UITP ADVANCING PUBLIC TRANSPORT

POLICY BRIEF

ОБЩЕСТВЕННЫЙ ТРАНСПОРТ БЕЗОПАСЕН ВО ВРЕМЯ COVID

ОКТЯБРЬ | 2020

ВСТУПЛЕНИЕ

Кризис Covid-19 показал, насколько важен общественный транспорт для обеспечения доступности и непрерывности основных услуг. Во время изоляции во всем мире поддерживалось движение общественного транспорта, чтобы обеспечить мобильность работников сферы жизнеобеспечения.

© Marco Testi

С ростом экономической активности спрос на мобильность растет. Органы управления общественным транспортом и операторы должны адаптировать сети и услуги, увеличить предложение транспорта, инвестировать в новые технологии для предоставления клиентам информации в режиме реального времени, а также обеспечить соблюдение мер безопасности. И все это при том, что на доходы операторов по-прежнему сильно влияют резкое падение пассажиропотока и возросшие расходы на дополнительные санитарные мероприятия.

Несмотря на отсутствие научных доказательств, многие официальные лица обращаются в средства массовой информации с призывом к людям избегать использование общественного транспорта и вместо этого передвигаться на личном автомобиле, велосипеде или пешком. Это повлияло на поведение людей, а общественное восприятие чувства опасности в общественных местах включило в себя и общественный транспорт.

Сегодня существует достаточно доказательств того, что при осуществлении мер, рекомендованных органами здравоохранения, риск подхватить Covid-19 в общественном транспорте очень низок.

Если мы признаем, что нулевого риска не существует, общественный транспорт остается одним из самых безопасных способов передвижения по городу и поддержания жизни городов. При правильном подходе, общественный транспорт во время Covid - безопасен.

• 1. Dr Julian Tang, Professor of respiratory sciences at Leicester University (Skynews, 07 Oct. 2020). *Safety measures imposed on public transport around the world since COVID-19 hit have made them "the safest places on earth"*. • 2. UITP, 2018. Public transport moving Europe forward. • 3. Ardila-Gomez, 2020. *In the fight against COVID-19, public transport should be the hero, not the villain*. Блог Всемирного Банка.

Общественный транспорт ...

... ОРИЕНТИРОВАН НА РЕЗУЛЬТАТ

С самого начала кризиса **власти и операторы общественного транспорта очень серьезно подошли к вопросу безопасности:**

- Адаптация транспортного предложения;
- Увеличение количества и усиление процедур очистки и дезинфекции;
- Обеспечение защитными средствами их персонала и пассажиров;
- Обеспечение соблюдения персоналом и пассажирами санитарных правил;
- Повышение уровня естественной вентиляции и обновления воздуха;
- Ускорение цифровизации и внедрения IT - инструментов для лучшего мониторинга транспорта;
- Расчет количества пассажиров и заполняемости транспортных средств для обеспечения информации в режиме реального времени, чтобы избежать скопления людей;
- Организация бесконтактной системы оплаты;
- Регулярное предоставление сотрудникам и пассажирам доступной информации

Несмотря на все эти меры, увеличивающие их издержки, **власти и операторы продемонстрировали свою готовность меняться и, прежде всего, очень сильное чувство ответственности и заботы по отношению к своим сотрудникам и обществу, которому они служат.** При постепенном возобновлении деятельности после изоляции крайне важно принять исключительные меры финансовой поддержки, чтобы не допустить коллапса транспортной системы.

Обеспечивая **выполнение всех рекомендаций органов здравоохранения**, системы общественного транспорта продолжают тщательно убирать территорию, включая эскалаторы, двери,

© CRTM, Madrid

© EPA-EFE/DAVID CHANG

© Edward Quinn

валидаторы, кнопки и поручни. Кроме того, осуществляется забор проб воздуха в разных местах, чтобы убедиться, что система настолько чиста, насколько это возможно, и снизить потенциальные риски.

Опираясь на накопленный опыт, проектные и эксплуатационные группы смоделировали, как воздействие потенциальной второй волны изоляции повлияет на транспортные системы, включая детальные планы по ответу на возможные сценарии.

