

**Ulaşım ve Toplu Taşıma
Sistemlerinin
Korona (Covid-19)
Virüs Salgınından
Etkilenme Refleksleri**

Ulaşımın amacı, insanlar ve eşyayı en kısa sürede daha ucuz ve emniyetli bir şekilde taşımaktır.

Devletin temel görevi ise; ekonomik ve toplumsal gelişmelerin yarattığı ihtiyaçları karşılayabilecek şekilde ulaşım kapasitesini yaratan, ülke ve toplum çıkarlarına uygun ulaşım sistemlerini kurmak ve koordine etmektir.

Ulaştırma sistemleri ve hizmetleri, modern ekonomilerin ve toplumsal gelişmenin temel ögesidir.

Hızlı kentleşme, sanayileşme ve nüfus artışının beraberinde getirdiği sorunlar hiç kuşkusuz ulaşım sektörüne de yansımaktadır.

Kentlerin nüfus ve alan olarak büyümesine paralel olarak kent içi ulaşım talebi de hızlı bir şekilde artış göstermiş, ancak pek çok kentte olduğu gibi artan talebe cevap verecek düzeyde ulaşım altyapısı tesis edilememiştir.

Buna bir de özel araç sahipliğinin artması eklenmiş, sonucunda da otomobile dayalı bir ulaşım yapısı ortaya çıkmıştır.

Sonuçta da yüksek altyapı gideri, trafik sıkışıklığı, aşırı yakıt tüketimi, gürültü ve hava kirliliği, sosyal ayrışma ve kentsel alanların verimsiz kullanımı gibi sorunlar ülkemizde ve dünyanın pek çok yerinde yaşanan ana sorunlardır.

Salgın durumu, kenti sinir ağları gibi bir birine bağlayan, insanların ve yükün bu ağ içinde hareket etmesini kısıtlayan ve etkisi altına alan unsurlardandır. İnsan hareketliliğinin yoğun olduğu bu ağ içinde alınan tedbirler bir çok kişinin maruziyetini engellediği gibi bu alanlarda yapılan bilgilendirmeler de geniş kitlelere ulaşabilmektedir.

Korona (Covid-19) virüs salgını bir çok alanı etkilemektedir. Düşük ön belirtiler ve sinsi ilerleyişinin yanında bulaşma hızının yüksek olması tedirgin edici boyutlara ulaşmasındaki en önemli etmenlerdendir. Bu durum herkesi ve her kesimi tehdit etmektedir. Bundan dolayı bu konuda ciddi bir iş bölümü ve topyekün bir mücadele gerekmektedir. Bu nedenle herkes kendi alanı çerçevesinde en iyi çalışmayı yapmak zorundadır. Herkes sağlık çalışanı yada hasta olmadığına göre; geri kalan işlerin halledilmesi, geri kalan işlerin toparlanması, ileriye doğru planlanması gerekmektedir. Bu alanlardan biri de hiç şüphesiz Ulaşım ve Toplu taşıma alanlarıdır. Bir çok kişinin kullandığı, kullanmaya devam etmek zorunda olduğu, salgınla mücadele sırasında hem destek hem de önlemlerin alınması gerekli en önemli alanlardan biri kuşkusuz Ulaşım ve Toplu taşıma alanıdır.

COVID-19 ekonomimize ve ulaşım sistemine benziyor ve kulağa kabus gibi geliyor. Otomobil, havayolu ve diğer taşıtlardan ulaştırma imalat sanayi, bu krizden önce düz veya düşük birim satışlar yaşıyordu. Ticari havayolu şirketlerinin duyurularına göre yolcu gelirlerinde büyük bir düşüşe hazırlanıyorlar ve bu da yerli ve küresel kapasiteyi düşürüyor ya da ortadan kaldırıyor. Petrol fiyatları serbest düştüğü için, yakıt ve elektrikli araçlara olan talep, otomobil endüstrisine yeniden bir yük getirilmesini gerektirebilir. Lojistik sektörü malları taşımak için çalışırken, genel ekonomik talep önümüzdeki aylarda bir düşüş görecektir.

Bir kaç başlık altında bunları toparlayacak olursak; sürecin anlaşılması ve hızlı yönetilmesi noktasında fayda sağlayacaktır.

Toplu Taşıma Sistemleri Açısından Korona (Covid-19) Etkisi

Şehir içi toplu taşıma sistemi;

Kent yaşantısının en önemli bağlacı toplu taşıma sistemidir. Büyüyen kentler artık insanların belli bir mesafeyi katetmesi için yürümek yerine farklı alternatifleri ortaya çıkarmış ve çoğu durumda zorunlu kılmıştır. Özellikle büyükşehirlerde yürüme mesafesinde iş olanağı çok az bir kitlenin erişebildiği bir imkandır. Bunun dışındaki çoğu insan evden işe, işten eve veya herhangi bir yere gitmek için toplu taşıma araçlarını kullanmaktadır. Büyük bir yoğunluğun kullandığı bu ortak alanlar, salgın hastalıklar için ciddi riskleri beraberinde getirmektedir. Korona virüs salgını için de en büyük risk alanlarından biri şehir içi toplu taşıma sistemleri ve durak, istasyon, iç mekan gibi ortak kullanılan alanlardır. Her ne kadar belirli salgın karşısında bağışıklık sistemini geliştirdiği için toplu taşıma kullanıcıları az etkilenir tarzında görüşler olsa da bu henüz çözülememiş bir salgın olan korona (covid-19) için söz konusu değildir.

Bu aşamanın ikincil boyutu ise; hem kamu iştirakleri hem de özel sektör kullanıcıları tarafından işletilen hatlardaki verimliliğin düşmesi nedeni ile oluşacak ekonomik sıkıntılardır. Yani işletmeden kaynaklanan ekonomik sıkıntılar.

Ülkemizde toplu taşıma sistemi daha çok yoğunluk üzerine kurgulandığı için; şu andaki yoğunluğun, personel , yakıt, kredi, amortisman gideri gibi giderleri karşılama imkanı olmadığı gibi süreç devam ettiği sürece bu yük yolcu taşımacılığı yapan sektörleri olumsuz etkileyemeye devam edecektir. Bu konuda acil çözümler ortaya konamaması kısa bir süre sonra bu alanda çalışan çoğu paydaşın işi durdurmasına neden olacaktır. Bu ekonomik yükü kaldırabilecek sektörün içinde hiç bir paydaş yoktur. Şehir içi işletme maliyetleri açısından özellikle lastik tekerlekli taşımacılık yapan grupları; otobüs, dolmuş, servis, taksi vb. grupları ciddi manada olumsuz etkileyecektir, etkilemektedir. Okulların kapalı olması nedeni ile çoğu servis sağlayıcısının işi durmuştur. Şehir içi yolcu taşımacılığı yapan otobüs ve dolmuşlar için de ciddi manada iş azalmış, gelirler sadece yakıt maliyetini bile karşılayamaz hale gelmiştir. Salgın sürecinin getirdiği ve salgın ortadan kalksa bile devam edecek en önemli konulardan biri de toplu taşınmadan kaçınma konusudur. Sosyolojik olarak bu kaçınmanın ortadan kaldırılması bile ciddi bir süre gerektirmektedir.

Şehirler arası seyahat için kullanılan toplu taşıma seçenekleri

Çoğunlukla otobüs, uçak ve kısmen trenle yapılan yolcu taşımacılığı, yasak ve kısıtlamaların geç uygulanması nedeni ile riski ve salgının yayılmasındaki en önemli sorunlu alanlardan biri konumundadır. Şu an her ne kadar kısıtlama olsa bile aynı ortamı kullanan yolcuların, uzun mesafeli yolculuklarda yaşayabilecekleri riskler devam etmektedir. İşletme maliyetleri gelirlerin büyük oranda azalması ile karşılanamaz hale gelmiştir.

Öz sermayesi olan, kredi borcu olmayan, kriz ortamını fırsata çevirip sonrasında sektördeki payını arttırmak isteyenlerin dışında işletme yapılabilecek bir alan değildir. Tren ile yolcu taşımacılığı zaten kar getirici bir alan değil kamu hizmeti sağlayan bir alandır. Yolcu oranın düşmesi, sefer sayılarının buna göre düzenlenmesi gibi faaliyetler nispeten bu alandaki zararı daha az seviyelerde tutacaktır. Diğer sektör paydaşlarına göre toparlanma süreci, tercih edilme potansiyeli daha yüksektir.

Lojistik (yük taşımacılığı); Türkiye’ deki yük taşıma sistemi bireysel bazda hareket eden lastik tekerlekli (tır, kamyon, kamyonet gibi) sistem üzerinden kurgulandığı için; demiryolu, deniz ve havayolu ile taşımacılık sistemlerine göre daha fazla riskler barındırmaktadır. Özellikle çalışan yoğunluğu ve işletme yönünden ciddi zafiyetlere neden olmaktadır.

Ulaşım konusunun en önemli etmenlerinden biri de entegrasyondur. Yük taşımacılığı konusunda paydaş olan gruplar; karayolu, demiryolu, deniz ve havayolu ile taşımacılık sistemleri arasındaki gruplardan hangisi etkilenirse etkilensin diğer grubu da ciddi manada etkileyecektir. Mal üretimi noktasında da ciddi sıkıntılar yaşandığı için ister istemez tedarik süreci tıkanmaktadır. Karayolu ile gelen bir malı eğer denizyolu ile sevk edemezseniz; yük gemisi limanda kalır ve bir sonraki seferi askıya almak zorunda kalır. Bu ve benzer durumlardan dolayı sektörün tamamını etkiler ve etkilemeye de devam edecektir salgın süreci

Şehir içi taşımacılık yapan grupları, lokanta, kafe vb. alanlar kapalı olduğu için olumsuz etkiyecektir.

Kargo taşımacılığında ziyade kargo dağıtımını yapan personelin taşıdığı risk bir hayli yüksek; kişisel koruyucu donanım kullanmaları az ve yetersiz; maruziyet sınırlarını belirlemek mümkün değil, firmaların bireysel bazda personellerini korumaları gerekmektedir.

