



Кирилл Янков

Карантин и мобильность. Как должен работать транспорт во время пандемии

Как, не останавливая весь транспорт, сделать его безопасным – разредить людей в вагонах, автобусах и самолетах, на вокзалах и остановках?



Сотрудники Роспотребнадзора готовятся к обработке автобуса. Петрозаводск.

Фото: Илья Тимин / РИА Новости

В пятницу глава Карелии Артур Парфенчиков остановил весь общественный транспорт в республике, кроме такси. Росавиация тем временем предлагает серьезно ограничить авиасообщение внутри России, а авиакомпания «Победа» уже решила отменить все рейсы с 1 апреля по 31 мая. Что будет с транспортным сообщением в России в случае дальнейшего развития пандемии коронавируса? **Кирилл Янков** рассказывает, что нужно сделать, пока не введено чрезвычайное положение и транспорт не встал сам.

До сих пор на некоторых отдаленных станциях за заборами стоят паровозы, снятые с линий еще полвека назад. Стоят они на случай военного конфликта – сети для электровозов легко вывести из строя, а для паровоза нужны только уголь и вода.

Но в наступающей чрезвычайной ситуации паровозы не помогут: для этой беды планы мобилизационной подготовки не составлены. Как, не останавливая весь транспорт в стране, сделать его безопасным – разредить людей в вагонах, автобусах и самолетах, на вокзалах и остановках на расстояние полтора-два метра, критичное для передачи инфекции воздушно-капельным путем?

Небольшое расстояние можно пройти пешком, проехать на велосипеде, наконец, безопасен индивидуальный автомобиль. Но автомобиль есть не у каждого, не всем по карману такси, а дороги не рассчитаны на то, что весь имеющийся автопарк разом поедет.

Что можно и нужно делать сейчас

Итак, автомобиль, с которым долго и с разной степенью успеха борются в крупнейших мегаполисах мира, неожиданно стал безопаснее общественного транспорта, куда в тех же мегаполисах людей загоняют. Проблема в том, что есть города, где общественный транспорт относительно немногочислен, а есть – где он перегружен. Например, метрополитены во французском Лилле или российской Самаре безопасны – даже в пиковые часы толпы в вагонах нет, а вот в Москве или Токио – опасны. Можно закрыть метрополитены, как сделала Украина (причем закрыла и переполненный в Киеве, и немногочисленный в Днепре) – но толпы стали штурмовать наземный транспорт, куда не велено было пускать больше 10 или 20 человек. В итоге в Киеве отменили и наземный транспорт, оставив несколько маршрутов для проезда по спецпропускам, а улицы намертво встали в автомобильных заторах.

При этом создавать очереди на вокзалах, при входе в метро, на остановках наземного транспорта категорически противопоказано – никаких полутора метров между пассажирами в очередях не обеспечить. И нужно учитывать особенность самых массовых видов транспорта – метро и электричек. В Москве в каждый состав метро можно зайти через 32 двери, в электричку – через 22. Теоретически можно поставить у каждой двери дежурного, запуская не больше 30 пассажиров в вагон – но в этом случае недопущенные в ожидании следующего поезда образуют толпу, по которой инфекция будет свободно гулять (наверное, именно поэтому закрыли украинские метрополитены). Задача более сложная – снизить число пассажиров в метро и электричках, не ограничивая физически доступ в вагоны.

Что же реально можно сделать?

Первое. В каждом крупном городе нужно быстро подсчитать снижение мобильности от принятых мер: перехода на удаленную работу, отмены занятий в школах и вузах, самоизоляции пенсионеров. В Москве пассажиропоток в метро уже снизился на 40%. Можно сделать больше: разнести время начала рабочего дня у тех, кто остается на посту (в том числе начало смены при суточной работе), чтобы «размазать» утренний и вечерний пики. Исходя из этого, рассчитать необходимое количество транспорта – как общественного при безопасной загрузке (установив норму на период карантина: например, половина от количества сидячих мест в вагоне/машине), так и легкового.

Второе. Ограничить количество пассажиров в автобусах, трамваях, троллейбусах по карантинной норме. Следить за ее выполнением в крупном городе водителям несподручно: значит, в салонах вновь должны появиться кондукторы (а во многих городах, например в Петербурге, их и не убирали). Но здоровье кондуктора надо защитить: его рабочее место должно быть в прозрачной кабине-«стакане» у той двери, через которую пассажиры входят. Дооборудовать салоны, поставив вместо пары сидений такие «стаканы», несложно и недорого. Стеклой перегородкой можно отделить от пассажиров и таксиста, что принято во многих странах мира.