...ПОДКРЕПЛЯЕТСЯ ДОКАЗАТЕЛЬСТВАМИ

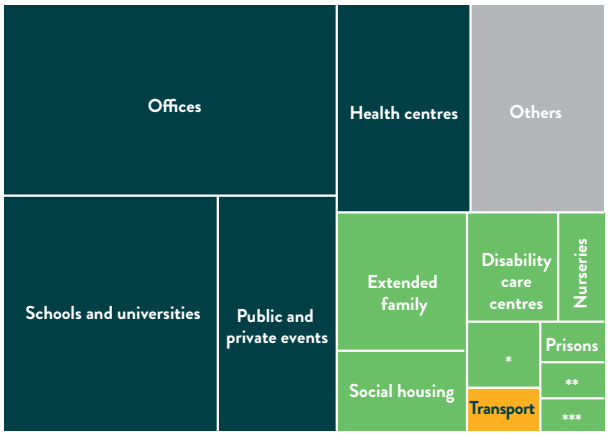
Мы все признаем важность обоснованных решений в отношении всех аспектов городской мобильности и их влияния на качество жизни. С точки зрения безопасности в отношении Covid-19 **появляется все больше научных исследований и эмпирических анализов, показывающих искусную работу систем общественного транспорта** по сравнению с другими общественными и частными службами.

Некоторые из них:

- Институт Роберта Коха (Германия): данные из статьи, опубликованной в эпидемиологическом бюллетене 38/2020, 21.08.2020, показывают, что 0,2% отслеживаемых вспышек в Германии были связаны с транспортом и в каждой вспышке участвовало меньше людей, чем в местах регулярного скопления людей.

• 4. Check out UITP's *Guardians of Mobility campaign* on how our members have kept cities moving during the pandemic. • 5. UITP, 2020. *How does the virus (Covid-19) spread in public spaces?* Literature review of scientific research. • 6.. Robert Koch Institut, 2020. *Infektionsumfeld von erfassten COVID-19-Ausbrüchen in Deutschland.*

- Santé Publique France (французский общественный институт медицинской информации), данные, собранные в период с 9 мая по 28 сентября 2020 года: только 1,2% кластеров Covid-19 связаны с транспортом (наземным, воздушным и морским). В основном заражение происходило на рабочих местах (24,9%), в школах и университетах (19,5%), медицинских учреждениях (11%), на общественных мероприятия (11%) и семейных встречах (7%).



* Vulnerable communities - ** Small geographic unit - *** Children's social centres

- Анализ, проведенный британским органом по безопасности на железнодорожном транспорте (RSSB), показал, что риск заражения Covid-19 во время поездки на поезде составляет 1 из 11 000 поездок. Это менее 0,01%, что **ниже вероятности погибнуть в дорожно-транспортном происшествии.** С маской на лице это 1 из 20 000 поездок, то есть 0,005%.
- Университет Колорадо Боулдер (опубликовано в National Geographic 11 августа 2020 года): согласно результатам моделирования, риск заражения в хорошо проветриваемом метро при отсутствии разговоров и передвижений в вагоне составляет 0% через 70 минут.

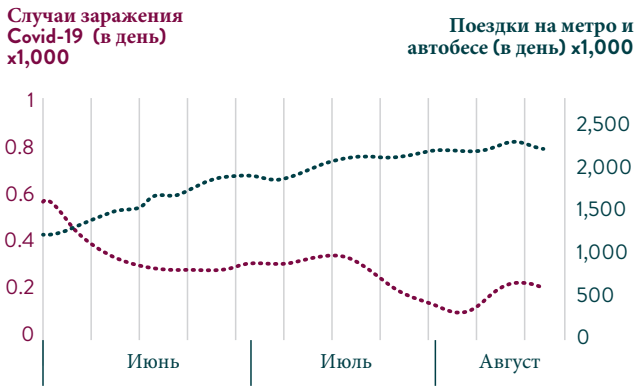
- Журнал Science (издается американской Ассоциацией содействия развитию науки 26 мая 2020 года): в Японии большинство кластеров заражения возникли в спортивных залах, пабах, местах с живой музыкой, караоке-залах и подобных заведениях, где люди собираются, едят и пьют, болтают, поют, тренируются или танцуют, общаясь друг с другом в течение относительно продолжительных периодов времени. В пригородных поездах скопления не обнаружено. По словам Хитоши Ошитани, вирусолога и эксперта по общественному здравоохранению Университета Тохоку, водители находятся одни в кабине и не разговаривают с пассажирами, которые в последнее время все носят маски.