Lojistik (yük) taşımacılığında kullanılan yöntem sorgulanmalı; tır taşımacılığı değil de daha toplu bir taşıma sistemi olan demiryolu, deniz ve kısmen havayolu taşımacılığı salgın olasılığını insan yoğunluğu açısından (daha az insan gücüne ihtiyaç duyduğu için) düşüreceği gibi oluşturduğu taşıma (lojistik) sistem itibari ile de avantaj sağlayacaktır; Yakıt ve personel giderleri, işletme maliyeti, dış etkilerden etkilenme oranı karayolu taşımacılığına göre daha düşüktür. Ülkemizde maalesef kurulu demiryolu altyapısı bu kapsamda ciddi oranda kurgulanmadığı gibi yeni planlanan ve yapılan yüksek maliyetli hatlar (YHT) yük taşımacılığı için kullanılamamakta.

Havayolu ile taşımacılık konusunda da benzer sıkıntılar yaşanmaktadır. Yaşanan kısıtlama ve durgunluklar nedeni ile yük oranında yaşanacak azalmalar ve benzer işletme maliyetleri nedeni ile bu sektörde ciddi yaralar alacaktır. Bu sektörün diğer sektörlerle nazaran yaşayacağı ekonomik sıkıntının ölçeği, büyüklüğü bir hayli fazla olacaktır.

Hava yolculuğu söz konusu olduğunda, günde yüzlerce uçuşun iptal edildiğini ve havayolu endüstrisinin hayatta kalmak için mücadele ettiğini görüyoruz. **Uçuş süresi uçuş için yeterli yakıt oranı (yeterli yakıt, düşük ağırlık) ve yolcu yoğunluğu parametreleri ile planlanan uçuşlarla ancak kar yakalayabilen şirketler; bu durumda nasıl ayakta kalabilir?**

Havayolu endüstrisi virüs tarafından harap edildi. Belki sürece ciddi bir ekonomi paketi sunan ülkeler için sektörün ayakta kalması mümkün olabilir, ancak havayolu şirketleri bu süre boyunca ve sonrasında oldukça uzun bir süre daha büyük bir enerji ile süreçten sıyrılabilmek için mücadele etmek zorunda kalacaktır.

Hava taşımacılığı tarafından o kadar çok ekonomik faaliyet yönlendirilir ve kolaylaştırılır ki, sonrasında dalgalanma etkileri uzun süre hissedilecektir. Turizm kesinlikle büyük bir darbe alacaktır. Sağlık tehdidi azaldıktan sonra bile insanlar bir süre turizm için seyahat etmekten kendilerini alı koyacaktır; çünkü kendilerini rahat hissetmeyeceklerdir. İşletmeler, ancak havayollarının insanlar tarafından güvenli olduğu düşünüldükten sonra tekrar seyahat etmeye teşvik etmek için cazip indirimler sunacaklardır.

Tabi bu süreç içinde ayakta kalanlar için söz konusu olan bir durum.

Toplu taşıma himayesindeki dramatik ve küresel düşüş, transit acentelerinin hizmetlerini finanse etme kabiliyetini daha da etkileyecektir. Bir çoğu, daha sık dezenfekte etme, sürücülerini uygun ekipmanla koruma, insanların otururken sosyal mesafe minimumlarını koruması için ekstra önlemler aldı. Bunun yanında bazıları sürücüyü korumak için ücret ödemesini ve ön kapiya binmeyi tamamen kaldırdı.

Bu önlemler ücretsiz değildir ve zaten kısıtlanmış bütçeleri olan yapılar üzerinde derin etkileri olacaktır. Önümüzdeki bir kaç ay içinde gerekli kapsamı sağlama ile; hizmet sıklığını ve genel hizmeti azaltma arasında daha zor seçimler yapmak zorunda kalınacak.

Salgın, para kazanma amaçlı bir girişim değil, eski soruları ve toplu taşımacılığın temel bir kamu hizmeti olarak amacı ve rolü hakkında dürüst, ihtiyaç duyulan bir yansımayı gündeme getiriyor. Ayrıca, toplu taşımanın gelecekte olduğu gibi aynı zirvelere sahip olmayan bir gelecekte nasıl görüneceği sorusunu gündeme getiriyor.

(ABD'de Kongre, bazı acıları geçici olarak hafifletecek, ancak sektörle ilgili kronik sorunları çözmeyecek olan tarihi 2 Trilyon dolarlık teşvik paketinin bir parçası olarak toplu taşımaya 25 Milyar Dolar ayırtı.)

Özetleyecek olursak;

Salgın süreci, özellikle iş hayatlarını kredi alarak devam ettiren işletmeler için aylık ödemeleri gereken kredi ödemelerini yapma zorluğu yaşamalarına veya muhtemelen bir çok işletmenin, işleticinin ödeyememe nedeni olacaktır.

Yolcu taşımacılığı yapan işletici, işletme ve kamu iştiraklerinin yolcu oranında yaşanacak ciddi düşüş nedeni ile yaşayacakları ödeme sıkıntıları çok kısa süre geçmeden sistemin işleyişini durduracaktır.

Kamu iştirakleri borçlanarak veya farklı bir kaynakla süreci devam ettirebilir. Ancak özel işletmeler ve işleticiler özellikle en önemli gider kalemi olan ve peşin almak durumunda oldukları yakıt giderini bile belli bir süre karşılayamayacak duruma gelecektir.

Bunun yanında ödemeleri gereken sözleşme , kredi, kira, personel vb. giderlerini ödeyebilme imkanları büyük ölçüde yoktur.

Süreci kurtarabilmek için diğer gayrimenkullerini satma veya finansman için kredi bulma yoluna gitmeyi tercih edecektir büyük bir kısmı; bu da ileri boyutta geleceklerini ipotek altına alacaktır.

Salgın süreci özellikle büyükşehirlerde toplu taşıma hizmeti veren sektörü ciddi manada yaralayacaktır.

Özellikle Ankara ve İstanbul başta olmak üzere ülkemizde kişisel araç kullanımı tercihi trafik yükünü olumsuz etkileyen en önemli etken nedenlerdendir. Yaşanan salgın süreci kişisel araç kullanım tercihini arttıracak önemli bir süreçtir. Her ne kadar dışarı çıkma yasakları, okulların tatil edilmesi gibi nedenler trafik yoğunluğunu ciddi manada düşürse de;

salgın sonlansa bile ciddi bir süre toplu taşınmadan kaçınma devam edeceği için kişisel araç kullanımı artacaktır.



İç Mekandan Kaynaklanabilecek Riskler

Tren, uçak ve otobüslerin iç mekanları ve ağ üzerindeki istasyonlar ve duraklar, COVID-19 gibi damlacıklara yayılan bir hastalığın gelişmesi için mükemmel bir ortamdır .

İnsan yoğunluğunun arttığı alanlarda, enfekte olmuş kişilerle doğrudan temas riski artmaktadır.

Yaklaşık 1000 yolcu tek bir trene binebilir. Bu, enfekte bir kişi öksürür veya hapşırırsa virüsün damlacıklar yoluyla yayılma potansiyelini büyük ölçüde artırır.

Yaklaşık 50-100 yolcu alabilen şehir içinde kullanılan otobüslerle ilgili yolcu sayısı yarıya düşürülmesi ile ilgili bir uygulanma uygulanmakta; yani 25-50 yolu ile otobüslerde yolcu taşımacılığı yapılacaktır. Oran yarıya indirilse bile; bu ortamda, enfekte bir kişi öksürür, hapşırırsa veya ortak bir yüzeye temas ederse, virüsün yayılma potansiyeli büyük ölçüde toplu bir şekilde artmaya devam edecektir. Otobüslerin, farklı duraklardan yolcu alması, gün içinde normal koşullarda 6 civarında sefer yapıyor olması ve her sefer ve her durakta otobüsler dezenfekte edilemeyeceği için; salgın yayılma riski halen daha devam etmektedir.

Bu durum risk oranları farklı olsa bile metro, dolmuş, servis ve taksi ile yolcu taşımacılığı yapan tüm sistem için geçerlidir.

Trenlerin ve otobüslerin içindeki tutamaklar ve koltuklar ile istasyonlardaki yürüyen merdiven korkulukları gibi diğer yüzeyler, bulaşıcı burun ve boğaz deşarjlarına ev sahipliği yapacak en önemli yüzeylerdir. Yeni araştırmalara göre, bu virüs saatlerce günlerce yüzeylerde yaşayabilir, hatta havada belli bir süre kalabilmektedir.

Her ne kadar çoğu bulaşıcı virüs müdahale planında toplu taşıma durdurmaları yaygın olsa da, toplu taşıma kullanımı ile solunum yolu enfeksiyonu arasındaki ilişkinin kanıtları aslında nispeten zayıftır.

Yapılan bir araştırmaya göre; Toplu taşıma kullananların akut solunum yolu enfeksiyonu alma olasılığının, kullanmayanlara göre altı kat daha fazla olduğu bulundu.

Bununla birlikte yapılan bir çalışmaya göre, düzenli toplu taşıma kullanımının bir hastalığa yakalanma olasılığının daha az olduğu ile ilişkili olduğunu bulmuştur. Bunun nedeni, düzenli kullanıcıların tekrar tekrar maruz kalmaları durumunda yaygın solunum yolu virüslerine karşı koruyucu antikorlar geliştirmesidir.

Ne yazık ki, bu koruma COVID-19 koronavirüs gibi yeni bir virüs için geçerli değildir.

Bu çalışmada en fazla risk altında olanlar, daha çok ortak yüzeyler ve insanlarla temas ettikleri için kalabalık istasyonları kullanan yolculardır.

Toplu taşıma sistemi tamamıyla kapatılabilir mi?

Veriler, toplu taşıma araçlarının kullanıma kapatılmasının etkilerinin, şehrin üst ucunda düşük gelirli banliyölere göre daha keskin hissedileceğini düşündürmektedir. Bu rakamlar insanların alternatifleri hakkında bir veri ortaya koyamaz, yerel bazda değerlendirilip insanlara alternatif ulaşım modları sunulması, uzaktan erişim imkanı sağlanması ile toplu taşıma oranları azaltılabilir.

Yüksek gelirli hane halklarının birden fazla arabaya sahip olma olasılığı daha yüksektir. Ayrıca, park etme, benzin ve ücretli geçişler gibi işe gitme maliyetlerini karşılamak için daha iyi imkanlara sahiptirler. Toplu taşıma araçları kullanılmazsa bile kişisel araçlarını kullanabilirler.

Mülkiyet fiyatlarının yüksek olduğu şehir içi bölge sakinlerinin, daha kısa bir işe gitme mesafesine sahip olma olasılığı daha yüksektir. Toplu taşıma ihtiyaçlarını, kısa bir yürüyüş, bisikletle veya taksi ile karşılayabilirler.

