport/vehicule în scopul fluidizării traficului
3. Au fost elaborate și puse la dispoziție orarele speciale pentru TP în stații de așteptare
4. Au fost alocate resurse pentru asigurarea echipamentelor de dezinfecție în unitățile de transport
5. Taxatorii au fost instruiți în privința măsurilor de prevenire a COVID-19 și a comportamentului de protecție
6. Autoritățile locale au introdus reprezentanți ai legii în stațiile de TP pentru a asigura respectarea măsurilor de prevenire și protecție COVID-19 impuse de autorități (*carabinieri*).

În ciuda tuturor măsurilor implementate, datele actuale arată că situația epidemiologică se agravează, cu o creștere accentuată a cazurilor de COVID-19. În Chișinău, numărul total de cazuri confirmate de COVID-19 este de 132.057 la data de 8 noiembrie, cu un total de 2.211 decese. Incidența cazurilor noi este ridicată comparativ cu alte regiuni geografice ale țării și este în creștere - 281 la 100.000 de locuitori (www.anasp.md). Astfel, Autoritățile de Sănătate Publică din Moldova continuă să implementeze restricțiile prevăzute în documentele de reglementare naționale și locale, cu cerințe clare privind măsurile de protecție a sănătății publice pentru combaterea răspândirii COVID-19.

Restricțiile actuale includ în continuare cerința ca oamenii să poarte măști (care acoperă nasul și gura) în locurile publice, inclusiv în mijloacele de transport în comun, în stațiile de așteptare, în aer liber, acolo unde distanța fizică de 1 m nu poate fi asigurată, dar vizează și participarea la activități de divertisment.

Creșterea cazurilor de COVID-19 s-a accelerat semnificativ. În prezent, se înregistrează un total de 347.105 cazuri, cu 8.144 de decese la data de 8 noiembrie [2], în timp ce eforturile de vaccinare continuă să meargă lent. Doar puțin peste 30% din populația țării este complet vaccinată, în ciuda eforturilor Guvernului și Autorităților Publice Locale de a face vaccinurile disponibile și accesibile.

2.3. PROVOCĂRI MAJORE PENTRU DOMENIUL TRANSPORTULUI PUBLIC ÎN CEEA CE PRIVEȘTE ROLURILE ȘI RESPONSABILITĂȚILE INSTITUȚIONALE, COORDONAREA, FURNIZAREA DE SERVICII ȘI MĂSURILE DE PREVENIRE ÎN TIMPUL URGENȚELOR DE SĂNĂTATE PUBLICĂ

Structura Serviciului de Sănătate Publică din Moldova a suferit unele modificări, dar capacitatea și competențele sale, precum și activitățile sale principale, cum ar fi prevenirea și controlul bolilor

infecțioase, reglementarea expunerii la factorii de risc și asigurarea adaptării legislației la obiectivele economiei naționale, rămân sub așteptări.

În cadrul structurii actuale a sistemului de sănătate, la nivel local (administrativ) există unele lacune semnificative, în special în ceea ce privește coordonarea punerii în aplicare a politicilor de sănătate publică, a programelor și monitorizarea acestora atunci când se confruntă cu noile provocări ale societății în materie de sănătate.

Există o implicare slabă a instituțiilor locale (comunitare), inclusiv a celor din domeniul sănătății, a altor autorități/servicii centrale și locale și a ONG-urilor. Rolurile și responsabilitățile lor instituționale sunt neclare din cauza discrepanțelor dintre documentele de politică națională și locală, reglementări specifice. O altă provocare ar fi inconsecvența din Regulamentele, planurile etc. naționale și posibilitățile teritoriale/locale de a le pune în practică în etapa de implementare.

Există o nevoie puternică pentru o abordare coordonată și cuprinzătoare, care ar permite abordarea problemelor de sănătate publică la toate nivelurile, inclusiv o delimitare clară a responsabilităților în rândul principalelor părți interesate.

O mai bună cooperare între instituțiile naționale și autoritățile locale, cu reprezentanții acestora în domeniul sănătății (CNAS, CSP Chișinău și DGAMS), pentru atingerea obiectivelor comune ar putea duce la intervenții eficiente din punct de vedere al costurilor, cu rezultate vizibile în domeniul sănătății în municipiu.

Temeiul juridic pentru prevederile de sănătate publică din țară este Legea nr.10 adoptată la 03-02-2009[3]. Această lege reglementează monitorizarea de stat a sănătății publice, stabilind cerințe generale de sănătate publică, drepturile și obligațiile persoanelor/entităților private și juridice, precum și modul de organizare a Sistemului de monitorizare de stat a sănătății publice.

Dorim să subliniem afirmațiile specifice prezente în Capitolul II și în articolele 11, 12, 13, 14 din Legea menționată mai sus, care au un impact direct asupra subiectului studiului. Acest lucru asigură un mecanism eficient de coordonare, punere în aplicare și evaluare a măsurilor de prevenire, protecție și promovare a sănătății, orientat spre reducerea impactului factorilor de risc, prevenirea bolilor și protejarea stării de sănătate a populației în rețelele de transport urban.

Alte documente relevante pentru măsurile de protecție a sănătății și de prevenire a bolilor, inclusiv COVID-19, cu impact asupra domeniului sănătății ar putea fi luate în considerare:

- Hotărârile Comitetului Extraordinar de Sănătate Publică (Național și Municipal)
- MS și ANSP au desfășurat *Atelierul de lucru privind sporirea gradului de pregătire și răspuns în supravegherea și controlul gripei, IACRS, IRAS și COVID-19*, în vederea creșterii gradului de pregătire și răspuns în supravegherea și controlul bolii. Echipele multidisciplinare și abordarea participativă au fost asigurate prin Decretul MS nr. 562-d, din 26.07.2021[3], pentru a consolida capacitățile de prevenire a infectării cu COVID-19 sau alte boli, dar și pentru a consolida încrederea în capacitatea de gestionare a unor viitoare pandemii.
- Ordinul Ministerului Sănătății, Muncii și Protecției Sociale nr. 268, din 31.03.2021. [4]
- Ordinul Ministerului Sănătății, Muncii și Protecției Sociale nr. 269, din 31.03.2021. [5]
 - *Aceste două documente de mai sus stabilesc orientările clinice și protocoalele pentru medici cu privire la gestionarea COVID 19.*
- Ordinul Ministerului Sănătății, Muncii și Protecției Sociale nr. 474, din 25.05.2021. [6]
 - *Prezentul ordin va conduce la unele modificări esențiale ale actului normativ, de exemplu Legea nr. 186/2008, care definește sănătatea și securitatea în muncă [7], Regulamentul sanitar privind supravegherea sănătății persoanelor expuse la factori de risc profesional, HG Nr. 1025 emisă la*

07.09.2016,[8] modificări operaționale ale ghidurilor practice privind sănătatea angajatorilor în spațiul de lucru.

Pentru a identifica toate provocările majore din timpul urgențelor de sănătate publică, ar trebui revizuite nu numai actele juridice și normative privind sănătatea publică, ci și cele care reglementează transportul. Următoarele documente au fost identificate ca fiind relevante pentru subiect:

- Hotărâre de Guvern Nr. 827 din 28.10.2013, cu privire la aprobarea Strategiei de transport și logistică pentru anii 2013-2022.
- Ministerul Dezvoltării Regionale și Construcțiilor, Ordin Nr. 141 din 02.10.2013 cu privire la aprobarea documentului normativ CP D.02.02-2013 „Organizarea executării lucrărilor pentru întreținerea și reparația drumurilor. Ghidul maistrului rutier”
- Ministerul Dezvoltării Regionale și Construcțiilor Ordin Nr. 72 din 05.05.2014 cu privire la aprobarea documentului normativ CP D.02.11.2014 „Recomandări privind proiectarea străzilor și drumurilor din localități urbane și rurale”
- Hotărâre de Guvern Nr. 91 din 21.02.2017 cu privire la aprobarea Regulamentului de emitere a certificatului de urbanism pentru proiectare și a autorizației de construire/demolare pentru lucrările de utilitate publică de interes național
- Parlamentul Republicii Moldova, Codul Transporturilor Rutiere Nr. 150 din 17.07.2014
- Hotărâre de Guvern Nr. 1491 din 28.12.2001 cu privire la Concepția dezvoltării durabile a localităților Republicii Moldova
- Parlamentul Republicii Moldova, Legea Nr. 163 din 09.07.2010 privind autorizarea executării lucrărilor de construcție
- Parlamentul Republicii Moldova, Legea Nr. 131 din 07.06.2007 privind siguranța traficului rutier
- Parlamentul Republicii Moldova, Legea Nr. 509 din 20.06.1995 a drumurilor
- Ministerul Dezvoltării Regionale și Construcțiilor, Ordin Nr. 3 din 11.02.2015 cu privire la aprobarea documentului normativ NCM D.02.01:2015 "Proiectarea drumurilor publice"
- Ministerul Economiei și Infrastructurii Ordin Nr. 489 din 15.10.2018 cu privire la aprobarea documentului normativ NCM D.02.03:2018 „Normativ pentru amenajarea intersecțiilor la nivel de drumuri publice”
- Normativ în construcții NCM B.02.01 - 2006. Infrastructură, parcaje.
- SNiP 2.07.01-89 „Urbanism. Planificarea și dezvoltarea așezărilor urbane și rurale”
- Normativ în construcții NCM B.01.05:2019 Urbanism. Sistemizarea și amenajarea localităților urbane și rurale.
- Hotărâre de Guvern Nr. 357 din 13.05.2009 cu privire la aprobarea Regulamentului circulației rutiere.
- Ministerul Dezvoltării Regionale și Construcțiilor Ordin Nr. 72 din 05.05.2014 cu privire la aprobarea documentului normativ CP D.02.11.2014 „Recomandări privind proiectarea străzilor și drumurilor din localități urbane și rurale”.