- Bloomberg CityLab (опубликовано 9 июня 2020 года): в период с 9 мая по 3 июня во Франции появилось 150 кластеров новых случаев заболевания коронавирусом, по данным Национального органа общественного здравоохранения страны. Определяемые как три или более случаев Covid-19, связанных контактом, эти кластеры происходили в предсказуемых местах:

Медицинские учреждения, рабочие места и приюты для бездомных — все это места, где люди находятся в замкнутых пространствах в течение длительного периода времени, и, в случае больниц, где люди, которые скорее всего уже инфицированы размещаются вместе. Однако поразительным было количество кластеров, связанных с общественным транспортом: их не было вообще. В течение почти месяца ни один кластер Covid-19 не появился на шести французских системах метро, 26 трамвайных и легкорельсовых сетях или многочисленных городских автобусных маршрутах.

- Всемирная организация здравоохранения (ВОЗ) согласна с тем, что загрязнение воздуха, скорее всего, является одним из факторов, способствующих проблемам со здоровьем, вызванных Covid-19, поскольку уже известно, что загрязнение воздуха является причиной воспаления легких и вызывает респираторные и сердечные заболевания, которые делают людей более уязвимыми.

В целом, самые убедительные доказательства того, что общественный транспорт безопасен, поступают с ростом спроса, медленно востанавливающегося после локдауна, по сравнению с тенденцией новых случаев заражения Covid в районах, обслуживаемых этими системами. Действительно, несмотря на рост числа случаев заражения во время второй волны Covid-19 во многих странах пассажиропоток общественного транспорта сохраняет свою положительную динамику, завоевывая доверие пассажиров.



Source: MTA, New York City Department of Health; Daily numbers represent 7-day rolling averages

- 7. Rail Safety and Standards Board, 2020. *Infection risks.* • 8. WHO, 2020. *A new international day to celebrate clean air – and a sustainable recovery from COVID-19.*
- 9. Carrington, 2020. *'Compelling' evidence air pollution worsens coronavirus – study.*

... НАШ ШАНС НА ЛУЧШЕЕ ВОССТАНОВЛЕНИЕ

Несмотря на неоправданную стигматизацию общественного транспорта, **заинтересованные стороны сектора полны решимости восстановить доверие и успокоить пассажиров.** Это должна быть общая ответственность правительств, учреждений общественного транспорта (власти, операторы и промышленность) и граждан. Поэтому организациям общественного транспорта важно взаимодействовать с местными, региональными и национальными директивными органами, которые находятся на переднем крае удовлетворения общественных ожиданий.

Управление спросом играет ключевую роль в устранении часов пик. Государственные органы и операторы должны сотрудничать в мониторинге и корректировке стратегий, влияющих на краткосрочные и особенно долгосрочные последствия нынешнего кризиса для динамики городской мобильности. Поддерживаемая технологически и гибкостью в принятии решений, эффективная реакция на оптимизацию и адаптацию сети и услуг будет влиять на умную (smart) организацию поездок (например, ценовые стратегии для сглаживания пикового часа). Помимо прочих мер, это потребует от рабочих мест и школ сократить рабочее время, чтобы свести к минимуму скопление людей в часы пик. Новые возможности, такие как удаленная работа, должны быть сохранены там, где это возможно.

Во время поездок на работу одновременно должны быть достигнуты следующие условия для поддержания безопасности общественного транспорта, что будет способствовать предотвращению передачи коронавируса в городах:

- Ношение маски
- Дезинфекция поверхностей частых соприкосновений
- Хорошая вентиляция и регулярное проветривание помещений

Кроме того, правильное поведение пассажиров (когда люди мало разговаривают и не едят в общественном транспорте) ограничивает распространение частиц(капель).