Bu olağan dışı koşullar altında farklı çalışma gruplarının ne ölçüde yenilik yapabileceği ve uzaktan çalışma uygulamalarını benimseyebileceği bilinmiyor. Bununla birlikte, şu anda evden çalışabilen insanların yüksek gelirli, yüksek eğitilmiş beyaz yakalı işçiler olma olasılığı daha yüksektir .

Hizmet sektöründe düşük gelirli işçilerin çoğu için uzaktan çalışma bir seçenek değildir. Ödeme almak istiyorlarsa işyerlerine gitmek ve iş yerinde çalışmak zorundadır.

İşçiler gibi bu sektörde çalışan kontrol ekibinin de işin devamı için işe devam etmesi gerekmektedir. Bu nedenle işçilerin büyük bir çoğunluğu işe gitmek için toplu taşıma aracı (otobüs, dolmuş, servis) kullanmak zorundadır. Yoğun çalışma temposu, kalabalık ortamda çalışma zorunluluğu, ortak alanları kullanma gerekliliği ve işe gidiş gelişlerini çoğunluk itibarı ile toplu taşıma ile yapıyor olmaları bu grubun salgını yayma olasılığını ciddi oranda arttırmaktadır. Aynı zamanda bu grubun çoğu, ülkemizde kısıtlama yapılmayan, yani 20 ile 65 yaş grubu arasında kalan kitleden oluşmaktadır. Bu grupta çalışan kişiler, çalışma arkadaşları, gelen malzeme, toplu taşıma kullanma vb. nedenlerden ötürü ciddi risk altındadır.

Bu işçilerin büyük bir çoğunluğu işe gitmek için toplu taşıma sistemine güvendiği için, işe gidecekleri yedek bir araca sahip olma olasılıkları da düşüktür. Bu durum çalışma sektörü için az seçenek bırakıyor.

Güvenli servis araçları, alternatif ulaşım modları eksikliği de süreci negatif etkilemektedir

Genel olarak, COVID-19'un etkileri şüphesiz düşük gelirli grupları ciddi manada etkileyecektir. Ortaya çıkabilecek ekonomik krizden en çok etkilenen gruplar da yine orta ve düşük gelirli vatandaşlardır. Toplu taşıma araçlarına bağımlı olan düşük gelirli hane halkları için toplu taşıma kısıtlamaları, onların yaralarını daha da derinleştirecektir.

Sağlık çalışanları (doktor, sağlık personeli, ara ve yönetici personeller gibi), emniyet görevlileri vb. gruplarında erişebilirliğini sağlamak normal dönemdekinden daha elzem bir durumdur.

Sonuç olarak, salgını önleyici çeşitli önlemler alınarak, gerekli tedbirler çerçevesinde kısıtlama getirilerek toplu taşıma hizmeti devam ettirilmesi gerekmektedir. Bunun yanında özellikle sağlık çalışanları için özel servisler, temassız ödeme imkanı sunulması, alternatif ulaşım modları oluşturulması (bisiklet yolu gibi) sürece katkı sağlayacaktır.



Global tedarik zincirinin karşılaştığı ciddi zorluklar

Vakalar ve ölümlerin artmasıyla borsalar **önemli bir düşüş yaşadı** ve dünya bu durumu yakından izliyor.

Virüs zaten küresel ulaşım sistemi üzerinde ciddi bir etkiye sahip.

Paylaşılan ulaşım şekilleri acil bir şekilde en çok kısıtlayan Çinli yetkililer, Wuhan şehri çevresinde karantina oluşturma , toplu taşıma araçlarını **kapatma** ve seyahati kısıtlama konusunda eşi görülmemiş bir adım attı.

Bundan kısa bir süre sonra, **ABD hava taşıyıcıları** Çin'e gidiş ve geliş uçuşlarının çoğunu durdurdu.

Ulaşım açısından bakıldığında, Wuhan bölgesindeki seyahat sınırlı yolculuklar dışında durdu. Ülkenin geri kalanında, ulaşım ağı üzerinde yaşanabilecek etkilerin oluşturabileceği riskler daha fazla anlatılmaya başlanmıştır.

Karantinaya tabi olmayan Şangay ve Pekin'de metro sistemlerindeki binicilik sırasıyla yüzde 85 ve yüzde 91 oranında düştü.

Şehirlerarası tren seferleri yüzde 80'den fazla düştü.

Yurtiçi havayolları ülke içindeki günlük 13.000 uçuşu kesti.

Gerekçeli olsun ya da olmasın, paylaşılan ulaşım biçimleri en çok etkilenen alanlardır. Ancak yine de tüm ulaşım modlarını etkileyen insanların sadece yüzde 30'u çalışmak zorunda kalmaktadır.

Bu eğilimler Çin'in ötesine uzanıyor. Stokları **gemisi hatları** , **havayolları** ve benzeri diğer paylaşılan ulaşım hizmetleri **Uber ve lyft** hizmetleri ciddi düşüş yaşamıştır.

Öte yandan, Wuhan karantinası Çin' de **eve teslim** hizmetlerinde ciddi bir fırsat olmuştur.

Koronavirüs salgını küresel tedarik zincirlerinin nasıl işletildiğini ifşa etmektedir.

Yük gönderileri küresel ölçekte **düşüyor** ve talep yetersizliği yüzde 70 nakliye fiyatlarını yükseltiyor.

Virüsün yayılması endişesi nedeniyle bazı sevkiyatlar Wuhan bölgesinde ve dışında durdurulurken, hava ve deniz taşımacılığındaki düşüşün çoğu kapalı **işletmeler ve** fabrikalardan kaynaklanmaktadır .

UPS ve FedEx gibi yük göndericileri sarkma talebi **nedeniyle uçuşları** durdurmak zorunda kaldı.

Yük sevkiyatlarındaki düşüşlerin dünya çapında dalgalanma etkileri olabilir.

Örneğin, Washington Eyaletindeki istiridye çiftçileri, normalde Çin mallarıyla yüklenen gemiler gelmediği **için ürünlerini** Asya'ya **nakletmekte** zorlanıyor.

Daha zayıf gönderiler, **zaten mücadele halinde** nakliye endüstrisini ciddi etkileyebilir.

Pasifik'ten geçen tam zamanında ürün getiremeyen tedarik zincirleriyle, otomobil üreticileri montaj için **hayati parçalardan yoksun kalmakta ve** üretimi yavaşlatmaktadır. Bu tür aksaklıkların ürün satılma yeteneği üzerinde kısa vadeli etkileri olacaktır, ancak uzun vadede şirketleri salgın risklere maruz kalan tedarik zincirlerini yeniden planlamaya zorlayacaktır.

Ulaştırma ajansları pek çok sektöre oranla beklenenden daha hazır karşıladı salgını.

Süreçte, toplu taşıma araçlarından, havaalanlarına kadar ulaştırma ajansları acil durum hazırlık kılavuzlarını hayata geçirmekte ve potansiyel krizleri ele almak için stratejik yatırımlar yapmaktadır.

Transit ajansları, olası bir salgın sırasında operasyonların devam etmesini sağlamak için

maskeler, tabelalar ve **dezenfektan kaynakları** için **milyonlarca dolar** yatırım yapıyor . Özel şirketler de çalışanlarının ve müşterilerinin güvenliğini sağlamak için **politikalar uyguluyorlar** .

Koronavirüs salgını yayılmayan bölgelerde, ulaşım hizmeti normal şekilde devam edebilir ve devam etmelidir. Ancak işletmeler ve ulaştırma organizasyonları, bilinmeyen sonuçlara

hazırlanmak ve devletin kontrol altına alma ve azaltma stratejilerine yardımcı olmak için beklenmedik durum planları hakkında düşünmeye başlamalıdır.

Koronavirüsü çevreleyen korku ve valinin insanların olabildiğince evde kalmasını zorunlu kılan yürütme kararı, metro bölgesindeki toplu taşımayı azalttı. Bölgesel Ulaşım Bölgesi (RTD) yolcu oranlarında ciddi düşüşler yaşadı ve demiryolu ve otobüs servisini azaltmaya karar verdi.

Toplu taşıma kullanımında çarpıcı bir düşüş yaşanmıştır.

Colorado'da veya ülkenin başka bir yerinde görülmemiş bir durum. II. Dünya Savaşı'nın bitiminden sonra toplu taşıma kullanımında uzun bir düşüş yaşanmıştır, ancak bunun nedeni:

- a) savaş sırasında benzin oranı ve otomobil kullanımını caydıran diğer önlemler nedeniyle çok yüksek toplu taşıma kullanımı ve
- b) savaştan sonra otomobilin popülerliği ve satın alınabilirliği ve transit yatırım eksikliği.

Ancak bu düşüş birkaç hafta değil, birkaç on yıl boyunca gerçekleşti.

Servis kesintileri uygun bir tepki mi, yoksa servis azalması hala toplu taşıma kullanması gerekebilecekleri caydırır mı?

Mevcut durumun koşulları göz önüne alındığında, transit hizmet kesintileri uygun bir yanıttır.

Toplu taşıma, kritik çalışanların ve tüketicilerin (sağlık çalışanları ve hastaları, bakkal çalışanları ve tüketicileri, vb.) çalışabilmeleri ve kritik mal ve hizmetlere erişebilmeleri için temel düzeyde hizmete odaklanmalıdır. Bu, sabah ve akşam en yoğun saatlerinde hizmeti daha yüksek seviyelerde tutmak, ancak günün diğer saatlerinde geri dönmek anlamına gelir.

Toplu taşıma araçlarını temiz ve güvenli tutmak için çok proaktif olması ve otobüslerde ve trenlerde mümkün olduğunca fazla sosyal mesafeyi teşvik etmesi gerekir. **Sonuçta, hizmetin doğası toplu taşıma olduğundan zor.**

Hizmet değişiklikleri yürürlüğe girdiğinde, mevcut evde kalma süresi dolar. Bundan sonra önce olduğu gibi toplu taşımanın temel amacı, insanları otobüs ve tren kullanmaya teşvik etmek olacaktır.

Evde kalma talimatlarının geçerliliği, kısıtlama için belirlenen tarihin dolması yada salgın durdu denmesi değildir; sonrasında da bu eylemin uzun bir süre geçerli olması muhtemeldir. Toplu taşımanın normal bir programa geri dönmesi zaman alacaktır. Evde kalma emirleri kaldırıldıktan sonra her zamanki gibi işimize geri döndüğümüz anlaşıldıktan sonra bile sistemin eski haline gelmesi ciddi zaman alacaktır.