În continuare sunt enumerate principiile și normativele care se referă în mod direct la dezvoltarea și îmbunătățirea sistemului de TP în contextul COVID 19:

- **Strategia în domeniul transporturilor și mobilității pentru perioada 2013-2022** este un document orientat la nivel național în care sunt prezentate mai multe principii de bază relevante pentru situația COVID 19:
 - **Sistemul de transport ar trebui să fie benefic pentru toți utilizatorii**, indiferent de tipul de transport;

- **Siguranța în toate mijloacele de transport trebuie îmbunătățită astfel încât să corespundă cel puțin nivelului noilor state membre ale UE până în 2022;**
- **Investițiile pentru întreținerea infrastructurii existente sunt preferabile investițiilor în construcții noi;**
- **În cazul investițiilor de capital în infrastructură, este necesar să se ia în considerare randamentul preconizat al investițiilor.**

- **CP D.02.11-2014 Recomandări privind proiectarea străzilor și drumurilor din localități urbane și rurale** se concentrează în principal pe aspectele tehnice de proiectare a drumurilor și străzilor. În pofida acestui fapt, există, de asemenea, unele recomandări legate de proiectarea rețelei de transport, care ar putea considerate ca măsuri de îmbunătățire a organizării traficului și a siguranței traficului, și sunt relevante pentru dezvoltarea rețelei de TP (în continuare - TP) și îmbunătățirea serviciilor. Recomandările de mai jos ar putea reduce timpul de călătorie și riscurile pentru sănătate:
 - **Recomandări privind dezvoltarea/îmbunătățirea rețelei de transport - ierarhizarea categoriilor stradale, conectivitatea eficientă și sigură cu diferite mijloace de transport** pentru toate categoriile de străzi
 - **Recomandările privind gestionarea fluxurilor de trafic includ prioritizarea TP, care ar trebui să fie asigurată prin gestionarea semafoarelor, restricționarea traficului sau a parcurii altor mijloace de transport pe rutele TP sau în unele porțiuni ale acestora, benzi dedicate, dezvoltarea străzilor de TP și pietonal.**

- **NCM B.01.05:2019 Urbanism. Sistematizarea și amenajarea localităților urbane și rurale** reglementează transportul în general - timpul maxim de călătorie de la reședință la locul de muncă, lățimea benzilor rețelei stradale, străzile unice și intersecțiile etc. În acest document sunt formulate cerințele pentru serviciile TP - există cerințe pentru densitatea rețelei de TP, capacitatea flotei, distanța până la cea mai apropiată stație etc. Densitatea rețelei TP trebuie să fie de 1,5 - 2,5 km/km pătrați și poate fi mărită până la 4,5 km/km pătrați în zona centrală a marilor orașe.

În ciuda listei ample de acte juridice care ilustrează buna proiectare și funcționare a TP, nu există mesaje sau măsuri directe care să asigure siguranța pasagerilor și a angajaților în TP. Singurul indicator posibil pentru evaluarea capacității și gradului de ocupare recomandate pentru vehicule nu se potrivește cu recomandarea OMS privind păstrarea distanței sociale, și, prin urmare, nu este descris în continuare. Astfel, în ceea ce privește TP, acordarea priorității pentru TP (micșorarea duratei călătoriei), frecvența suficientă (reducerea timpului de așteptare) și creșterea flotei de TP (micșorarea gradului de ocupare pe o unitate de transport) se numără printre măsurile care pot diminua riscul de COVID-19.

2.4. NIVELUL DE CONȘTIENTIZARE ȘI IMPLEMENTARE DE CĂTRE MUNICIPALITĂȚI A REGLEMENTĂRILOR ȘI RECOMANDĂRILOR DE SĂNĂTATE PUBLICĂ ELABORATE DE ORGANIZAȚIILE NAȚIONALE ȘI INTERNAȚIONALE

DGAMS, reprezentând Autoritatea Publică Locală în sectorul sănătății la nivel municipal, a luat deciziile corespunzătoare la nivelul măsurilor de conștientizare și realizării intervențiilor adaptate la situația actuală, pe baza Reglementărilor de Sănătate Publică și a actelor normative naționale.

La nivel local a fost elaborat "Planul de răspuns și control pentru noul tip de infecție cu coronavirus (COVID-19)" în mun. Chișinău. Acesta era la bază Planul de pregătire și răspuns la infecția cu Coronavirus de tip nou, aprobat prin Hotărârea CNEP nr.30 din 11 septembrie 2020 și a CESP a mun. Chișinău.

Astfel, CESP din mun. Chișinău este, în prezent, este un organism de coordonare, creat pentru a asigura pregătirea adecvată pentru urgențele de sănătate publică și gestionarea acestora la nivelul municipiului. Președintele Comisiei este primarul general al municipiului Chișinău. Reprezentantul DGAMS asigură secretariatul.

Planul este actualizat periodic, în funcție de situația epidemiologică din municipiul Chișinău. Planul descrie acțiunile autorităților municipale și ale instituțiilor subordonate, precum și responsabilitatea de a asigura un răspuns sistematic, coordonat și eficient pentru controlul pandemiei de COVID-19. Scopul Planului este de a preveni și controla răspândirea SARS-CoV-2 în mun. Chișinău, de a asigura un răspuns intersectorial adaptat la situația pandemică, în vederea protejării populației, și de a minimiza impactul sanitar, social și economic a răspândirii noului coronavirus COVID-19.

Principalele obiective ale acestui document de lucru sunt următoarele:

- Monitorizarea situației epidemiologice, evaluarea riscurilor și a impactului măsurilor de sănătate publică;
- Implementarea măsurilor de sănătate publică pentru diminuarea gradului de răspândire a infecției cu COVID-19;
- Asigurarea măsurilor de sănătate publică pentru prevenirea COVID-19 prin vaccinarea pe scară largă a populației, în vederea asigurării imunității colective;
- Asigurarea unui nivel adecvat de asistență medicală pentru populația municipiului Chișinău, pentru testarea și tratarea pacienților confirmați cu coronavirus;
- Asigurarea coordonării intersectoriale a răspunsului la pandemia de COVID-19;
- Utilizarea optimă a resurselor disponibile și a celor care urmează să fie puse la dispoziție în contextul COVID-19;
- Asigurarea unei cooperări eficiente între structurile centrale și locale implicate în implementarea acțiunilor de răspuns și control a pandemiei;
- Comunicarea riscurilor și implicarea comunității în implementarea măsurilor de răspuns la pandemia COVID-19.

Definirea măsurilor de sănătate publică în mun. Chișinău se bazează pe indicatori și criterii de evaluare a situației epidemiologice a COVID-19 la nivel național și teritorial-administrativ, unde DGAMS, împreună cu CSP Chișinău comunică autorităților și structurilor din domeniu informații privind situația epidemiologică și măsurile de sănătate publică aplicate în municipiu.

Măsurile de sănătate publică sunt implementate pe baza unui set de criterii și indicatori precum: situația epidemiologică, criteriile de monitorizare a sănătății publice și situația sistemului de sănătate.

Indicatorii sunt identificați de CSP Chișinău, în colaborare cu MS și ANSP și sunt prezentați CESP Chișinău.

Prin evaluarea criteriilor de monitorizare a sănătății publice, a situației epidemiologice și a sistemului de sănătate, se determină și nivelul de risc (foarte ridicat, ridicat, moderat și scăzut).

Măsurile de sănătate publică la nivelul localităților administrative ale mun. Chișinău sunt implementate pe baza unui set de indicatori, după cum urmează: situația epidemiologică, criteriile de monitorizare a sănătății publice și a sistemului de sănătate municipal.

În cazul în care situația epidemiologică în mun. Chișinău se înrăutățește, CESP Chișinău se va întâlni pentru a adapta măsurile de prevenție, control și răspuns la COVID-19.

Având în vedere că, în ceea ce privește transportul de tranzit - prioritatea acordată TP (deci micșorarea duratei călătoriei), frecvența suficientă (deci reducerea timpului de așteptare) și creșterea numărului de unități de transport (deci micșorarea gradului de ocupare pe o unitate de transport) pot diminua riscul de COVID-19, au fost revizuite în plus documentele strategice pregătite pentru Chișinău:

- Strategia de transport a Municipiului Chișinău;
- Conceptul de dezvoltare a infrastructurii de transport chișinău;
- Foia de parcurs PNUD pentru DGTP și CC (Direcția Generală Transport Public și Căi de Comunicație).

Scopul principal al acestei analize este de a determina că se pot efectua îmbunătățiri ale TP, prevăzute în documentele principale ale orașului. Documentele relevante pentru gradul de conștientizare din partea municipalității sunt enumerate mai jos:

- **Strategia de transport a Municipiului Chișinău** stabilește multiple obiective. Obiectivul general este îmbunătățirea gradului de accesibilitate pentru populația municipiului și pentru întreprinderile locale, într-un mod care să asigure protecția mediului (în limitele constrângerilor financiare existente). Printre principalele obiective relevante pentru tema prezentului raport se numără:
 - O viteză comercială de cel puțin 18 km/h pentru întreaga rețea ar trebui să fie atinsă până în 2020 în centrul orașului și până în 2025 în întregul oraș.
 - O viteză comercială pe liniile BRT (*bus rapid transit*) și LRT (*light rail transit*) de cel puțin 20 km/h până în 2025.
 - Fiabilitatea serviciilor va atinge nivelul de 90% din totalul călătoriilor efectuate cu o întârziere maximă de 6 minute și 95% cu o întârziere de maximum 3 minute și doar 1% din toate călătoriile cu mijloacele de transport în comun vor fi anulate până în 2020.
 - Toate vehiculele BRT (Bus Rapid Transit - autobuzele de transport rapid), troleibuzele, autobuzele, microbuzele și microbuzele vor fi integrate într-un sistem unic de taxare până în 2017, permițând pasagerului să treacă între rute și mijloace fără a plăti taxe suplimentare
 - Implementarea unui sistem de vânzări/comercializare legat de sistemul de impozitare, prin intermediul tehnologiei BOT, până în 2017.
- **Conceptul de dezvoltare a infrastructurii de transport** în Chișinău efectuează o analiză și formulează principalele constatări, probleme și concluzii legate de sistemul TP. Pentru îmbunătățirea serviciilor TP, a fost alcătuit un complex de măsuri manageriale și promoționale. Cu toate acestea, în termeni de servicii TP merită să se ia în considerație și alte aspecte:
 - Abaterea de la orar nu este atât de gravă dacă transportul și transferurile sunt foarte frecvente.
 - Este important să existe instrumente pentru urmărirea călătoriilor în timp real, care să arate posibile întârzieri și să sugereze și rute diferite.
 - Vorbind despre deviere - este acceptabil ca TP să aibă unele întârzieri; problema mult mai mare apare dacă transportul a părăsit stația mai devreme (pentru a compensa viitoarele pierderi pe traseu) decât a fost programat.
- **Foia de parcurs a PNUD pentru DGTPCC** a elaborat mai multe acțiuni care pot fi utilizate și pentru a atinge obiectivele de siguranță sanitară. Acestea sunt:
 - Consolidarea capacității instituționale: elaborarea Planurilor de Mobilitate Urbană Durabilă (PMUD), aprobarea PMUD, elaborarea planului de implementare a PMUD.