Британский медицинский журнал предоставляет более детальный обзор со следующей таблицей риска передачи инфекции при использовании общественного транспорта, с учетом использования масок, времени воздействия и активности, а также качестве воздуха как в низко -, так и в сильно загруженных транспортных средствах.

Тип и уровень групповой активности	Низкая загруженность ТС			Высокая загруженность ТС		
	На открытом воздухе и с хорошей вентиляцией	Внутри помещения и с хорошей вентиляцией	Плохая вентиляция	На открытом воздухе и с хорошей вентиляцией	Внутри помещения и с хорошей вентиляцией	Плохая вентиляция
Надета маска, контакт в течение короткого времени						
Молчат	🟢	🟢	🟢	🟢	🟢	🟡
Говорят	🟢	🟢	🟢	🟢	🟢	🟡
Кричат, поют	🟢	🟢	🟡	🟡	🟡	🔴
Надета маска, контакт в течение длительного времени						
Молчат	🟢	🟢	🟡	🟢	🟡	🔴
Говорят	🟢	🟢	🟡	🟡	🟡	🔴
Кричат, поют	🟢	🟡	🔴	🟡	🔴	🔴
Отсутствие маски, контакт в течение короткого времени						
Молчат	🟢	🟢	🟡	🟡	🟡	🔴
Говорят	🟢	🟡	🟡	🟡	🔴	🔴
Кричат, поют	🟡	🟡	🔴	🔴	🔴	🔴
Отсутствие маски, контакт в течение длительного времени						
Молчат	🟢	🟡	🔴	🟡	🔴	🔴
Говорят	🟡	🟡	🔴	🔴	🔴	🔴
Кричат, поют	🟡	🔴	🔴	🔴	🔴	🔴

Риск передачи инфекции Низкий 🟢 Средний 🟡 Высокий 🔴

Source: British Medical Journal

• 10. UITP's *Back to Better Mobility campaign* shows us that Covid-19 is a chance to build back better. • 11. Adams et al,. 2020. *Back on board: A guide to safe(r) transit in the era of COVID-19.* • 12. New Urban Mobility Alliance, 2020. *Passenger Distancing Not Sole Factor in Preventing Spread of COVID-19 on Public Transportation, Research Finds.* • 13. Во время вспышки COVID-19 один пациент из Чунцина, Китай, передал вирус 5 людям в одном транспортном средстве, когда он не носил маску. Позже во втором транспортном средстве, которое он использовал, когда он носил маску, никто не был инфицирован. Это указывает на важность использования маски всеми людьми в закрытом пространстве. *(Ying Ying Ly, 2020).* • 14. Для получения дополнительной информации, ознакомьтесь с *UITP's cleaning procedures and techniques factsheet.*

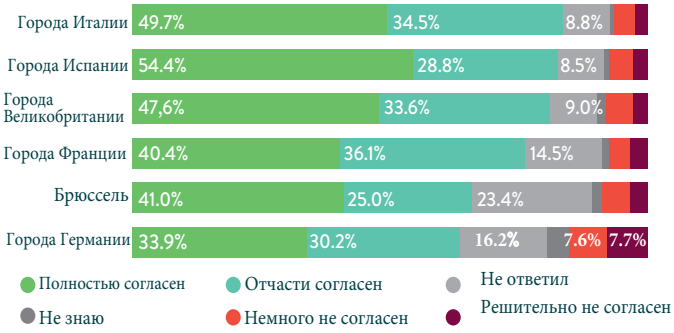
ГОРОДА НУЖДАЮТСЯ В ЛУЧШЕЙ МОБИЛЬНОСТИ

Сейчас настало время разработать стратегические решения и усилить процесс разработки политики, способствующей инклюзивной, устойчивой, гибкой и разумной урбанизации, защите прав граждан и основ местной демократии в поддержку процветания и благополучия. Такие глобальные повестки дня, как Парижское соглашение об изменении климата, Повестка дня в области устойчивого развития на период до 2030 года и новая Повестка дня в области развития городов, требуют срочного осуществления.