Uzun süreli beklentiler ve toplu taşıma için koronavirüs salgından çok fazla ders çıkarabileceğini sanmıyorum. **Toplu taşıma da dahil olmak üzere yaşamımızın birçok yönü üzerinde büyük etkisi olan son derece sıra dışı bir durum ortasındayız.** Bu mevcut salgın geçtikten sonra, toplu taşıma hizmetleri hızlandırabilmeli ve salgın sırasında kenara çekilmiş sürücülerini geri getirebilmelidir. **Sürücüler geçici olarak başka fırsatlar bulduysa bunu yapmak zor olabilir. Alışkanlıkları yönetmek yeni bir sistem kurmaktan daha zordur.**

Koronavirüs salgınının kısa vadeli etkileri: sevkiyat verileri ne diyor? Deniz Taşımacılığı neyi öngörüyor

Yazan: Abudi Zein (Madde No. 48 [UNCTAD Taşımacılık ve Ticaret Kolaylaştırma Bülteni N ° 85 - Birinci Çeyrek 2020])

Coronavirus salgınının tam ekonomik ve ticari etkilerini ölçmek için henüz çok erken. Bununla birlikte, gemi pozisyonlarının (AIS) gerçek zamanlı gözlemlerine ve bu gemilerdeki yükler hakkındaki bilgilere dayanan nakliye verileri, halihazırda konteyner gemilerinin operasyonel davranışında ve sudaki petrol ürünlerinin miktarında bir değişiklik olduğunu göstermektedir.

Abudi Zein tarafından yazılan bir makalede, bu kısa vadeli değişiklikleri, koronavirüs salgınının Çin'in petrol ürünleri üretimi ve ticareti üzerindeki potansiyel etkisi bağlamında ortaya koymayı amaçlamaktadır.

Çin ve dünya çapında kısıtlı konteyner gemileri liman çağrıları

Çin limanlarına yapılan konteyner gemisi ziyaretleri, hem planlanması planlanan gemilerin sayısı hem de Yirmi-ayak Eşdeğer Birimlerdeki (TEU) kümülatif kapasiteleri ölçülerek Ocak sonunda ve Şubat başında düştü (bkz. Şekil 1). Aynı zamanda, kaçırılan liman çağrılarının (yani gerçekleşmeyen tarifeli gemi çağrıları) oranı, Şubat ve Mart aylarının sonlarında görülen seviyelere keskin bir şekilde yükselmiştir (bkz. Şekil 2).

Şekil 1: Çin konteyner liman trafiği: Programlı TEU ve Çin'e giden gemiler



Kaynak: ClipperData, PR Haberleri

Şekil 2: Çin konteyner liman trafiği: kaçırılan liman çağrılarının oranı



Kaynak: ClipperData, PR Haberleri

Tipik olarak, gemi işleten şirketler Çin'deki iki haftalık Ay Yeni Yılı tatilini izleyen haftalarda kapasiteyi düşürüyor. Kaçırılan liman çağrılarının sayısı - nakliye şirketleri, hacim eksikliği nedeniyle bir limanı atlar ve planlanan dönüşlerinde doğrudan bir sonraki limana gider - bu dönemde yükselir. Tatil öncesinde, nakliyeciler genellikle Çin çıkışındaki düşüşten önce malları önceden sipariş ederler, bu da cevapsız liman çağrılarının sayısını en aza indirmeye yardımcı olur.

Bu yıl, hem daha az planlanan hem de daha çok iptal edilen aramalarla trafik yavaşlaması çok daha erken gerçekleşiyor. Bu, birçok havayolu şirketinin uçuş hizmetini iptal ettiğini, hava kargo kapasitesini düşürdüğünü ve üreticileri daha yüksek değerli ve zamana duyarlı kargolar için bile su yoluyla taşınmaya geçmeye zorladığını anlamına geliyor.

Daha da önemlisi, liman çağrılarındaki yavaşlama sadece Çin'de değil, dünya çapında gerçekleşiyor. Nakliye şirketleri, ticaret savaşları yük kapasitesi için küresel talebi yavaşlattığından 2018 yılının Ağustos ayından bu yana çoğu ticaret hattında planlanan kapasiteyi azaltmaktadır. Ocak ayının ikinci yarısında ve Şubat başında, bu düşüş önemli ölçüde hızlandı. Çin'in dünyadaki malların hareketine merkezliliği bunu açıklıyor: Çin limanları konteynırları doldurmuyor veya boşaltmıyorsa, sevkiyatın gitmesi veya gelmesi gereken limanın durması için de bir sebep yok. Daha büyük konteyner gemilerine doğru hareket diğer önemli bir faktördür: kaçırılan bir liman çağrısı artık mevcut kapasite üzerinde daha derin bir etkiye sahiptir.

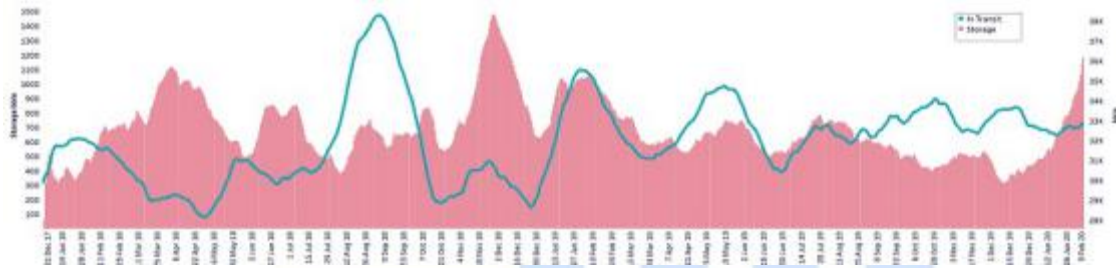
Sudaki artan yağ ürünleri

Çin ayrıca ham petrol için önemli bir talep kaynağı ve rafine ürünlerin tedariki konusunda küresel petrol ürünleri ticareti açısından önemli bir rol oynamaktadır. Ham petrol, yıllık sözleşmeler yoluyla veya aylar öncesinden satın alınan uzun vadeli düzenlemeler altında taşınır. Beklendiği gibi, bu metanın akışı şu anda etkilenmemiş görünüyor. Bununla birlikte, petrol değer zincirinin aşağı yönlü sektöründe stres belirtileri ortaya çıkmaya başlamaktadır.

Enerji ürünlerine yönelik dünya talebindeki değişiklikleri hızlı bir şekilde tanımlamanın bir yolu, gemilerde transit olan bir emtia miktarını ölçmektir. Azalan talep, üreticilerin daha az yük göndermesine, sudaki yağ miktarının azalmasına veya tam tersi şekilde gerçekleşir. Bu metriği kullanarak, jet yakıtı, koronavirüs salgını sonrasında bir yavaşlama belirtileri gösteren ilk petrol ürünü (nakliye yakıtı) olarak ortaya çıkar.

Yılın başından bu yana, transit olan jet yakıtı 2019'daki aynı dönemden% 2 azaldı. Salgının kapsamının daha yaygın olarak bilinmeye başladığı 10 Ocak 2020'den beri ölçüldü, düşüş% 5 oldu (bkz. Figür 3). Bu düşüş, hava taşımacılığı talebinin desteklediği petrol ürünleri pazarının en hızlı büyüyen segmentini temsil eden jet yakıt talebindeki son beş yıldaki istikrarlı artışların zemininde görülmelidir.

Şekil 3: Suda orta damıtma, jet yakıtı, Aralık 2017-Şubat 2020



Kaynak: ClipperData

Diğer bir gösterge, gemide boşta olan bir emtia miktarıdır. Bu “yüzen depolama”, liman tıkanıklığı veya hava gecikmeleri gibi operasyonel faktörler nedeniyle birikebilir veya gemi yükten boşaltma limanına giderken talebin düşmesi nedeniyle oluşur. Bu göstergesi kullanarak, aynı dönemde transit dizel hacminin sabit olmasına rağmen, boşta olan ve hareket etmeyen gemilerde yüzen depodaki yakıt miktarının arttığını gözlemliyoruz (Şekil 4). Dizel ulaşım geliştirmenin önemi, endüstriyel faaliyetin kaba bir göstergesi olması gerçeğinden kaynaklanmaktadır, çünkü diğer şeylerin yanı sıra fabrika fırınlarını, elektrikli kamyonları ve küçük gemileri ısıtmak için kullanılmaktadır.

Şekil 4: Sudaki orta damıtmalar, dizel, Aralık 2017-Şubat 2020



Kaynak: ClipperData

Bu, 2020'nin başında Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) tarafından bir kükürt emisyonu kapağının kullanılmasına rağmen, dizel talebindeki azalmaya işaret ediyor. IMO kükürt başlığının, mevcut tedarikleri zorlayarak fiyatları yukarı çekmesi bekleniyordu. Ancak, yeni düzenleyici rejimin yürürlüğe girmesinden birkaç hafta sonra bu gerçekleşmedi. Geleneksel kara tabanlı dizel pazarından gelen talep zayıflığı, (özellikle Çin'de talebi daha da azaltan) koronavirüs salgını ve rafinerilerin suya daha fazla ürün kattığı gerçeği bunu açıklıyor.

Çin'in petrol ürünleri imalatı ve ticareti üzerinde potansiyel etki

Çin'de karada depolanan ham petrol ithalatı ve ham petrol miktarına ilişkin veriler, özellikle bağımsız rafinerilerin yoğunlaştığı ülkenin kuzeyinde, rafinaj faaliyetinde önemli bir yavaşlama olduğunu göstermektedir. Aynı zamanda, ulaştırma yakıtlarının net çıkışı - jet yakıtı, benzin ve benzin - artmıştır. Uzun vadeli eğilim, ülkedeki talep büyümesi ve rafinaj kapasitesi arttıkça Çin'in petrol ürünleri ihracatının sürekli genişlemesi olmuştur.

Rafineri işletmeleri, özellikle Çin'in kuzeyinde kesiliyor ve bu da, kıyıda dışarı çıkmayı ve karada depolamada artış bekleyen ham petrol gemilerinin birikmesine neden oluyor. Rafineri çalışmaları, kıyıdaki depolama seviyelerindeki değişime (uyduya monte edilen radar sensörleri ile uzaktan ölçülen ve gözlemlenen su bazlı teslimatlardan ve yerli üretim ve boru hatlarına göre teslimatların istatistiksel modellemesinden oluşan toplam) dayalı olarak hesaplanmaktadır.