- Îmbunătățirea calității serviciilor publice și monitorizarea performanței: dezvoltarea conceptului de control centralizat al traficului, testarea benzilor dedicate autobuzelor, dezvoltarea planului de optimizare a rețelei de transport chișinăuene, implementarea sistemului prioritar pentru TP (îndrumare/monitorizare GPS, semafoare inteligente, benzi dedicate).

Toate obiectivele și măsurile enumerate mai sus sunt benefice pentru creșterea siguranței și confortului TP. Din păcate, nu toate obiectivele programate au fost realizate până în 2020 și ar putea fi integrate în efortul general de combatere a COVID-19. În plus, nu există date suficiente pentru a dovedi beneficiile pentru TP și sănătate publică după punerea în aplicare a acestor îmbunătățiri. Încă o dată, pentru a lua decizii în timp util, este mare nevoie de date din toate sectoarele conexe.

3. ANALIZA POLITICILOR ȘI RECOMANDĂRILOR INTERNAȚIONALE

3.1. GESTIONAREA COVID-19, RECOMANDĂRI PENTRU OPERATORII DE TRANSPORT PUBLIC, FIȘĂ INFORMATIVĂ PENTRU PROMOVAREA TRANSPORTULUI PUBLIC, FEBRUARIE 2020

Obiectivul acestor recomandări este de a ajuta operatorii de TP în adaptarea planurilor de menținere a activității la provocările specifice ale bolilor transmisibile. Directivele conțin un set de recomandări care să asigure o funcționare mai bună a sistemului TP în timpul pandemiei.

Documentul subliniază faptul că gestionarea pandemiei nu este un proiect de sine stătător, ci ar trebui să fie integrată în structurile și procedurile existente de gestionare a crizelor pentru o eficiență sporită. Este esențial ca unitățile de afaceri să se implice direct în acest proces, deoarece acestea cunosc cel mai bine care sunt necesitățile în materie de echipament, personal sau funcții. Este recomandabil ca sindicatele să implice în procesul de planificare și de luare a deciziilor într-un stadiu incipient; implicarea lor activă poate facilita înțelegerea și sprijinul pentru măsuri mai puțin populare.

Pentru a fi pregătiți pentru situația pandemică, se recomandă identificarea funcțiilor esențiale în cadrul organizațiilor responsabile, asigurarea personalului de rezervă pentru pozițiile critice, disponibilitatea echipamentului de protecție și a produselor de curățenie, revizuirea stocurilor și a surselor de aprovizionare și informarea personalului cu privire la situația actuală. Este recomandată și comunicarea cu autoritățile responsabile, precum și cunoașterea informației și măsurilor actuale.

Protecția personală este un alt subiect subliniat în recomandări. Ca măsură generală, se recomandă ca personalului să i se reamintească regulile de bază de igienă personală, care includ spălarea regulată a mâinilor, strănutul și tusea în cot, și utilizarea prosoapelor de hârtie. Buletinele informative sunt disponibile pe scară largă și ar trebui să fie afișate în întreaga clădire. De asemenea, spațiile utilizate de personal ar trebui să fie echipate cu dezinfectanți pentru mâini și prosoape de hârtie. Este posibil să fie necesară adaptarea rutinei de curățare și să se pună un accent sporit pe dezinfectarea suprafețelor comune și a altor locuri, precum și pe eliminarea deșeurilor. Acolo unde nu este posibilă curățarea/dezinfectarea între schimburi, angajații ar trebui să fie dotați cu mijloacele necesare și să fie responsabili pentru îndepărtarea oricărui deșeur și dezinfectarea suprafețelor înainte de începerea turei de muncă. Personalul care trebuie să îngrijească călătorii bolnavi, să ia contact cu fluidele corporale sau cu obiectele și suprafețele potențial contaminate, ar trebui să poarte mănuși de unică folosință. Pe măsură ce se discută eficacitatea măștilor respiratorii, operatorii de TP ar trebui să obțină consiliere locală și/sau națională cu privire la utilizarea măștilor și a tipurilor recomandate de măști.

Se recomandă reducerea contactului direct în cazul în care nivelul de risc este ridicat, de exemplu focar confirmat în zonă sau o decizie a autorităților competente. Deși este greu de realizat în mediul operațional, se propun următoarele opțiuni pentru a reduce expunerea personalului din TP: personalul responsabil de servicii pentru clienți ar trebui să fie prezent numai în cabine de informare sau birouri cu o distanță suficientă față de pasageri, îmbarcarea pe ușa din spate poate înlocui temporar accesul pe ușa din față a autobuzelor, pentru a proteja conducătorii auto care nu au cabine separate, necesitatea inspecției biletelor în timpul unui focar ar trebui să fie revizuită (controlorii de bilete ar fi expuși unui risc foarte ridicat de a se infecta, în timp ce aceștia pot fi personal de rezervă valoros pentru alte poziții critice), ar trebui să se ia în considerare lucrul la distanță pentru activitățile care ar putea fi efectuate fără prezența fizică în sediile companiei, înlocuirea întâlnirilor cu conferințe telefonice; se poate lua în considerare și închiderea cantinelor.

Pot fi necesare măsuri de reducere a activității în cazul în care nivelul de risc este ridicat, de exemplu un focar confirmat în zonă sau o decizie a autorităților competente. În cazul în care disponibilitatea personalului devine prea scăzută pentru a permite funcționarea regulată, serviciile ar trebui reduse în întreaga rețea. Trebuie remarcat faptul că o astfel de reducere a serviciilor va corespunde probabil cu o cerere redusă de călătorie din cauza închiderii școlilor și a sfaturilor generale de a rămâne acasă atunci când este posibil. Operatorii au experiențe bune cu adoptarea orarului de weekend, deoarece pasagerii sunt obișnuiți cu acesta și anunțurile necesare sunt deja făcute publice, astfel încât modificarea serviciului ar putea provoca o confuzie minimă. Rutinele de întreținere a echipamentelor și a vehiculelor ar trebui revizuite pentru a identifica potențialul de demarare sau de întârziere a inspecțiilor. Operatorii ar trebui să ia legătura cu autoritățile locale pentru a alinia planurile de criză, deoarece o epidemie ar putea duce la o disponibilitate limitată din partea lor.

3.2. IMPACTUL COVID-19 ȘI TENDINȚELE SMART TRANSIT (TRANZIT INTELIGENT), STUDIU REALIZAT DE MASS TRANSIT, NOIEMBRIE 2020

Documentul analizează rezultatele unui sondaj privind opiniile și perspectivele **managerilor și directorilor din sistemul de TP** în contextul unei situații legate de COVID 19. Acest sondaj este o sursă de informații cu privire la situația sistemelor TP din alte țări, și la modurile în care profesioniștii se așteaptă ca situația să escaladeze și să fie gestionată.

Respondenții se așteaptă ca COVID 19 să aibă efecte financiare și operaționale moderate până la severe, iar aceste efecte să dureze un an sau chiar mai mult. La momentul sondajului, pentru marea majoritate a respondenților sunt în vigoare cerințe de acoperire a feței, proceduri extinse de dezinfectare și cerințe de distanțare socială.

Următoarele obiective sunt considerate importante în context pandemic:



Figura 5: Obiective de tranzit inteligent

Sursa: Impactul COVID-19 și tendințele smart transit, studiu realizat de Mass Transit

Din categoria noilor servicii, plățile contactless și/sau automatizate sunt cele mai interesante pentru respondenți. Majoritatea sunt interesați de controlul numărului de pasageri pentru a permite distanțarea socială, iar jumătate sunt interesați de programarea dinamică bazată pe cererea estimată sau necesitățile în timp real.

3.3. POLITICA ȘI EXPERIENȚA CARE URMEAZĂ SĂ FIE TRANSFERATE DIN ȚARA/ORĂȘUL PARTENER (POLONIA/LUBLIN)

Polonia este una dintre ultimele țări din Uniunea Europeană care s-a confruntat cu epidemia de COVID-19. Situația epidemiologică din Polonia este relativ ușoară. Severitatea și rigurozitatea restricțiilor impuse de guvernul polonez sunt comparabile cu cele ale celorlalte țări afectate de coronavirus. O combinație între lockdown-ul guvernamental și temerile sociale legate de contractarea și răspândirea COVID-19 a determinat o reducere substanțială a cererii de TP a pasagerilor în Polonia.