Города должны выйти за рамки привычного режима работы и начать действовать сообща, чтобы оказывать наибольшее влияние на людей. Правительствам всех уровней следует инвестировать средства в социальную инфраструктуру городов, в частности, в системы здравоохранения, образования и общественного транспорта. **Общественный транспорт и активная мобильность играют ключевую роль в более эффективном восстановлении после пандемии.** Общественный транспорт должен быть приоритетом для лиц, принимающих решения во всех странах. Полученные экономические, социальные и экологические выгоды неоспоримы и являются основой для более здорового образа жизни граждан и городов. Общественный транспорт-это инклюзивная и доступная услуга, которой могут пользоваться все, независимо от социально-экономического положения. Очень важно помнить об этом, мы оказываем услуги людям, а не машинам.

Лица, принимающие решения, должны уделять приоритетное внимание доступным, безопасным, "зелёным" и пешеходным улицам в рамках городского планирования, **ставя людей в центр внимания**, осуществляя тщательную координацию землепользования и долгосрочного планирования мобильности с привлечением всех заинтересованных сторон с самого начала проекта. Низкий уровень дорожного движения в городах по всему миру-это фантастическая возможность для тактических экономически эффективных инвестиций, таких как выделение более безопасных мест для общественного транспорта и активной мобильности, создание выделенных автобусных полос для обеспечения большей надежности автобусных перевозок, для максимального сокращения времени в пути, борьбы с загрязнением воздуха с помощью ограничений для автомобилей и других эффективных мер по защите граждан. **Эти меры действительно рассчитаны на поддержку населения.**

Горожан спросили, согласны ли они с тем, что города должны принимать меры по борьбе с загрязнением воздуха, выделяя больше общественного пространства для прогулок, езды на велосипеде и общественного транспорта.



Ответы, полученные в ходе исследования YouGov, по странам

Эффективные системы мобильности, опирающиеся на общественный транспорт в качестве своей основы, не только обеспечивают преимущества для здоровья, сокращают заторы, аварии, шум и выбросы парниковых газов, но и обеспечивают доступ к образованию, рабочим местам, магазинам и целому ряду других основных услуг, гарантируя, что **никто и ничто не останется без внимания.** Математика проста: Большее число людей, которым легче найти работу, учиться и заниматься бизнесом, создаст больше возможностей для всех. Это, в свою очередь, стимулирует социальную и территориальную сплоченность и местное развитие.

Эта справедливость, создаваемая общественным транспортом, обеспечивает инклюзивность и новые возможности. По всем этим причинам доступ к устойчивой городской мобильности должен быть признан частью прав человека и поэтому должен поддерживаться всеми правительствами.

Более гибкие контрактные формы должны быть включены в будущие тендерные процедуры, переходя от отношений клиент-поставщик к более гибкому государственно-частному партнерству, чтобы разделить риски и выгоды между всеми заинтересованными сторонами (национальными и местными органами власти, органами управления общественного транспорта, операторами общественного транспорта, новыми поставщиками мобильности, промышленностью, гражданами и т.д.).

● 15. Urban 20, 2020. *Communiqué from the Urban 20* (U20). ● 16. UITP, 2020. *Cities for people: Public transport for better lives.* ● 17. European Parliament, 2020. *COVID-19 and urban mobility: impacts and perspectives.* ● 18 UITP, 2018. *Integrating mobility health impacts in decision-making.* ● 19. Arhur D. Little & UITP, 2020. *The future of mobility post-COVID.*

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Города и страны и ранее краткосрочно реагировали на чрезвычайные ситуации, но теперь мы должны смотреть шире, обеспечить сохранение общественного транспорта и воспользоваться исторической уникальной возможностью начать все сначала и сформировать будущее наших городов.

Транспорт тесно связан со многими другими проблемами (климат, здравоохранение, социальная интеграция, безопасность дорожного движения и т.д.), которые не будут решены без четкого приоритета общественного транспорта как жизненно важной основы экономического, социального и экологического восстановления и в краткосрочной, и в долгосрочной перспективе.