Bağımsız rafineriler ülkenin kuzeyinde yoğunlaşmaktadır. Çin'in merkezinde ve güneyinde, kamu iktisadi teşebbüsleri petrol arıtma endüstrisine hakimdir ve petrol ürünlerinin ihracat yoluyla bertaraf edilmesinde daha fazla esnekliğe sahiptir. Bağımsız rafinerilerin sadece sınırlı ihracat kotaları vardır. Çin'deki limanlar arasında hareket eden hacim düşerken, dizel ihracatı bir yıl öncesine göre oldukça yüksektir.

Arabalar için benzin ve plastik yapmak için bir başlangıç malzemesi olan hafif malzemeler için, ihraç edilen hacim kabaca geçen yıla uygundur, iç teslimatlar daha yüksektir - 2019'da önemli miktarda yerli arıtma kapasitesinin sonucu

Bununla birlikte, Çin limanlarına yüklenen ve daha sonra deşarj olan gemileri takip ederek ölçülen yurtiçi akışlar, Kasım ve Aralık 2019'da görülen hacmin sadece dörtte üçüdür. Geçen yılın son üç çeyreğinde, yurt içi aylık artış 2020'deki yavaşlamadan önce sevkiyatlar ortalama% 6 oranında tırmanıyordu.

Kriz geçtiğinde ve Çin'in iç talebi düzeldiğinde rafineriler, karada bulunan tanklarda oturan ve işlenmemiş ham petrolle değerlendirilecek. Bu, rafineri faaliyetlerinin artmasına ve ihracatın artmasına neden olarak Çin'in petrol ürünlerinin daha büyük bir net ihracatçısı haline gelmesini hızlandıracak ve küresel pazarlarda arz-talep dengesini artıracaktır.

Koronavirüsün patlak vermesi ve Çin ve şimdi dünyanın dört bir yanına yayılması üreticiler, ithalatçılar ve ihracatçıların kararlarını etkilemektedir. Acil eylemler şimdiye kadar koordine edilmemiş ve noktasal bir yaklaşım sergilemektedir.

Konteyner gemisi operatörleri, üretim tesislerinin uzun süre kapalı kalmasına tepki olarak kapasiteyi düşürüyor

Hint Okyanusu üzerinden Çin'e giden Çok Büyük Ham Taşıyıcılar, endüstriyel emtia ithalatçılarının ithalat hacmini veya bu emtiaları taşıyan gemilerin hızını henüz yavaşlatmadıklarını göstermek üzere yavaşlamak yerine hızlanıyor.

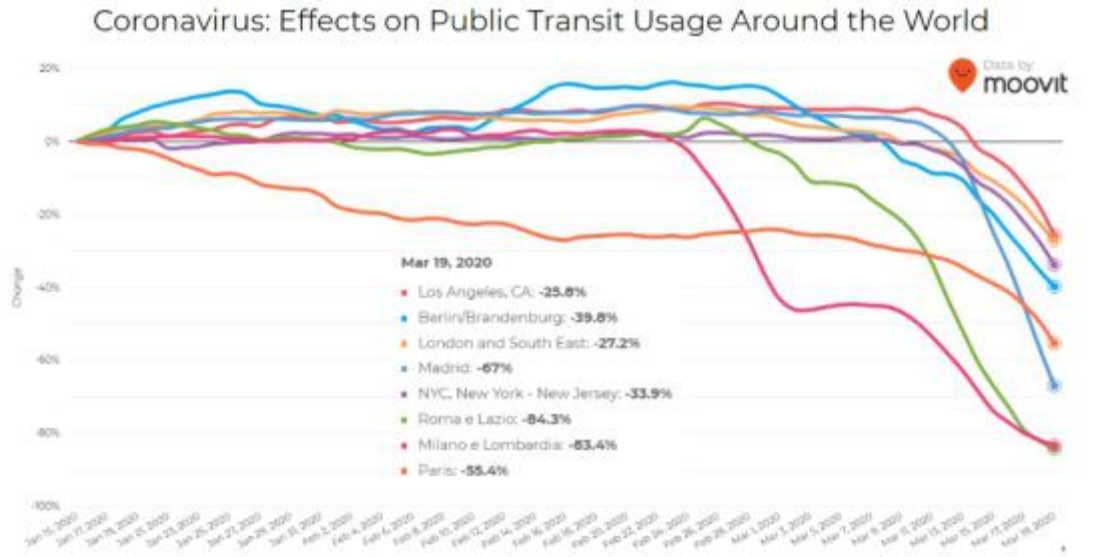
Salgın henüz ilerlemedi, ancak yayılma azaldıktan ve Çin normal iş faaliyetlerine dönmeye başladıktan sonra bile, dünya ticaret sistemine uygulanan stresleri gevşetmek uzun zaman alacak. Nakliye ve ticarete orta ve uzun vadeli eğilimlere dönüşün, 2020'nin ikinci yarısından hatta dördüncü çeyreğinden önce olması olası değildir.



COVID-19, Dünyadaki Toplu Taşıma Kullanım Oranını Nasıl Etkiliyor?

130'dan fazla ülkeyi etkileyen koronavirüs (COVID-19), yeni yılın konusudur. Dünyanın dört bir yanında, hükümetler, işletmeler ve vatandaşlar virüsün artan riskleriyle uğraşıyorlar ve artan sayıda enfeksiyon ve ölümün etkilerinden kurtulmaya çalışıyor. Borsalardan, okullara ve işyerlerine kadar kapanmaya, uluslararası gezintilere kadar sert düşüştü bahsetmemek gerekirse; koronavirüsün tam etkisi, yıllar olmasa da önümüzdeki birkaç ay içinde ortaya çıkmaya devam edecektir. Sosyal mesafe norm haline geldikçe, toplumun başka bir yönü de değişmektedir. Ulaşım ihtiyaçları, toplu taşıma araçlarının kullanımı ciddi manada etkileyecektir.

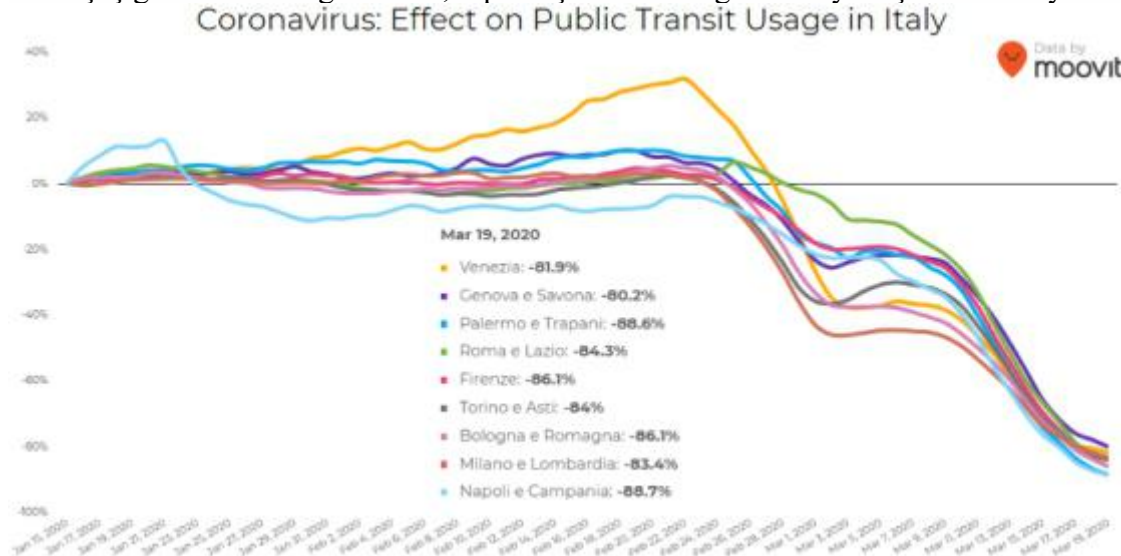
Toplu Taşıma Kullanımı ile COVID-19'a bakış;



Toplu Taşıma Endeksimizdeki COVID-19 toplu taşıma verilerini inceleyelim;

Örneğin, İtalya'da virüsün en sert şekilde etkilediği ülkelerden biri; toplu taşıma, önceki aylara kıyasla dramatik bir düşüş kaydetti.

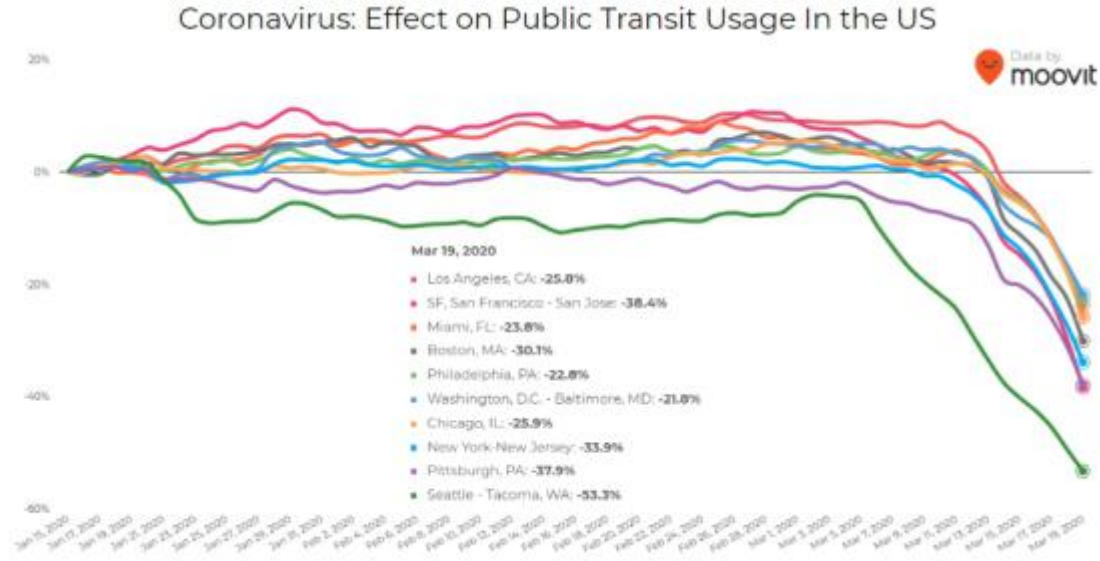
Kuzey İtalya'da Milano ve Venedik'i içeren bir bölge olan Lombardiya'da toplu taşıma kullanımında % 47'lik bir düşüş gözlemlerken, Parma, Piacenza ve Reggio Emilia'da % 43'lük bir düşüş gördük. Ülke genelinde, toplu taşıma biniciliği Mart ayı başında % 50'ye düştü.