Pentru a evalua schimbările în ceea ce privește mobilitatea în TP în Polonia, ca urmare a evoluției pandemiei de COVID-19, a fost realizat următorul studiu. Din perspectivă națională și locală, studiul confirmă relația negativă semnificativă din punct de vedere statistic dintre schimbările în mobilitatea cu TP și nivelul de rigoare al măsurilor anti-COVID-19 adoptate de guvernul polonez.¹

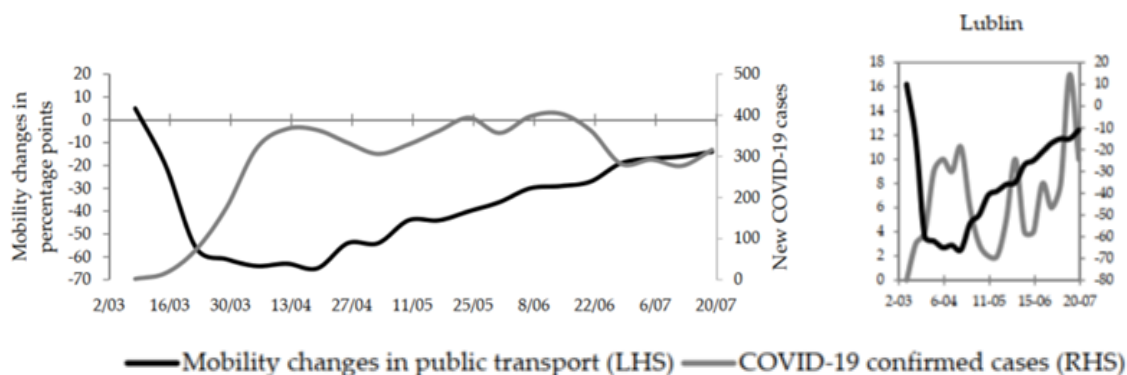


Figura 6: Schimbări în mobilitatea cu TP și noi cazuri confirmate de COVID-19 în perioada 2 martie-19 iulie 2020, în Polonia și Lublin

Sursa: Articolul "Declinul mobilității: TP în Polonia în contextul pandemiei de COVID-19", 2020

Măsuri anti - COVID 19 în Lublin

Potrivit informațiilor furnizate de parteneri, încă de la apariția coronavirusului în lume, Autoritatea de TP din Lublin, împreună cu MPK Lublin și transportatorii privați, au desfășurat activități preventive în cazul unei posibile amenințări COVID-19 în Polonia.

¹ Articolul "Declinul mobilității: transportul public în Polonia în timpul pandemiei de COVID-19" de Michał Wielechowski, Katarzyna Cehă și Łukasz Grzeda. Publicat: 29 septembrie 2020. Clasificare JEL: I18; O18; R40; L90

Începând cu data de 5 martie 2020, funcția "buton fierbinte" (sistemul de deschidere a ușilor de către pasageri prin apăsarea butonului) a fost suspendată în vehiculele de TP. În stații, șoferii au deschis toate ușile din vehicul pentru a asigura fluxul de aer în autobuze și troleibuze și, în același timp, pentru a limita contactul pasagerilor cu butoanele. Transportatorii au continuat dezinfectia interiorului vehiculelor, adică balustrade, validatoare și automate de bilete. Transportatorul le-a înmănat șoferilor geluri de dezinfectie a mâinilor. Aerisirea vehiculelor în timpul opririi a fost, de asemenea, realizată prin deschiderea tuturor ușilor. Informații de bază despre coronavirus și metode de prevenire a infecției au fost puse la dispoziția pasagerilor în zonele legate de TP. În vehicule au fost amenajate puncte de igienizare. Afișe cu același subiect au apărut și în stațiile de autobuz. Acestea au făcut parte dintr-o campanie educațională la nivel național privind coronavirusul, desfășurată de MS.

Odată cu apariția primelor cazuri confirmate de infecție cu coronavirus în Voievodatul Lublin, pe 12 martie 2020, ZTM (Primăria) din Lublin a luat măsuri preventive suplimentare pentru a contracara răspândirea virusului. Urmând exemplul altor orașe, vânzarea билетelor de către șoferii din mijloacele de transport în comun a fost suspendată. Decizia a fost luată în primul rând la cererea șoferilor și a pasagerilor și a avut ca scop minimizarea contactului dintre personalul auto și pasageri. În același timp, au fost făcute recomandări pentru a limita vizitele personale la Biroul de Relații cu Clienții și punctele de vânzare a билетelor ZTM din Lublin. Dacă este necesară soluționarea problemelor în instituțiile menționate mai sus, este recomandat să se profite de posibilitatea de a le aranja prin e-mail sau prin telefon. În plus, în interesul siguranței șoferilor și pasagerilor, au fost delimitate zone speciale în fiecare autobuz și troleibuz, incluzând zona din jurul cabinei, prima ușă și primele locuri. Faptul că aceasta este o zonă separată, în care accesul pasagerul este restricționat, a fost indicat prin semne speciale.

Separarea zonei din jurul cabinei șoferului a dus la restricționarea accesului pentru pasageri prin prima ușă. În acest context au apărut zone tampon în vehicule, ca alternativă la cabinele închise. Alte orașe, cum ar fi Wrocław, Cracovia și Kielce, au ales, de asemenea, soluții precum Lublin.

La 16 martie 2020, din cauza situației epidemiologice, activitatea punctului de vânzare a билетelor ZTM din Lublin de pe strada Zielona 5 și, începând cu 17 martie 2020, cea a serviciului direct pentru clienți în punctele situate pe strada Nałęczowska 14 (Customer Service Office și Ticket Sales Point) a fost redusă la un anumit număr de ore în timpul zilei.

Începând cu data de 18 martie 2020, din cauza stării de amenințare epidemică anunțată de ministrul Sănătății și a cererii clar reduse pentru serviciile prestate de TP, fapt confirmat de observațiile angajaților ZTM din oraș, a fost introdus un calendar special, similar celui care a fost în vigoare în perioada sărbătorilor de iarnă. De asemenea, a fost suspendată funcționarea liniilor de noapte N1, N2 și N3.

În legătură cu Regulamentul ministrului sănătății din 24 martie 2020 de introducere a restricțiilor de circulație, inclusiv în TP, au fost afișate autocolante speciale în vehiculele de TP, în vecinătatea ușii. Acestea informează cu privire la interdicția de a intra în vehicul în cazul depășirii numărului maxim de persoane care este permis în vehicul. Numărul maxim a variat în funcție de modelul autobuzului și troleibuzului, fiind indicat pe autocolant.

În aceeași zi, 24 martie 2020, ZTM din Lublin a decis să implementeze o procedură, introdusă în mod excepțional, menită să ofere compensații pasagerilor pentru restricții temporare și să permită continuarea deplasării cu TP după normalizarea situației. Acțiunea s-a adresat persoanelor care, din cauza situației dificile și nefavorabile cauzate de epidemia de coronavirus, nu au putut folosi pe deplin TP, în ciuda faptului că au bilete pe termen lung. Această acțiune s-a încheiat la 30 iunie 2020.

Pe 27 martie 2020, Autoritatea de TP, în colaborare cu sediul Poliției Municipale din Lublin, a lansat o campanie de informare prin care încurajează locuitorii să continue campania "Stați acasă". Mesaje vocale

au fost difuzate în autobuze și troleibuze. În plus, în stații, prin intermediul monitoarelor de informare a pasagerilor, au fost reamintite regulile care reduc riscul de contaminare. Un conținut similar a fost publicat pe afișajele electronice din interiorul vehiculelor, așa-numitele "Mărgele". În scopul campaniei, au fost utilizate, de asemenea, monitoare LCD instalate în vehicule și o rețea wi-fi disponibilă în unitățile de TP MPK Lublin. Toate acestea au avut scopul de a le reaminti locuitorilor regulile de siguranță în timpul epidemiei de coronavirus și de a-i încuraja să rămână acasă.

La 10 aprilie 2020, răspunzând solicitărilor pasagerilor, Lublin s-a alăturat orașelor care au decis să oprească aerul condiționat în TP. Autoritatea de TP a solicitat transportatorilor care operează TP Lublin să oprească sistemele de climatizare și ventilație ale vehiculelor. Transportatorii au fost obligați să oprească sistemele care forțau circulația aerului, și anume aerul condiționat, ventilația, răcirea și încălzirea în vehicule, acolo unde acest lucru este posibil din punct de vedere tehnic. În același timp, geamurile din incinta unităților de transport au fost deblocate, astfel încât pasagerii să le poată deschide singuri.

Începând cu data de 16 aprilie 2020, hotărârea ministrului Sănătății a introdus obligația de a acoperi gura și nasul în spațiile publice. Astfel, de la acea dată, în timpul călătoriei cu mijloacele de transport în comun, pasagerii au fost obligați să respecte această dispoziție.

La 4 mai 2020, primarul orașului Lublin a solicitat prim-ministrului Mateusz Morawiecki să relaxeze limitele aplicabile TP. În plus, într-o scrisoare comună din 7 mai, președinții Camerei de Comerț pentru Transport Urban, Asociației Poloneze a Patronatelor de TP și Uniunii Mitropoliilor Poloneze au solicitat o creștere a numărului maxim de pasageri permis în vehiculele de TP și sprijin financiar pentru industria TP. Pentru a atrage atenția factorilor de decizie, au fost dezvoltate grafice speciale care ilustrează impactul restricțiilor în vigoare.

La 13 mai 2020, guvernul a prezentat a treia etapă a revenirii la "noua normalitate", inclusiv schimbările mult așteptate în TP. Capacitatea admisă a vehiculelor a fost schimbată. Astfel, începând cu 18 mai 2020, numărul maxim de pasageri permis în autobuzele și troleibuzele din Lublin a crescut cu 50% - ajungând la 30% din numărul total de locuri pe scaune și în picioare.

La 20 mai 2020 s-a luat decizia de a deschide un punct de vânzare a biletelor ZTM în Lublin pe strada Zielona 5 la ore strict definite și în conformitate cu normele de siguranță și protecție directă împotriva infecției, iar din 25 mai anul acesta, serviciul direct a fost extins la toate punctele ZTM din Lublin.

De la 1 iunie 2020 a fost majorată limita de călători pentru TP. La acea vreme, se ridica la 50% din numărul tuturor locurilor pe scaune și în picioare.

Din noaptea de 18/19 iunie 2020, rutele de autobuz de noapte s-au întors. În timpul sezonului de vacanță, liniile de noapte au circulat la fiecare 60 de minute în nopțile de joi spre vineri, de vineri spre sâmbătă și de sâmbătă spre duminică.