Участники сектора общественного транспорта продемонстрировали, что, хотя у них не было опыта борьбы с таким эпидемиологическим кризисом, они чрезвычайно быстро отреагировали на ситуацию и показали высокий уровень ответственности по отношению к своим сотрудникам и обществу, которому они служат.

Мы признаем, что это новая область деятельности для общественного транспорта, который, как и все другие государственные и частные лица, извлекает уроки из этой чрезвычайной , постоянно меняющейся, санитарно-эпидемиологической ситуации.

Многочисленные научные исследования и эмпирический анализ показывают, что общественный транспорт представляет гораздо меньший риск, чем другие общественные места или частные встречи. К сожалению, общественный транспорт часто обвиняют без каких-либо веских аргументов.
Основываясь на исследованиях и имеющемся сегодня практическом опыте, эот документ показывает, что общественный транспорт принимает соответствующие меры для снижения рисков до уровня, который является управляемым и приемлемым для пассажиров. Необходимо приложить дополнительные усилия, чтобы решительно донести до общества преимущества общественного транспорта и восстановить доверие граждан.

РЕКОМЕНДАЦИИ

Пандемия COVID-19 продемонстрировала, что городской общественный транспорт является важнейшей государственной услугой и общим благом, которое мы должны сохранить. Все лица, принимающие решения, должны признать, что города просто не могут позволить себе потерять основные услуги мобильности. А теперь давайте перейдем от слов к делу:

- Создавать четкие правила и согласованный подход на региональном/ глобальном уровне компетентными органами здравоохранения является ключевым фактором. Это обеспечивает гибкую нормативную базу и финансовые стимулы для создания и развития городских транспортных систем, имеющих высокий потенциал и обеспечивающих качество окружающей среды.
- Прислушиваться к фактам, а не к слухам. Основываясь на данных и науке, точные исследования и эмпирические данные подтверждают, что при осуществлении и применении мер, рекомендованных органами здравоохранения, общественный транспорт является безопасным во время пандемии Covid.
- Принимать на себя ведущую роль, активно и прозрачно взаимодействуя со средствами массовой информации, чтобы позитивно информировать о мерах, принимаемых сектором для минимизации потенциальных рисков. Эти усилия не только помогут восстановить доверие людей, но и обеспечат более широкий доступ к преимуществам общественного транспорта.
- Обеспечивать стабильную структуру финансирования за счет специальных фондов мобильности, в которых государственный сектор выступает в качестве движущей силы. Следует рассмотреть альтернативные схемы финансирования, такие как платный въезд в центр города, ценообразование на дорогах или целевые налоги.

• 20.Все утверждения, приведенные в данном документе, отражают уровень знаний на момент подготовки документа. Заинтересованные стороны общественного транспорта обязуются следить за современными научными разработками и воплощать их в действия на благо здоровья своих работников и пассажиров.

Это официальный документ MCOT (UITP), Международной ассоциации общественного транспорта. MCOT (UITP) имеет более 1800 компаний-членов в 100 странах мира и представляет интересы ключевых участников сектора. В его состав входят органы транспортного управления, операторы, как частные, так и государственные, все виды коллективного пассажирского транспорта, а также представители промышленных компаний. MCOT (UITP) рассматривает экономические, технические, организационные и управленческие аспекты пассажирских перевозок, а также разработку политики в области мобильности и общественного транспорта во всем мире.

Перевод с английского осуществлен ГБУ "МосТрансПроект"

OCTOBER | 2020

UITP ADVANCING PUBLIC TRANSPORT

Rue Sainte-Marie 6, B-1080 Brussels, Belgium | Tel +32 (0)2 673 61 00 | Fax +32 (0)2 660 10 72 | info@uitp.org | www.uitp.org

© UITP - All rights reserved - Responsible Publisher: Mohamed Mezghani, Rue Sainte Marie 6, B-1080 Brussels, Belgium - Legal deposit: D/2020/01/05/40