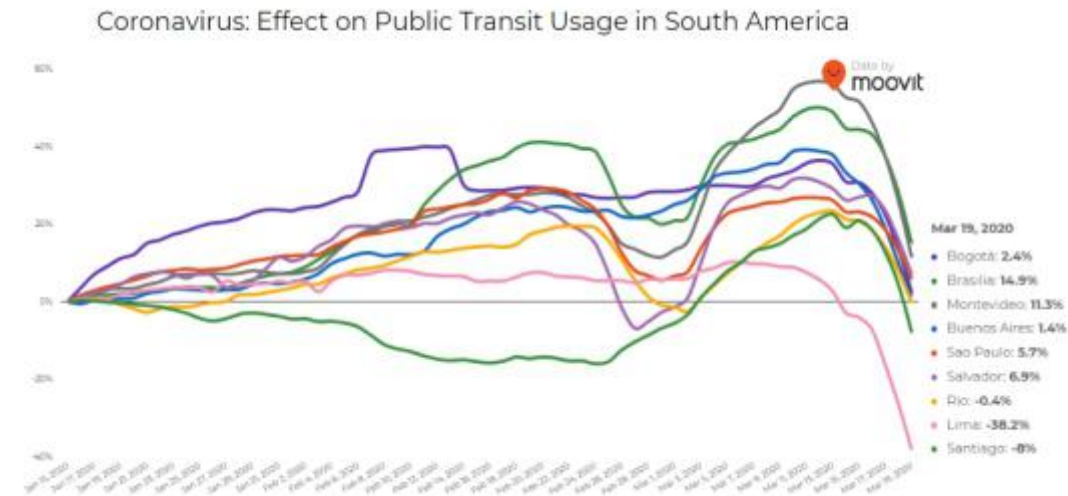
Amerika Birleşik Devletleri'ndeki toplu taşıma kullanıcılarındaki düşüş oldukça ani oldu. COVID-19'un ülkede ilk kez tespit edildiği Seattle-Tacoma, Washington bölgesinde, diğer şehirlerden daha erken ve daha istikrarlı bir düşüş görüyoruz.

Virüsün ilk vakası 21 Ocak'ta açıklandı ve toplu taşıma binicilerinin sayısı üzerinde derhal bir etkisi olduğunu görebiliyoruz.

ABD'deki binicilikte, aynı eyaletteki şehirler arasındaki kullanım farklılıkları dikkat çekicidir. San Francisco'daki binicilik yaklaşık % 40 oranında düşerken, Los Angeles muhtemelen şehirler arasındaki otomobil sahipliğinden kaynaklanan farklılık nedeniyle toplamda % 26'lık bir düşüş gördü. Pennsylvania da benzer bir konumda; Pittsburgh toplu taşıma kullanımında % 40'a yakın bir azalmaya sahipken, Philadelphia % 23 oranında daha az düşüş gösteriyor.



Arjantin, Brezilya, Şili, Kolombiya, Peru ve Uruguay'ın Güney Amerika ülkelerinde, toplu taşıma son birkaç aydır ani değişimler gördü. Şubat ayının başlangıcı okul yıllarının başlangıcıydı ve Şubat ayının sonundan başlayarak Carnaval kutlamaları kullanımda bir düşüş yaratıncaya kadar toplu taşıma sürdü. Kutlamalardan sonra, toplu taşıma kullanımında bir artış başladı. Mart ayının ortalarına kadar, koronavirüs kıtanın etrafında tur yapmaya başladı. Peru, Lima, Güney Amerika'da toplu taşıma kullanımında en dramatik düşüşü gördü: bir haftadan az bir sürede % 40 azalma.



Halka açık yerlere seyahat etmekten kaçınan sürücülerin yanı sıra, otobüs ve tren kullanımındaki ciddi düşüşlerin bir başka nedeni, virüsün en çok vuracağı ülkelerin çoğunun alışveriş, kültürel ve spor etkinlikleri ve benzerlerine katı yasaklar koymasıştır.

Toplu taşımadaki koronavirüs risklerini sınırlamak için, denizaşırı ülkelerdeki çabalardan öğrenebileceğimiz şey
16 Mart 2020 5.07 (GMT)

Şehirlerimizdeki toplu taşıma , küresel koronavirüs (COVID-19) salgını gibi hastalık salgınlarına karşı oldukça savunmasızdır . Bununla birlikte, toplu taşıma şehirlerimizin can damarıdır, bu nedenle hizmetlerin mümkün olduğunca uzun süre devam etmesi arzu edilir. Avustralya, özellikle Çin'de, virüsün toplu taşımacılıkta yayılmasını azaltmaya yönelik somut stratejilerin sonunda hastalığın tutulmasına yardımcı olduğu denizaşırı ülkelerde yapılanlardan öğrenebilir .

Sınırlı alanlar ve toplu taşıma araçlarının sınırlı havalandırılması, yolcular arasında enfeksiyonlara yol açarken, cephe taşımacılığı çalışanları özellikle maruz kalmaktadır. Bu işçiler arasında bir salgın tüm filoları durdurabilir. Ayrıca salgın sırasında harekete geçirilmesi gereken sağlık çalışanlarının seyahatini de aksatacaktır .

Global Bazda Alınan Önlem, Uygulama ve Söylemler

Çin'de neler yapılıyor

Çin'de, ülkenin çoğu kilit altında olmasına rağmen, toplu taşıma tamamen Wuhan ve banliyö kuşağında askıya alındı . Otobüsler daha sonra tıbbi personeli taşımak ve mal dağıtmak için kullanıldı.

Diğer Çin şehirlerinin çoğu, yoğun hijyen ve sanitasyona (hijyenik ve sağlıklı koşulların oluşturulması ve korunması çerçevesinde alınan tüm önlemler) odaklanarak, toplu taşıma hizmetlerini azalttı.

Çoğu şehirde, ulaşım personelinin sıcaklıkları günlük olarak kontrol edilir. Yüz maskeleri ve eldivenler gibi yeterli koruma ekipmanlarıyla donatılmıştır. Maskeler tüm personel ve yolcular için zorunludur ve Asya genelinde yaygın bir uygulamadır .

Shenzhen gibi tipik bir şehirde , her yolculuktan sonra otobüs filosu sterilize edilir. Koltuklara, kolçaklara ve kulplara özellikle dikkat edilir. Depolarda ve kavşaklarda, bu her iki saatte bir yapılır.

Otobüsler en fazla % 50 kapasiteye kadar doldurulur (koltuk başına bir kişi). Yerleşik kameralar bu kuralı uygulamak için kullanılır. Yer işaretleri (Avrupa'da da benimsenmiştir), yolcular arasındaki minimum mesafelere rehberlik eder ve sosyal mesafeyi teşvik eder .

Çin genelinde, sağlık kontrol, kontrol noktaları tren ve metro istasyonlarında (ayrıca birçok kamu ve özel binada) kullanılmaktadır. Bu, şüpheli bir COVID-19 taşıyıcı ile temas halinde sıcaklık kontrollerini ve insanların hareketlerinin izlenmesini sağlar. Birçok takside, otobüste ve metro vagonunda yolcuların, kişi izlemesine yardımcı olmak için adlarını ve iletişim numaralarını kaydetmek üzere bir QR kodu taramaları önerilir .



Çin, viral temas ve daralma kaynaklarının izlenmesine yardımcı olmak için QR kodlarını kullanıyor.

Asya'daki şehirler toplu taşıma araçlarında ve kavşaklarda el dezenfektanı jeli sağlıyor. Klima filtrelerinin temizliği geliştirilmiştir. Doğal havalandırmayı artırmak ve enfeksiyon riskini azaltmak için, bazı operatörler pencere havalandırmalarını klimalı filolara uyarlamıştır.



Bazı otobüs operatörleri hava sirkülasyonunu arttırmaya yardımcı olmak için açılır pencereleri güçlendirmiştir. Kowloon Motor Otobüsü, Hong Kong demiryolu operatörü MTR, tren ve istasyonları dezenfekte etmek için bir temizlik robotu filosu bile kullanıyor . Şanghai'da ultraviyole ışık otobüsleri dezenfekte etmek için kullanılıyor.

Avrupa'da, birçok toplu taşıma ajansı, sürücülere yönelik enfeksiyon riskini azaltmak için ön kapının kullanımını kapatmıştır. Yolcular artık arka kapıyı kullanıyorlar (tüm kapılara binış yaygın bir uygulama olmuştur).



Avustralya'da neler yapılıyor

Enfeksiyon riskini azaltmanın en iyi yollarından biri, temizleme çabalarını arttırmaktır. Toplu taşıma operatörleri bunu zaten yapıyorlar, ancak gün boyunca gereken ölçüde değil.

Çoğu özel otobüs operatörü (hükümete sözleşmeli), araçlarını dezenfekte etmek gerekirse, günde üç kez büyük görevi üstlenecek donanıma sahip değildir. Birçok operatör için, sürücülerin vardiya sonunda otobüslerini “süpürmeleri” gerekir. Otobüsler bir gecede tam bir iç temizliğe uğrar.

Vardiyalar sırasında yolda otobüsleri temizleme özelliği yoktur. Biyolojik tehlike olayları (kan ve kusmuk) gibi aşırı vakalarda araçların hizmet dışı bırakılması gerekir.

Temizleme sıklığını arttırmak için belki bir hükümet yetkilisi terminallere yerleştirilmiş “hızlı müdahale” temizleyicileri düzenleyebilir. Bu, yolculuklar arasında gecikmelere neden olsa da, bireysel operatörler üzerindeki baskıyı azaltacaktır. Temizlik ekibinin birden fazla operatörde çalışması da daha verimli olacaktır.

Hükümet, cephe nakliye işçilerine video danışma yoluyla ücretsiz sağlık hizmetleri sağlayabilir. Taşımacılık sektörünün kritik rolü, özellikle toplumda **bunlara kaynak** sağlamanın ne kadar **zor olduğu** düşünüldüğünde, hükümet tarafından verilen yüz maskeleriyle korunmalarını da garanti eder .

Hastalığın önlenmesine dayanan bu proaktif önlemler, büyük bir salgın taşıma sistemimize ulaştıktan sonra her zaman reaktif yaklaşıma tercih edilmelidir.