Începând cu data de 22 iunie 2020, sistemele de climatizare și ventilație au fost reactivate succesiv în autobuze și troleibuze. Decizia de repornire a sistemelor a fost luată în baza deciziei Inspectorului Sanitar Șef și ca răspuns la solicitările pasagerilor. Inspekția Sanitară a precizat că aerul condiționat ar putea fi pornit în siguranță în mijloacele de transport în comun, ceea ce va spori cu siguranță confortul deplasării la temperaturi din ce în ce mai ridicate. Activarea a fost precedată de lucrări legate de inspekția și întreținerea sistemelor de ventilație și climatizare ale vehiculelor, precum și de dezinfectarea acestora. Scopul lor a fost de a pregăti în mod cuprinzător sistemele de răcire pentru repornire, astfel încât acestea să poată servi în siguranță pasagerii.

Începând cu data de 29 iunie 2020, zonele delimitate pentru șoferi nu mai erau în vigoare. Cu toate acestea, imposibilitatea de a cumpăra un bilet de la șoferul vehiculului a fost menținută în continuare. Eliminarea zonelor speciale separate a dus la o creștere a spațiului disponibil pentru pasageri și a numărului de locuri. Primele uși ale vehiculelor au fost deschise din nou.

În iulie, MPK Lublin Traffic Supervision împreună cu Poliția Municipală au înmânat măști de protecție pasagerilor din vehiculele de TP. Acțiunea s-a desfășurat pe principalele linii de comunicare și a avut scop informativ, pentru a reaminti pasagerilor obligația de a-și acoperi gura și nasul în vehiculele de transport în comun.

Începând cu 3 august 2020, programul de lucru al punctelor de vânzare a biletelor ZTM din Lublin, situat pe strada Nałęczowska și strada Zielona, și al Biroului de relații cu clienții au fost prelungite.

La începutul anului școlar, ca urmare a revenirii elevilor la orele de curs, au intrat în vigoare noi orare, similare celor în vigoare până la data de 16 iunie 2020.

În octombrie 2020, din cauza amplitudinii tot mai mari a bolii și, mai presus de toate, din preocupare pentru siguranța șoferilor și a pasagerilor în autobuzele și troleibuzele TP Lublin, au fost restabilite zone speciale în vehicule. Acestea includ perimetrul din jurul cabinei și prima ușă. Faptul că aceasta este o zonă separată în care pasagerii nu ar trebui să rămână este indicat de semne speciale. În octombrie, MPK Lublin Traffic Supervision, împreună cu Poliția Municipală, au înmânat din nou măști de protecție pasagerilor din TP.

Din 17 octombrie 2020, Lublin a intrat în zona roșie. Limita pasagerilor din TP a fost înăspriată din nou la 30% din numărul total de locuri pe scaune și în picioare (cu o limită de ocupare a 50% din locurile pe scaune). Pentru a menține aceste limite, a fost necesară lansarea așa-numitelor "curse Encore" - două vehicule care deservește același cursă și ajung la stația de autobuz în același timp.

Din cauza introducerii unor restricții suplimentare, cum ar fi predarea la distanță în școli și universități și munca la distanță, și altele în administrația publică, a existat o cerere clar redusă pentru serviciile furnizate de TP. Această situație a fost confirmată de observațiile efectuate în oraș de angajații ZTM. Prin urmare, din 12 noiembrie a intrat în vigoare un nou calendar, similar celui care era în vigoare la începutul lunii septembrie a acestui an.

Începând cu 6 iunie 2021, limitele pentru pasageri în vehicule s-au modificat. Numărul permis de persoane din vehicul este de 75% din toate locurile pe scaune și în picioare, cu 25% din locuri neocupate. Persoanele vaccinate împotriva COVID-19 nu sunt numărate.

Începând cu data de 26 iunie 2020, ca urmare a implementării următoarei etape de dezghețare a economiei și a eliminării limitelor de pasageri în TP, se restabilește funcționalitatea "butonului fierbinte" (sistemul de deschidere a ușilor de către pasageri prin apăsarea unui buton) și a opririlor la cerere, iar zonele speciale din vehicule sunt demontate. Cerința de a acoperi gura și nasul în vehicule este încă în vigoare. Limitele pentru vehiculele de TP sunt înlăturate - este posibilă o ocupare de 100% a autobuzelor și troleibuzelor. În timpul călătoriei, pasagerii sunt în continuare obligați să-și acopere gura și nasul.

Măsuri avansate introduse în Polonia

În afară de măsurile standard prezentate mai sus, în Lublin s-au pus în aplicare și noi metode de dezinfectare a vehiculelor pentru a lupta împotriva răspândirii COVID 19:

- Cărucioare mobile cu lămpi UV. UV-IGNIS este o soluție puternică pentru decontaminarea vehiculelor și a zonelor publice prin utilizarea radiațiilor UV-C cu cel mai larg spectru biocid posibil.

Spectrul biocid al UV-IGNIS include SARS-CoV-2 și alți agenți patogeni (virusi, bacterii, ciuperci, mușcagii, microorganisme patogene), atât pe suprafețe/materiale, cât și în aer - UV-IGNIS poate fi considerat un filtru de aer uriaș. Datele tehnice mai detaliate ale acestui dispozitiv pot fi accesate la <https://in-lab.eu/uv-ignis/>. MPK are patru cărucioare mobile UV-IGNIS MT1 cu lămpi UV (regula generală este: un cărucior pentru fiecare ușă din autobuz).

- Generator multifuncțional de ozon LP-24. Generatorul este eficient pentru purificarea aerului, îndepărtarea mușcagii, mirosului neplăcut, uciderea bacteriilor, sporilor, virusilor, microorganismelor; în dezinfecția vehiculelor ar trebui să fie utilizată ca o ultimă etapă de curățare. Funcționarea dispozitivului depinde de mediul de lucru, umiditate, temperatură, dimensiunea vehiculului. Datele tehnice mai detaliate ale acestui dispozitiv sunt prezentate la <https://o3ozon.pl/ozone-generator-lp-24-p-48.html>. MPK are trei astfel de dispozitive.

- Lămpi UV-C instalate în aparatele de aer condiționat. Această măsură este instalată în 250 de vehicule de TP. Este un sistem eficient de dezinfecție continuă a aerului care circulă prin sistemele de climatizare și distribuție a aerului din autobuze și troleibuze, folosind radiații UV-C cu cel mai larg spectru biocid. Datorită substanței utilizate, virusii, inclusiv SARS-CoV-2, precum și bacteriile, ciupercile și mușcagiurile sunt distruse. Principiul de funcționare se bazează pe emisia de radiații UV-C cu o lungime de undă selectată în mod corespunzător. Aerul din incinta unității de transport este captat, apoi decontaminat datorită radiațiilor UV-C și apoi se întoarce în interiorul vehiculului. Sistemul garantează o rată înaltă de neutralizare și este complet sigur pentru oameni. Datorită capacelor speciale, nu direcționează radiația UV-C în interiorul vehiculului. Prin urmare, poate fi utilizat în siguranță în timpul activităților de transport de zi cu zi și în prezența pasagerilor din vehicul.

În **Łódź** transportatorii au testat un dispozitiv montat pe tavan, cu proprietăți anti-microbiene și de purificare a aerului, furnizat de Grupul STER. Dispozitivul captează - potrivit producătorului - 99,995% din bacteriile dăunătoare, virusii și ciupercile, precum și praful suspendat și alergenii, cum ar fi părul de animale și praful.

Purificatorul folosește filtre HEPA și radiații UV-C. Designul său forțează aerul să circule continuu (potrivit producătorului, aerul din autobuz poate fi curățat complet la fiecare 6 minute). Dispozitivul dezinfectează, de asemenea, suprafețele datorită procesului automat de ozonare care are loc în timpul unei opriri peste noapte la depozit. Funcționarea purificatorului începe atunci când autobuzul este pornit și continuă până când motorul este oprit.

Acest dispozitiv este folosit pentru a crește siguranța pasagerilor în timpul călătoriei - nu numai în situația epidemică actuală, ci în toate celelalte sezoane ale anului. Filtrele HEPA 14 instalate în acesta filtrează aproape 100% din toate impuritățile - spune Marcin Szutawy de la compania STER. În interior, există două generatoare de ozon care funcționează exact ca ozonul generat în mod natural în timpul unei furtuni. În acest caz, ozonul este creat din oxigen și, după procesul de dezinfecție, se descompune în mod natural - se reface.

Transportatorul din Cracovia a decis să utilizeze o nouă metodă de dezinfecție, al căreia furnizorul este compania "EKO-TECHNIKA" Jędrzej Zawadzki. Acesta utilizează în sterilizatoarele sale "UVC PERUN" aceleași radiatoare care sunt deja utilizate în spitale și camere de tratament, și și-au dovedit eficacitatea în distrugerea bacteriilor și virusilor. Lămpile UV cu o lungime de undă de 254 nm sunt atașate la structuri speciale.

Patru astfel de seturi cu opt lămpi UV au fost introduse, printre altele, în vagonul NGT6 de la depoul de tramvai Podgórze. Vagonul a fost dezinfectat în două etape datorită lungimii sale de 26 de metri. În

primul rând, lămpile au fost amplasate în partea din față a tramvaiului, inclusiv în zona cabinei șoferului. După ce lămpile au fost pornite, procesul de dezinfectie a durat 7 minute. Apoi, aceiași pași s-au repetat în cealaltă parte a vehiculului. În timpul acestei dezinfectii, mașina a trebuit să fie plasată într-o parte separată a sălii, astfel încât nimeni să nu aibă acces la ea. În timpul funcționării radiatoarelor, nicio persoană nu a putut fi în vecinătatea tramvaiului, pentru a nu fi expusă la efectele nocive ale undelor ultraviolete (de exemplu, asupra pielii și ochilor).