Третье. Для привлечения большего количества автобусов ввести карантинный мораторий на борьбу с «серыми» автобусными перевозками. Следить только за тем, что прямо влияет на безопасность: техническим состоянием автобусов, здоровьем водителей, дезинфекцией салонов и соблюдением нормы их загрузки. Все остальное – наличие лицензии, соблюдение маршрута, выдача пассажирам билетов, онлайн-кассы и прочее – сейчас неважно. На период карантина вновь разрешить остановки на маршруте в любом месте по требованию: это уменьшает риск скопления пассажиров на официальных остановках.

Четвертое. В тех городах, в которых жестко боролись с автомашинами, прежде всего в Москве – сделать временный шаг назад. Временные парковочные места (бесплатные или за небольшую плату), в том числе на широких тротуарах. Где можно – дополнительные полосы для движения. Пусть центр Москвы вновь на время заполнится припаркованными автомашинами, если это снизит распространение инфекции.

Пятое. В поездах дальнего следования продавать билеты только по одному пассажиру в купе или отсек плацкарты. В поездах с местами для сидения, в самолетах, в междугородных автобусах – продавать билеты «через одно место», или даже еще меньше, чтобы пассажиры не сидели рядом.

Шестое. Убрать досмотры и рамки там, где они появились в целях так называемой «транспортной безопасности» и не приносят никакого эффекта: прежде всего на железной дороге. Рамки и досмотры на одной станции при их отсутствии на других или просто чтобы зайти в здание вокзала – это показуха и «театр безопасности», опасное с точки зрения передачи инфекции место скопления пассажиров и охранников. Досмотры должны быть там, где они есть в мировой практике – при посадке на самолет и, может быть, на высокоскоростные поезда. Подозрительных пассажиров можно выявлять с помощью видеонаблюдения и при необходимости направлять к ним мобильные группы. Высвободившихся охранников использовать там, где нужны дополнительные рабочие руки – например, в качестве вновь появившихся кондукторов.

Седьмое. Массовые перевозчики пассажиров (но не грузов) должны войти в программу чрезвычайной федеральной финансовой помощи: это и авиакомпания, и железнодорожные пассажирские компании, и метрополитены. Чтобы не погрязнуть в длинных расчетах и дискуссиях, размер такой помощи можно установить сообразно той выручке, которую перевозчики не получают из-за карантинных ограничений на количество пассажиров в салоне или вагоне. Наземный городской транспорт и междугородные автобусы так субсидировать не нужно: крайне сложно проконтролировать, сколько и куда сделано рейсов – система контроля для наземного транспорта, в отличие от поездов и самолетов, выстраивается годами. Те города, где система контроля за движением налажена, надо стимулировать компенсацией карантинных убытков федеральными субсидиями. Но поощрять перевозки автобусами и поездки легковыми машинами можно и по-другому: например, временно отменив акциз на моторное топливо и транспортный налог.

Эти меры приведут к снижению наполняемости и массовых видов транспорта, регулировать которую напрямую невозможно: метро и электричек. Но там, где можно (к сожалению, на основных линиях Москвы и Петербурга практически нельзя) надо увеличивать частоту и составность, цель – не более 20–30 пассажиров на вагон метро и электрички даже в пиковые часы.

Ну и, конечно, никто не отменял регулярную дезинфекцию всех поверхностей, до которых могут дотрагиваться пассажиры и персонал. Причем не только в парках и депо, но и в пути следования.

Что надо учесть на будущее

Теперь стало очевидно, что существует такой вид чрезвычайной ситуации, при котором автомобиль становится приоритетнее общественного транспорта. Значит, при всех реконструкциях центров и ограничении автомобилей нужно предусматривать возможность в час «икс» пустить автомобили обратно.

Нужны жесткие требования к плотности застройки (жилой, общественной, производственной) в зависимости от транспортных коммуникаций. Общественный транспорт, в том числе метрополитены, надо проектировать с расчетом на то, чтобы все пассажиры даже в пиковые часы были обеспечены сидячими местами.

Ну а мобилизационные планы транспортных организаций должны быть нацелены не только на военный конфликт, но и на карантин.

А паровозы еще понадобятся для поездок с туристами.