Ulaştırma yetkililerimiz ve operatörlerimiz bu kritik ihtiyaç anında adım atmalıdır.

Amerika'da neler yapılıyor

Toplu taşıma hala milyarlarca insanın yaşamının ayrılmaz bir parçası ve dünya genelindeki transit acenteler binicileri ve çalışanları güvende tutmak için dezenfeksiyon çabalarını yeniliyorlar.

Otobüsler ve trenler, COVID-19 vakalarına rağmen İtalya'daki topluluklarına hizmet etmeye devam ediyor. BusItalia ve ATAF, **sürücülerin güvenliğini sağlamak için otobüse binip inmek için ön kapıları kullanmalarını yasakladı.**

Biletler artık enfeksiyon riskini azaltmak için sadece self servis istasyonlar, bilet uygulamaları ve ofisler aracılığıyla satın alınabiliyor ve yolcuların ülke yönergelerine göre aralarındaki mesafeyi koruması gerekiyor.

New York Büyükşehir Ulaşım Otoritesi MTA, yıllık 1,68 milyar yolcu ağırlıyor; istasyonlarını günlük olarak ve tüm filosunu en az 72 saatte bir silmek için CDC onaylı temizlik ürünlerini kullanarak ekstra sterilizasyon çalışmaları yapmaktadır.

İsrail'de halktan, kesinlikle gerekli olmadıkça toplu taşımayı kullanmaktan kaçınmaları istendi. Hükümet, süresiz olarak kapalı oldukları için okullara, üniversitelere, eğlence ve dinlenme alanlarına hizmetini bıraktı. Artık ücretlerin nakit ödemesine izin verilmiyor ve ilk iki sıra otobüs, sürücülerin riskini azaltmak için kamusal kullanımdan kordon altına alınıyor.

Günde 8 milyon yolcuya ev sahipliği yapan New York'taki Büyükşehir Ulaşım Otoritesi, yoğun miktarda çamaşır suyu ve diğer antiviral tedaviler getireceğini söyledi. MetroCard makineleri, turnikeler ve korkuluklar gibi metro istasyonu ekipmanlarını temizlemek için kullanılırlar. Yer üstünde ve altında 472 metro istasyonu, 4.373 otobüs ve 6.418 tren vagonunu; tam filoyu - (her metro otomobili, otobüs ve banliyö treni) -72 saatte bir dezenfekte edileceğini açıkladı.

Kalabalık bir metro platformunun, kalabalık bir metrodan bir şekilde daha az tehlikeli olduğu fikri şüpheli görünüyor. Belediye başkanı insanları bisiklete binmeye veya yürümeye teşvik etse de, şehir New Yorkluları alternatif ulaşım modlarını kullanmaya teşvik etmek için sokakları özel arabalara kapatmıyor.

Bu tür seçenekler şimdi ülke çapındaki şehirler tarafından hissediliyor. Sağlık yetkilileri, virüsün kolayca yayıldığını, hasta bir kişinin nefes alması, konuşması, öksürmesi veya hapşırması durumunda üretilen küçük damlacıklar halinde havada dolaştığı uyarısında bulundu.

Hastalık Kontrol ve Önleme Merkezlerine (CDC) göre, virüs belirli yüzeylerde 24 saate kadar yaşayabilir. Bulaşıcı hastalık uzmanları şehirleri büyük halka açık toplantıları iptal etmek, sınıfları daha küçük gruplara ayırmak veya bazı öğrencilere birkaç gün izin vermek, yüz yüze toplantıları ertelemek veya insanları evden çalışacak şekilde düzenlemek gibi “sosyal mesafeli” önlemlere hazırlanmaya çağırıyor.



Fotoğr

af: Yana Paskova / Getty Images

Ancak, insanların günlük olarak paketlenmiş metro ve otobüslere bindikleri yoğun kentsel alanlarda sosyal mesafeye uymak büyük bir şans olsa gerek.

Uzmanlar “New York metrosundaysanız, pek çok vatandaşınızla yakın temasta olduğunuzdan şüphe yok” dedi. “Dikkatli olmazsanız koronavirüsün yayılabileceği bu tür bir ortamda.”

Ülke çapında, ulaşım yetkilileri yeni koronavirüse yanıt vermek için çamaşır suyu kullanmaktadır.

San Francisco'da, yetkililer endişeli bir halkı rahatlatmaya çalışırken otobüslerini ve metrolarını dezenfektanlarla siliyor. İlk başta, hastalık insanların binmesini engellemiyor gibiydi. BART (Bay Area Rapid Transit, San Francisco Yarımada ulaşım sağlamaktadır.) Şubat ayında hafta içi her gün ortalama 405.000 bisikletçi taşımaya devam etti . Ancak vaka sayısı arttıkça bu durum değişti: BART'ın biniciliği % 9 düştü , geçen hafta 1.86 milyon yolcu seyahatine ve bir önceki hafta 2.03 milyon yolcu seyahatten düştü.

Los Angeles Metrosu, şehir sağlığı yetkilileri ve CDC ile koordinasyon sağlamak için bir koronavirüs görev gücü oluşturdu. Ajansın otobüsleri ve trenleri de her gün temizleniyor ve dezenfekte ediliyor. Chicago, Boston ve Seattle'da da benzer önleyici yöntemler uygulanmaktadır .



Fotoğraf

ı çeken Karen Ducey / Getty Images

Ancak bunun insanların toplu taşıma konusundaki korkularına değinip değmeyeceği belli değil. Başkan Yardımcısı Aaron Gordon'un belirttiği gibi , 2005 yılında yapılan bir ankette, Avrupa ve Asya ülkelerindeki insanların çoğunun bir pandemi sırasında toplu taşımacılığın önüne geçeceği ve katılımcıların çoğunun metroları ve otobüsleri enfeksiyon için riskli yerler olarak listelediği belirtti.

Durum böyle olmayabilir. Her ne kadar koronavirüs araştırması henüz erken aşamalarında olsa da, 2011 yılında New York'ta olası bir grip salgını üzerinde yapılan bir çalışma, metroda bulaşmaların yüzde 4'ünün gerçekleşeceğini belirledi. Çalışmanın yazarları, “Bu, metro sürücülerini hedef alan müdahalelerin salgını içermeye nispeten etkisiz olacağını gösteriyor.

Şehir yetkilileri, toplu taşıma araçlarını kısaltmak veya kapatmak için adımlar atmadan önce konut sakinlerine kendi karantinalarını önerebilirler. Ama her iki durumda da transit bir darbe alacak. Koronavirüs salgınının ortaya çıktığı Çin'de oldu. Transit kullanımı, hükümetin seyahat üzerindeki kısıtlamalarının ardından çöktü.

Çin Ulaştırma Bakanlığı'na göre, Ay Yeni Yılı seyahat acelesinin (18 Şubat) son gününde, son Ay Yeni Yılı tatiline göre yüzde 79,5'lik bir düşüş olan 13 milyon genel yolcu gezisi yapıldı. Hükümetin uyguladığı seyahat kısıtlamalarının yürürlüğe girdiği 25 Ocak ile 18 Şubat arasında, demiryolu ve metro istasyonlarındaki toplam yolcu trafiği toplamı yüzde 82 daha düştü.

Hastalığa yakalanmamak için en iyi tavsiye, ellerinizi yıkamak, yüzünüze dokunmaktan kaçınmak ve öksüren ve hapşıran insanlarla yüz yüze temastan kaçınmaktır. “Bunun nasıl bir metro istasyonunda yapılacağı merak konusu”



Fotoğraf: David L. Ryan / Boston Globe Getty Images aracılığıyla

Bununla birlikte, epidemiyologlar, toplu taşımada birinden virüs bulaşma riskinin ölçülmesinin zor olduğunu söylüyor.

Çoğu iki faktöre bağlıdır:

Ne kadar kalabalık?

Ve orada ne kadar zaman geçirmeyi planlıyorsun?

Halk sağlığı yetkilileri, enfekte olabileceğini düşünen insanları, kendilerini mümkün olduğunca herkesten uzak tutmaya çağırıyor.

Amerikan Toplu Taşıma Birliği (APTA) program yöneticisi Chad Chitwood, çoğu toplu taşıma ajansının bu koşullar altında uygulanacak bulaşıcı bir virüs veya pandemik müdahale planına sahip olduğunu söyledi. **(Ülkemizde böyle bir plan yok)**

Her şehir kendine özgü ihtiyaçlarına göre kendi planını geliştirirken, yapılan çalışmalar arasında büyük oranda benzerlikler vardır; düzenli olarak planlanan temizliklerin hızlandırılması, personel ve binicilere kendilerini ve başkalarını korumak için en iyi uygulamalar hakkında düzenli duyurular yapılması gibi. Ayrıca, transit işçiler için yüz maskesi ve eldivenler gibi daha fazla kişisel koruyucu malzeme bulundurmak gerekmektedir.

Paylaşılan Hareketlilik; Yolculuk dolu (Uber, Ola, Didi vb.), Mikro mobilite (bisiklet paylaşımı, kick scooter ve moped şirketleri), araba paylaşımı, isteğe bağlı servisler ve diğer hizmetler gibi çok sayıda hizmet için, etkiler aşırı arttı.

Bazı bölgelerdeki bazı sistemler, insanlar toplu taşıma araçlarından kaçınınca geçici bir talep artışı görüyor, diğerleri ise talep gece boyunca buharlaştıkça teklifleri askıya alıyor veya ortadan kaldırıyor.

Alandaki birçok yeni ve eski şirket, bu zorlu zamanları ne kadar süre koruyabilecekleri sorusunu gündeme getiren operasyonel ve finansal iş modeli sorunları yaşamıştır.

Önümüzdeki 90 gün, bu şirketlerin hayatta kalması için kritik olacak ve bu dönem boyunca bunu gerçekleştirenler için, kriz sonrası ekonomik iyileşme tarihi bir büyüme fırsatı olabilir



Yürüyüş ve Bisiklet; Bölge sakinleri temel yöntemlere geri dönüyor. Ayrıca şehir liderlerine çok dar kaldırımlara sahip olduklarını ve dışarıdayken minimum sosyal mesafeyi koruyamadıklarına işaret ediyorlar.

Şehirler toplu taşıma sistemine erişimi kısıtladıkları için, bazıları Bogota, Kolombiya, New York City ve diğerleri şu anda boş olan yolları yeniden sahiplenerek ve yürüyüş ve bisiklete binmenin tercih edilmesi için alan yaratarak acil durum şeritleri oluşturmak için bu fırsatı kullanıyorlar.