Autoritatea de TP din **Wrocław** utilizează curățarea, dezinfectarea și ozonarea. De la înființare, compania municipală a cheltuit deja peste 360.000 PLN pentru măsurile de decontaminare, dezinfectie și protecție (mănuși, măști, căști) pentru angajați. Printre alte măsuri mai tradiționale, în fiecare săptămână, fiecare vehicul este curățat electrostatic cu un agent virucidal. Cel puțin o dată pe lună are loc o spălare completă. Statistic, vehiculele trec prin acest proces la fiecare două săptămâni, apoi sunt curățate integral - de la podea până în tavan, incluzând scaunele și mânerle.

În **Chrzanów** în fiecare zi, după terminarea lucrărilor de transport, fiecare autobuz este spălat în interior și în afară cu apă și detergent, și dezinfectat cu un preparat adecvat, în special mânerle, balustradele, butoanele, carcasele și ecranele mașinilor de bilete. Interioarele autobuzelor sunt apoi dezinfectate cu ajutorul generatorului de ozon DS 80 RHR. Datorită producției ridicate de ozon de 80 g / h, acest proces durează doar 5 minute. În acest timp, ușa autobuzului este închisă pentru a asigura o decontaminare eficientă.

În **Czestochowa** dezinfectia suplimentară a autobuzelor și tramvaielor lor se efectuează cu ajutorul unor echipamente specializate și a unui amestec chimic, prin metoda nebulizării (nebulizator). Acest lucru permite, pe lângă dezinfectarea zilnică a suprafețelor din vehicule de către serviciile transportatorului municipal, și garantarea sterilității spațiilor comune din interiorul fiecărui autobuz și tramvai.

Stațiile sunt, de asemenea, dezinfectate în toată Polonia - în Poznań, Przemyśl, Kielce și etc.

3.4. ALTE CAZURI ȘI PRACTICI

Vilnius, Lituania

Circulația lină și sigură a TP a fost asigurată pe toată durata carantinei din Vilnius. Acest serviciu nu a fost oprit nicio clipă în oraș, doar autobuzele de noapte au fost anulate. Fluxurile de pasageri au fost monitorizate îndeaproape zilnic. Totuși, în timpul primului val al pandemiei, fluxul persoanelor a scăzut cu 65-78 la sută comparativ cu perioada dinainte de carantină. Din 11 mai 2021, când a început relaxarea măsurilor de carantină după ce de-al doilea val, numărul călătoriilor în timpul săptămânii a crescut cu aproximativ 20% în Vilnius.

În timpul carantinei, în oraș au fost aplicate diverse măsuri și soluții necesare pentru a garanta siguranța maximă a pasagerilor și a șoferilor de TP, fără a neglija confortul în timpul călătoriei. Fluxurile de pasageri au fost și sunt monitorizate în mod constant, orarele sunt ajustate flexibil, în timp ce pasagerilor li se reamintesc în mod regulat regulile de bază - să păstreze distanța, să poarte măști de protecție, să dezinfecteze mâinile. În timpul restricțiilor mai dure, pasagerilor li se permite să călătorească numai atunci când sunt disponibile locuri libere în vehicul. Pe lângă funcția de verificare a biletelor, în perioada de carantină controlorii din TP au coordonat fluxurile de călători.

Informațiile pentru pasageri sunt furnizate pe vehicule (autocolante lângă uși, în exteriorul vehiculelor), ecrane digitale cu informații în timp real despre opriri, precum și în vehicule (pe ecrane și prin anunțuri audio).

Toate vehiculele sunt ventilate și dezinfectate mult mai des decât de obicei. Stațiile de TP sunt și ele dezinfectate.

Spațiile de muncă ale șoferilor sunt separate de pasageri prin benzi speciale și panouri de sticlă, sunt prevăzute cu dezinfectanți necesari, iar șoferii nu vând bilete de unică folosință în autobuz. Pentru a preveni răspândirea bolii, personalul TP este împărțit în grupuri care nu interacționează între ele, prin ordinul organizatorului TP. Alte măsuri organizatorice privind situația specifică COVID 19 sunt, de asemenea, introduse în aceeași ordine (personal de rezervă pentru poziții critice, furnizarea și gestionarea echipamentului necesar etc.).

O mare atenție și ajutor sunt acordate medicilor, personalului medical și lucrătorilor din spitale în general. Vilnius organizează rute gratuite de TP pentru ei. Traseele, numite "COVID HEROJAMS", îi duc pe toți lucrătorii spitalului la muncă și înapoi acasă. Aproximativ 6.000 de cadre medicale și lucrători au călătorit pe aceste rute de la jumătatea lunii martie 2020. Organizatorii TP din Vilnius au combinat eforturile lor cu cele ale altor companii de transport sau închirieri și partajare auto (car sharing). Mulți dintre ei au contribuit și la transportul personalului medical.

În cele din urmă, deplasarea în oraș pe vehicule ecologice (biciclete, scutere) este, de asemenea, în creștere. Sunt aduse în prim-plan posibilitățile de deplasare prin mijloace combinate (TP și mersul pe jos).

Flota de TP este, de asemenea, utilizată în scopuri de vaccinare. În aprilie 2021 au fost introduse două noi rute de autobuz. Aceste rute sunt concepute pentru a transfera cetățenii din zonele cele mai dens populate către centrul de vaccinare. În vara anului 2021, mai multe autobuze au devenit centre de vaccinare - "SKIEPOBUSAS". Aceste vehicule au fost echipate cu toate echipamentele necesare pentru procedura de vaccinare, astfel că vaccinarea a fost disponibilă în locuri foarte convenabile, cum ar fi parcuri de magazine, în apropierea stațiilor TP etc.

Informații mai detaliate privind gestionarea campaniilor și a mobilității (în special - încurajarea mersului pe jos) de la Vilnius sunt furnizate în anexa nr.7.

Helsinki, Finlanda

În timpul epidemiei de COVID 19 de la Helsinki, mai multe comitete de gestionare a crizelor au fost create rapid în cadrul autorității de transport, începând cu luna februarie 2020. În plus, s-a format un grup de criză alcătuit din planificatori de transport, experți în relații publice, coordonatori de siguranță, manageri de nivel mediu. Procesele clare de consultare, formulare a acțiunilor și de aprobare au fost definite încă dintr-o etapă timpurie. Consiliul de Administrație lucrează de la distanță din martie 2020, iar directorului general i s-a acordat un mandat mai larg pentru a lua decizii și a adopta măsuri speciale.

Serviciile au fost stabilite la 90% pentru autobuze și 60% pentru tramvaie. Autoritatea de TP a direcționat fonduri suplimentare pentru vehicule și pentru procesul de curățare a acestora. Vehiculele de TP sunt curățate mai frecvent și mai bine decât de obicei, nu numai la depou, ci și la terminalele de autobuz. O atenție deosebită este acordată suprafețelor care sunt atinse în mod regulat. Stațiile sunt, de asemenea, curățate mai eficient.

Există dozoare de dezinfectant pentru mâini în mai multe stații de metrou și la Gara Centrală din Helsinki. Măștile și echipamentele individuale de protecție (EIP) au fost furnizate gratuit sau puse la dispoziție în automate.

Toate vânzările de bilete cu numerar, carduri de credit/debit, carduri cadou și vouchere de navetiști au fost suspendate. Biletele pot fi achiziționate de la alte puncte de vânzare a biletelor și mașini de vânzare a biletelor.

Asociația finlandeză pentru TP a raportat în mod regulat guvernului național cu privire la subiecte precum situația operațională și economică a sectorului și nivelul de patronaj. Asociația a acționat în numele diferitelor autorități, a pus în discuție recomandările naționale, și a contribuit la stabilirea unui cadru juridic special pentru situații de criză.

Frankfurt, Germania

O gamă largă de măsuri de sănătate și siguranță a fost pusă în aplicare în Frankfurt și în regiunea Rin-Main pentru a proteja populația de virusul Covid-19. Rețelele de TP fac tot ce le stă în putință pentru a asigura o călătorie sigură și fără griji spre Frankfurt și în interiorul orașului.

Măștile medicale trebuie purtate în autobuze, trenuri și tramvaie, în gări și pe peroane. Același lucru este valabil și pentru stațiile de autobuz și tramvai, metrou și gări de navetiști.

În autobuze, panourile acrilice fixate în cabina șoferului ajută la protejarea atât a pasagerilor, cât și a șoferului. În plus, șoferul deschide automat ușile tuturor mijloacelor de transport (cu excepția tramvaielor mai vechi).

Vagoanele de cale ferată și stațiile de metrou utilizate frecvent sunt curățate și igienizate mai des, în timp ce cutiile pentru apeluri de urgență și automatele de bilete sunt, de asemenea, dezinfectate mai regulat. Biletele sunt achiziționate de la automatele de bilete din stații, dar pot fi achiziționate și fără contact prin intermediul smartphone-ului.

Măsuri similare de sănătate și siguranță au fost, de asemenea, puse în aplicare pe rețelele de transport regionale și pe distanțe lungi.

Stațiile dezinfectante sunt amplasate în diferite locații din gara principală din Frankfurt. Măștile trebuie purtate în sala de recepție a stației și în zona peronului.

Pentru a face plimbările cu taxiul cât mai sigure posibil, multe vehicule au fost echipate cu panouri transparente despărțitoare între scaunele din față și cele din spate. Atât șoferii, cât și pasagerii trebuie să poarte în permanență măști de protecție în taxiuri. Vehiculele sunt aerisite în mod regulat, iar zonele cheie de contact sunt dezinfectate după fiecare călătorie.

Informațiile privind întreaga campanie de comunicare privind gestionarea COVID19 implementată în Germania sunt furnizate în anexa nr.8. Operatorii de TP din Frankfurt sunt implicați activ în campania de vaccinare, punând la dispoziție unitățile de transport desemnate care urmează un traseu prestabilit și anunțat anterior - informațiile cu privire la această activitate sunt furnizate în anexa nr.9.

Londra, Marea Britanie

În Londra TP este supus unui regim sanitar îmbunătățit, utilizându-se produse de curățare de nivel spitalicesc, dezinfectant pentru mâini disponibil pe scară largă (mai mult de 1.000 de puncte de igienizare) și dispozitive cu lumină UV pe balustradele scărilor rulante pentru a ucide virușii. Autoritatea de TP din Londra - Transport for London - a pregătit recomandări de călătorie mai sigure, cu informații privind siguranța și igiena, schimbările de trafic, sfaturile de călătorie, perioadele și locurile mai liniștite pentru planificarea eficientă a călătoriilor și alte informații utile cu privire la problemele legate de COVID 19 (disponibile aici: <https://tfl.gov.uk/campaign/safer-travel-guidance>).

Autoritatea de la Londra a stabilit un scenariu specific pentru viitor către o "nouă normalitate", angajându-se într-o transformare a planului de mobilitate urbană durabilă. La un moment dat, schemele de taxare a congestiei rutiere au fost întrerupte în Londra în timpul pandemiei, pe măsură ce traficul rutier a scăzut. Cu toate acestea, taxele au fost reintroduse între timp în eforturile de a reduce aglomerația din oraș și calitatea slabă a aerului.

Autoritatea de TP din Londra a lucrat cu terți sau contractori fără gradul obișnuit de formalitate. Astfel, aceștia au reușit să deblocheze anumite clauze ale contractelor lor cu operatorii.

La nivel de țară, există un ghid "Coronavirus (COVID-19): recomandări de siguranță în timpul călătoriei pentru pasageri", pregătit cu sfaturi privind mersul pe jos, cu bicicleta și călătoria în vehicule sau în TP în timpul epidemiei de coronavirus. Un alt ghid deosebit de important pentru sistemul de transport public este "Coronavirus (COVID-19): recomandări mai sigure în materie de transport pentru operatorii și persoanele care lucrează în sau din vehicule", care conține principii de lucru mai sigure și evaluarea riscurilor pentru operatorii și organizațiile de transport, precum și pentru persoanele care lucrează în sau din vehicule, inclusiv curieri, lucrători mobili, șoferi de camioane, tranzit la fața locului și vehicule de lucru. Recomandările menționate sunt disponibile pe site-ul oficial al guvernului Regatului Unit:

<https://www.gov.uk/government/publications/coronavirus-covid-19-safer-transport-guidance-for-operators>

<https://www.gov.uk/guidance/coronavirus-covid-19-safer-travel-guidance-for-passengers>

Ghidul "Coronavirus (COVID-19): recomandări de călătorie mai sigure pentru pasageri" este, de asemenea, furnizat ca anexa nr.10.

Pentru a răspunde nevoilor grupurilor vulnerabile, West Midlands Railway a ridicat restricțiile cu scopul de a ajuta pensionarii și persoanele cu handicap să aibă acces la bunuri esențiale. Pensionarii și pasagerii cu dizabilități, care sunt membri ai sistemului național concesionar de călătorie (English National Concessionary Travel Scheme), pot folosi gratuit serviciul lor feroviar local înainte de ora 9.30, după ce West Midlands Railway a ridicat restricțiile privind biletele. Având în vedere că multe supermarketuri din regiune rezervă prima oră a zilei pentru cumpărătorii vulnerabili, operatorul feroviar își joacă rolul, ajutând deținătorii de permise să călătorească gratuit în orice moment. Măsura vine în contextul în care West Midlands Railway a pus în aplicare un orar de circulație revizuit, ca răspuns la epidemia de coronavirus.

II. STANDARDE DE FURNIZARE A SERVICIILOR. RECOMANDĂRI ȘI CERINȚE PENTRU COMBATAREA COVID19 ÎN TRANSPORTUL PUBLIC

Experții proiectului au elaborat un set de cerințe pentru combaterea COVID-19 în TP, ținând cont de rezultatele evaluării celor mai bune practici. Accentul este pus pe măsurile pe termen scurt, care ar putea fi ușor achiziționate / furnizate fără a fi necesară modificarea bazei legislative existente, a structurii decizionale și a practicii în vigoare. Acestea ar putea fi ușor grupate în 4 categorii, ceea ce permite grupului de implementare să atribuie anumite măsuri anumitor părți interesate:

- Recomandări și cerințe pentru unitățile de transport;
- Recomandări și cerințe pentru personalul care lucrează pentru a satisface nevoile de tranzit în masă;
- Recomandări și cerințe pentru pasageri;
- Recomandări și cerințe pentru gestionarea mobilității.

1. RECOMANDĂRI ȘI CERINȚE PENTRU UNITĂȚILE DE TRANSPORT

În ceea ce privește gestionarea flotei:

- Creșterea capacității serviciilor (creșterea numărului de unități/vehicule);
- Creșterea frecvenței serviciilor, în funcție de cerere (prin orare revizuite și ca răspuns la grupurile vulnerabile de pasageri);
- Reducerea nivelului de ocupare a vehiculelor;
- Transport dedicat unor anumite grupuri țintă sau destinații (de exemplu, medici, elevi, transport spre centrele de vaccinare);

În ceea ce privește vehiculele în timpul serviciului:

- Asigurarea unei ventilații adecvate în vehicul în orice moment și evitarea recirculării aerului. Utilizarea unei ferestre deschise;
- Plasarea dezinfectanților pentru mâini acolo unde este cazul (disponibilitatea produsului și a stației fixe pentru dispozitiv);
- Amplasarea panoului care separă cabina șoferului (sticlă/plastic);

În ceea ce privește vehiculele după serviciu:

- Proceduri de curățenie și dezinfecție a unității de transport la depou (disponibilitatea produselor și echipamentelor pentru persoana care va executa cerința). Procedura de eliminare a deșeurilor ar trebui, de asemenea, să fie elaborată și pusă în aplicare;
- Utilizarea luminii UV pentru dezinfectarea aerului în unitățile de transport (autobuze/troleibuze).

2. RECOMANDĂRI ȘI CERINȚE PENTRU PERSONAL

Proceduri de rutină pentru toți:

- Monitorizarea indicatorilor de sănătate în rândul personalului: este important să se știe câți șoferi și taxatori au fost testați în perioada COVID-19, câți dintre ei au fost infectați la locul de muncă și cine asigură măsurile epidemiologice, câți dintre ei sunt deja vaccinați complet;
- Testarea activă în rândul personalului ca procedură de rutină înainte de a intra în tură;
- Alternarea echipelor clar delimitate (fără interacțiuni între acestea, pentru urmărirea clară a contactelor și posibilitatea unor măsuri de carantină, dar și continuarea furnizării serviciilor);
- Timp redus de expunere (program de lucru redus);
- Înlocuirea echipelor în cadrul cărora s-a depistat un caz COVID, fără întreruperea livrării serviciului;
- Clasificarea angajaților și tratamentul diferențiat/monitorizarea după infecție (inclusiv pentru familiile acestora).

Recomandări speciale pentru siguranța taxatorilor:

- Purtarea echipamentului de protecție de către taxatori (mănuși și mască care acoperă nasul și gura);
- Să ia în considerare extinderea proiectului pilot de plată contactless a biletelor în Chișinău și/sau răspândirea acestuia pe alte rute de TP;
- Să identifice alte soluții fezabile pentru achiziționarea biletelor de călătorie de către pasageri și să ofere mai multe posibilități de a cumpara bilete fără numerar, reducând astfel nevoia de contact fizic cu taxatorul.

3. RECOMANDĂRI ȘI CERINȚE PENTRU PASAGERI

A se pune în aplicare de către municipalitate/operatorul de TP:

- Asigurarea de locuri pasagerilor cu păstrarea distanței sociale;
- Amenajarea zonelor de așteptare pentru cei cu măști și fără măști;
- Asigurarea distanțării fizice în stație și în unitatea de transport (pe fiecare al doilea scaun poate fi amplasat semnul de avertizare) - identificarea mecanismelor de aplicare în vederea asigurării implementării deciziilor luate și măsurilor impuse de autorități);
- Asigurarea distribuirii gratuite a măștilor atunci când este necesar (prin taxator sau prin furnizarea automatelor de măști);
- Diseminarea informațiilor despre simptomele COVID-19 și măsurile care sunt implementate;
- Diseminarea informațiilor, prin intermediul pliantelor, infograficelor pe uși, afișajelor din vehicul sau din zonele de așteptare, explicând importanța distanțării fizice, igiena mâinilor, eticheta respiratorie și utilizarea corespunzătoare a măștilor de protecție.

Obligatoriu pentru pasageri:

- Purtarea măștilor chirurgicale de protecție/ffp2 care acoperă nasul și gura (măștile chirurgicale, ffp2, ffp3 și kn95/n95 sunt mai eficiente din punct de vedere al protecției decât măștile nemedicale/"comunitare", și au fost, până în prezent, rezervate personalului medical, precum și pacienților cu risc). Dacă sunt amplasate strâns pe față, măștile ffp2, ffp3 și kn95/n95, în special nu numai că protejează împotriva infecției prin picături (tuse/strănut), ci oferă și un nivel ridicat de protecție împotriva aerosolilor).

4. RECOMANDĂRI ȘI CERINȚE PENTRU GESTIONAREA MOBILITĂȚII

Timp redus de călătorie:

- Extinderea rețelei de benzi dedicate TP, conform documentului *Viziune strategică și Foaie de parcurs pentru extinderea în continuare a rețelei de benzi dedicate TP din Chișinău*.

Campanie de comunicare. Informațiile clare, accesibile și ușor de înțeles reprezintă elementul cheie pentru adaptarea fără probleme și eficientă a serviciilor de TP:

- Recomandări pentru pasagerii din TP - aceste recomandări ar putea conține informații privind situația generală, ultimele cerințe pentru pasageri (măști, numărul maxim de pasageri din vehicul etc.), recomandări privind modul de planificare a călătoriei în condiții de siguranță, linkuri utile și alte informații relevante;
- Infografice (comportamentale/promoționale) și scurte actualizări - aceste informații ar putea fi prezentate prin mass-media, canale municipale, de asemenea, în hub-uri și stații de TP, în vehicule etc.
- Campania s-ar putea adresa, de asemenea, personalului sistemului de TP, pentru a îl menține informat cu privire la situația actuală și pentru a oferi cele mai recente recomandări (atât de ordin general, cât și cu privire la locul de muncă).

Activitate/mobilitate redusă:

- Pregătirea ghidului de călătorie sigură pentru pasageri;
- Pregătirea unor recomandări care încurajează deplasările doar în caz de necesitate
- Încurajarea lucrului de acasă, integral sau parțial (telemuncă - municipalitatea și întreprinderile sale ar putea oferi exemplul muncii la distanță).

Gestionarea fluxurilor: scăderea ocupației per vehicul poate fi atinsă nu numai prin schimbarea orarului sau prin extinderea parcului auto. Unele acțiuni pot contribui la redistribuirea eficientă a fluxurilor de pasageri, în special în timpul orelor de vârf. Aceste acțiuni ar putea fi:

- Informații în timp real despre gradul de ocupare al stațiilor, disponibile online, sau informații statistice (integrate în campaniile de comunicare) privind intervalele de timp când se înregistrează mai puțină aglomerație în diferite stații sau zone ale orașului. În acest fel, oamenii pot stabili în avans începutul și sfârșitul călătoriei în funcție de perioadele mai puțin aglomerate;
- Stimulente pentru pasagerii care sunt flexibili pentru a utiliza TP în afara orelor de vârf, mai degrabă decât în timpul acestora;

- Inițierea schimbării orelor de începere și de încheiere a programului de lucru, prin colaborarea între angajații municipalității și întreprinderile sale sau entitățile educaționale, încurajarea flexibilității și în rândul întreprinderilor ai căror angajați nu pot lucra la distanță.

Creșterea accesibilității/posibilității mersului pe jos. Promovarea mersului pe jos ca o alternativă sigură și sănătoasă la alte mijloace de transport este o măsură foarte importantă care completează alte obiective legate de TP (de exemplu, o ocupație redusă a TP în timpul orelor de vârf). Acest lucru ar putea fi pus în aplicare prin:

- încurajarea mijloacelor multiple (TP + mersul pe jos "prima/ultima milă");
- răspândirea informațiilor despre căile pietonale convenabile și distanțele confortabile;
- promovarea unui stil de viață sănătos.

5. METODOLOGIA RECOMANDĂRILOR DE PUNERE ÎN APLICARE

Pe baza constatărilor generale rezultate din interviuarea părților interesate, evaluării datelor existente și a practicii la Chișinău, învățarea din lecțiile și recomandările străine - a fost prezentată mai sus o listă de măsuri. Pentru o mai bună adoptare a standardelor generale de furnizare a serviciilor și a recomandărilor de implementare, a fost realizat ghidul "Specificații tehnice pentru punerea în aplicare a rezultatelor cercetării privind cele mai bune practici pentru combaterea efectelor negative ale pandemiei COVID-19 asupra TP", prezentat în anexa 2 (pentru Chișinău) și anexa 3 (pentru Lublin). Fiecare recomandare sau cerință de mai jos a fost "tradusă" în acțiuni specifice cu informații suplimentare:

- prioritate (1-6, unde 1 este cea mai mare prioritate și 6 este cea mai mică);
- subiecte pentru achiziții publice;
- domeniul de aplicare preliminar al subiectului achiziționat;
- specificația tehnică preliminară (parametrii marcați cu roșu trebuie ajustați în funcție de nevoile locale specifice);
- părțile interesate sugerate să fie responsabile de punerea în aplicare.

Pentru comoditatea implementatorilor există, de asemenea, imagini asociative și trimiteri la cazuri furnizate în altă parte.

Acțiunile sunt grupate în seturi, și este important ca toate acțiunile să fie puse în aplicare împreună, pentru a obține cele mai bune rezultate în combaterea COVID-19. Cu toate acestea, în ceea ce privește constrângerile bugetare și legate de timp, în cadrul fiecărui set acțiunile sunt prezentate în ordinea priorității, pentru a oferi o structură clară a etapelor de punere în aplicare. Unele dintre măsuri oferă mai multe opțiuni pentru cei care realizează achizițiile publice - aceste măsuri sunt marcate cu literă suplimentară, indicând că se poate alege una dintre acțiunile prezentate.

6. PRINCIPALELE CONSTATĂRI

- Sistemul public de sănătate a mobilizat resursele posibile pentru a răspunde la COVID-19 prin diferite intervenții și măsuri, dar în limitele mandatului părților interesate responsabile.
- Comunicarea și cooperarea insuficiente între diferitele părți interesate reduc impactul consensului intersectorial asupra procesului decizional, ceea ce duce la inconsecvență între cerințele impuse și rezultatele acestora în rândul populației. Prin dezvoltarea unor mecanisme mai bune de comunicare și cooperare, părțile interesate vor putea aborda deficiențele interne, dar și cele din cadrul structurilor de stat/municipale, ceea ce va duce la roluri clare și la o mai bună alocare a resurselor.
- Lipsa unui sistem de monitorizare și evaluare pentru a da curs deciziilor diferitelor organisme și comisii; de exemplu, Comitetul extraordinar de sănătate publică (la nivel național și municipal) cu un mecanism de escaladare definit.
- Ambiguitatea în definirea structurii/rolurilor/măsurilor de asigurare a respectării legislației și de control ca mecanism adecvat pentru a asigura punerea în aplicare a recomandărilor de la nivel național și local. Lipsa structurilor desemnate, a reglementărilor și procedurilor clare, a instrumentelor adecvate, de exemplu, a sancțiunilor, a interdicțiilor, a reglementărilor, a măsurilor de precauție/educație, a ordonării acțiunilor pentru a restabili respectarea normelor stabilite, dar și pregătirea capacităților conduc la un comportament neconform al populației în ceea ce privește normele/cerințele anti-COVID-19 stabilite și, prin urmare, la eșecul rezultatelor preconizate în materie de sănătate și social.
- Actele juridice și normativele naționale legate de subiectul TP nu sunt semnificative pentru subiectul sănătății publice, deoarece acestea fac doar referire la faptul că ar trebui garantată siguranța (siguranța sanitară, de asemenea).
- Documentele de nivel inferior legate de transport și mobilitate sunt mai relevante pentru tema actuală, deoarece conțin obiective, măsuri și acțiuni care pot contribui la asigurarea sănătății în sistemul de TP. Aceste documente pot fi ajustate pentru a reflecta situația actuală - s-ar putea construi un scenariu specific, cu includerea unor noi obiective și sarcini pentru îndeplinirea recomandărilor de sănătate publică.
- În ceea ce privește transportul de tranzit - prioritatea TP (deci scăderea duratei călătoriei), frecvența suficientă (deci scăderea timpului de așteptare) și creșterea numărului de vehicule (deci scăderea gradului de ocupare pe o unitate de transport) pot combate riscul de COVID-19. Cu toate acestea, nu există suficiente date pentru a monitoriza dovezile privind beneficiile pentru TP și sănătatea publică după punerea în aplicare a acestor îmbunătățiri. Încă o dată, pentru a lua decizii în timp util - este mare nevoie de date din toate sectoarele conexe.
- Pe baza constatărilor generale din interviuarea părților interesate, analizarea datelor existente și a practicii la Chișinău, învățarea din lecțiile și recomandările străine - a fost prezentată mai sus o listă de măsuri. Pentru o mai bună înțelegere a standardelor generale pentru serviciile propuse și a recomandărilor de implementare - a se vedea "Specificații tehnice pentru punerea în aplicare a rezultatelor cercetării privind cele mai bune practici pentru combaterea efectelor negative ale pandemiei COVID-19 asupra TP" în anexa 2 (pentru Chișinău) și anexa 3 (pentru Lublin).

LISTA ANEXELOR

- Anexa Nr. 1: Procesul-verbal al ședințelor de lucru (prezentat separat)
- Anexa Nr. 2: Ghidul de implementare pentru Chișinău
- Anexa Nr. 3: Ghidul de implementare pentru Lublin
- Anexa Nr. 4: Prezentarea raportului inițial (prezentat separat)
- Anexa nr. 5: Prezentarea măsurilor recomandate (prezentate separat)
- Anexa Nr. 6: Prezentarea ședințelor cu autoritățile de TP (prezentate separat)
- Anexa Nr. 7: Cazul Vilnius: campanii legate de COVID19 și gestionarea mobilității. Măsurile de încurajare a mersului (prezentat separat)
- Anexa Nr. 8: Cazul Germaniei: Campanie legată de COVID19 (prezentat separat)
- Anexa Nr. 9: Frankfurter COVID-19. IMPF - EXPRESS (prezentat separat)
- Anexa Nr. 10: Cazul Regatului Unit: Călătorii mai sigure pentru pasageri. Ghid de citire ușoară (prezentat separat)
- Anexa Nr. 11: Cazul României: Campanie legată de COVID19 (prezentat separat)
- Anexa Nr. 12: Compilarea imaginilor utilizate în raportul final (prezentat separat)

REFERINȚE

- [1] https://www.who.int/social_determinants/publications/health-policies-manual/key-messages-en.pdf
- [2] [LP10/2009 \(legis.md\)](#)
- [3] [Dispozitie-562-d-din-26-iulie-2021-2.pdf \(ansp.md\)](#)
- [4] [Ordinul MSMPS nr.268 din 31.03.2021 \(ansp.md\)](#)
- [5] [Ordinul MSMPS nr.269 din 31.03.2021 \(ansp.md\)](#)
- [6] [Ordinul-474-din-25.05.2021-Planul-de-actiuni-pentru-implementarea-Conventiei-OIM.pdf \(ansp.md\)](#)
- [7] [LP186/2008 \(legis.md\)](#)
- [8] [HG1025/2016 \(legis.md\)](#)
- [9] [Boala coronavirusului \(COVID-19\): Cum se transmite? \(who.int\)](#)
- [10] [Republica Moldova \(who.int\)](#)