Dolaşmak için bir yol. İnsanlar dolaşmak için kendi cihazlarını satın aldıkça kişisel mikro mobilite satışlarının arttığını görüyoruz.



Bogota, Kolombiya, sosyal mesafelerinin bir parçası olarak 22 km yeni geçici bisiklet şeritleri kurdu

Teslimatlar: E-ticaret teslimatları pandemiden önce hızlı bir şekilde büyüyordu ve şimdi barınma yerinde kısıtlamalar getirildiği için daha da yüksek talep var.

Amazon ve Instacart'ın büyüyen teslimat taleplerini karşılamak için tek başına yaklaşık 400.000 kişiye ihtiyacı var.

Sürücüler insanları hareket ettirmekten gıda ve ürün teslim etmeye geçtikçe, binicilik şirketlerine dönüyor.

İnsanlar evde kaldıklarında ve dışarı çıkamadıklarında, e-ticaret ve yerel yemek mekanlarından daha fazlasını sunmayı talep edecekler.

Bazı şehirler bu dağıtım hizmetlerinin sosyal mesafeyi korurken erişime devam etmesi için kaldırımında daha fazla alan ayırarak yanıt vermektedir.

Bu hizmetlerin zaman içinde nasıl yönetileceği henüz belli değil, ancak bu tahsisler yakın gelecekte daha boş alan yönetimi için zemin hazırlamaya yardımcı olacaktır.



Seattle Ulaştırma Bakanlığı yeni Gıda Pick-Up Sosyal hizmetin bir ölçüsü olarak Öncelik işaretleri

Coronavirus'un Abd Toplu Taşıma Fonu Üzerinde Kalıcı Bir Etkisi Olabilir

Coronavirus, Amerikan yaşamını değiştirmeye devam ediyor. Borsa çöküyor, üniversiteler sınıfları iptal ediyor veya çevrimiçi olarak taşıyor, konferanslar iptal ediliyor ve havayolları mücadele ediyor. Şaşırtıcı olmayan bir şekilde, toplu taşıma da büyük ölçüde bundan etkileniyor. Bunun tam olarak nasıl olacağını bilmek için henüz erken, ancak yerel yönetimlerden alınan uygun hafifletme çabaları olmadan, önümüzdeki yıllarda koronavirüsün toplu taşıma hizmeti üzerindeki etkileri hissedilmeye devam edecektir.

Kısa vadede, daha az insanın toplu taşımayı, daha geniş çaplı toplu toplantılardan kaçınma politikasının bir parçası olarak kullanmasını bekleyebiliriz.

Halk toplantıları gibi kamu toplantılarının sınırlandırılması gibi bu önlemlerin alınması açıktır. Ancak sadece koronavirüs için hazırlanmamalıyız, aynı zamanda bu önlemlerin etkisi için de hazırlanmalıyız. Ve her zaman finansal açıdan tehlikeli bir konumda bulunan toplu taşıma için, bu önlemlerin yanında başka önlemler alınmazsa işler gerçekten berbat olabilir.

Burada paradan bahsediyoruz. Transit acenteler çok para kaybedecek. Paralarının çoğunu iki kaynaktan alıyorlar: ücretler ve hükümet sübvansiyonları ve her ikisi de koronavirüsten etkilenebilir. Bazı ajanslar ücret gelirlerine diğerlerinden daha fazla bağımlıdır. Ulaştırma Bakanlığı'na göre , ücretler ABD'deki transit operasyonların yüzde 32'sini finanse ediyor ve bir ajansın işletme ücretlerinin yüzde 50'sinden fazlasını sadece ücretlerle alması neredeyse mümkün gözüküyor.

New York'un MTA'sını düşünelim, bu da toplam 17 milyar dolarlık bütçeden bu yıl ücretlerde 6,5 milyar dolar alacağını tahmin ediyor. Ücretlerdeki yüzde sekiz azalma 520 milyon dolarlık bir açığa neden olacak ve bu da bütçesini dengelemek için zaten mücadele eden bir transit acentesi için şaka değil. Normalde de ülke çapında, yüzde bir veya iki puanlık küçük gelir düşüşleri bile çoğu zaman transit ajansları hizmet veya olanakların kesilip kesilmeyeceği konusunda zor kararlar almaya zorlar.

Transit ajansları ayrıca, koronavirüs salgını sırasında trenlerini, otobüslerini ve tesislerini daha sık temizlemek için daha fazla para harcıyorlar, bu da birkaç hafta boyunca çok pahalı değil, ancak aylarca yapmak zorunda kalırlarsa finansal baskıya katkıda bulunabilir.

İnsanlar gitmeleri gereken daha az yere sahip oldukları için değil, alternatifler daha ucuz hale geldiği için daha az toplu taşıma gezisi yapacaklar. Çoğu insanın araba sahibi olduğu New York dışında, kişisel araç kullanımı daha da çekici hale gelecektir. Çoğu insanın arabalarında tek başına veya arkadaşlarıyla ve aileleriyle düzenli olarak araba kullanmaları, virüs salgını sırasında maruziyeti azaltan faydalı bir durum olmasına rağmen sonrasında oluşturacağı alışkanlık nedeni ile gelecek için riskli bir hal.

Aynı Ulaştırma Bakanlığı raporuna göre, bir transit ajansın bütçesinin yüzde 56'sının devlet veya yerel sübvansiyonlardan geliyor. bu sübvansiyonların değerli olduğuna ikna eden politikacıların ortaya koyduğu tez, insanların sistemi kullandığıydı. Şimdi ise **bu argüman zorlaşır, özellikle hükümet bütçeleri daha fazla paraya ihtiyaç duyan diğer tüm risk altındaki işletmeleri ve nüfusları kurtarmaya zorlanırsa; transit (toplu taşıma), kriz zamanlarında arka koltuğa geçme konusunda uzun bir geçmişe sahiptir. Ve eğer insanlar koronavirüs nedeniyle onu terk ederse, tarih bir kez daha kendini tekrar edebilir.**

Koronavirüsün Ortaya Çıkardığı Yeni Ulaşım ve Toplu Taşıma Sisteminin Yaşantıya Etkileri Neler Olabilir

Coronavirus Ulaşım Endüstrisinin Fırsatı Olabilir mi?

Hükümetler, şirketler ve toplulukların COVID-19 salgını üzerindeki tepkileri aniden yaşam biçimimizi ve yerel, bölgesel ve küresel ulaşım sistemlerimizi etkiledi.

Global havayollarının, ulusal demiryollarının, yerel metro ve otobüs sistemlerinin müşterilerde serbest düşüş yaşadığı için bu etkilerin hissedilme hızı önemlidir.

Servisin azaltılması ve hatta kapanma operasyonlarının toplam baskısı, sistemleri en kötü senaryolara ve kiralananmış bölgeye atmıştır. Ayrıca, ulaşım sistemini yeniden hayal etmek ve **daha esnek, eşitlikçi ve kesintisiz bir deneyime doğru taşımak için bize hayat boyu bir kez eşsiz bir fırsat sunuyor.**

Şehirler ekonomik hayatımızın merkezidir

Yaşam tarzımız fiziksel etkileşimlere dayanır, insanlar sosyal yaratıklardır; bu şekilde inşa edilir, işler ve gelişiriz. Dünya nüfusunun yarısından fazlası şehirlerde yaşıyor, burada fikir yaratmak, bilgi alışverişi yapmak ve eşsiz kültürleri kutlamak için en fazla fırsatı buluyoruz. İnsanların, fikirlerin ve benzerlerinin yoğunlaşmasıyla, bunlar küresel ekonomilerimizin güç merkezleridir. Salgının kökenleri ve umut verici şekilde ortadan kaldırılması muhtemelen kentsel bir köken. Tarihsel olarak, antik kentler ve pazarları sosyal etkileşim, kültürel ve ekonomik faaliyetlerin merkez üsleri olmuştur. Aynı zamanda bazı halk sağlığı sorunlarının başladığı yerlerdir ve toplum genellikle büyük sosyal ve halk sağlığı gelişmeleri için bu dersleri almıştır.

Ulaşım büyük olanak sağlayıcı

Ulaşım, insanların ve şeylerin büyük hareketlerinin dünyayı her geçen gün daha küçük hale getiren küresel bir ulaşım ağı oluşturmasını sağladı.

Pandemi yerel-küresel-yerel ulaşım modelinde yayıldı. Önce yerel ulaşım ağları aracılığıyla şehirlerde ve kasabalarda fiziksel etkileşimlerle, daha sonra küresel olarak uluslararası hava yolculuğu ile ve daha sonra yine yerel olarak diğer uça.

Hükümetler ülkeden ülkeye yayılmayı en aza indirmek için seyahat kısıtlamaları ve yasaklarla karşılık verdiler. Ayrıca sosyal mesafeli asgari mesafeler (yaklaşık iki metre), barınak yerinde (evde kalın ve sadece gerekliyse dışarı çıkın) veya zorunlu sokağa çıkma yasağı ve kilitlenmeleri (özel izin olmadan dışarı çıkamazlar).

Bu kısıtlamalar “eğriyi düzleştirme” çabasıdır, bu da tıbbi ekiplere en savunmasız kişilere hazırlık ve yeterli bakım ve bakım zamanı verirken toplumdaki artan enfeksiyon ve ölüm oranını azaltma ve yavaşlatma çabasıdır. Başarılı şehirler, bazıları tarafından yayılmanın nedeni olarak tartışılıyor. Mesele yoğunluk değil, bir şehir, banliyö veya kırsal alanda muhafazayı ve umarım **ortadan kaldırmayı belirleyecek olan; krize halkın tepkisinin çevikliği.**



23 Mart 2020, Berlin: "İşe bisiklet sürmek enfeksiyona karşı korur #FlattenTheCurve" Fotoğraf

Ulaşım da her yıl çok trajik sayılarla yaşıyoruz: 1,2 milyon insan sokaklarda araç kullanan insanlar tarafından ve daha fazlası da araç hava kirliliğinden öldürülüyor. Bu virüs mortalite sayılarını iş yapmanın bir maliyeti olarak kabul etmek ve bunları yol ölümleri ile karşılaştırmak hakkındaki son yorumlar korkunç benzetmelerdir ve hiçbir ölüm hiçbir iş modelinin parçası olmamalıdır. Her ölüm bir sistem arızasıdır ve hedef daima sıfır olmalıdır.

Yaşam tarzımız duraklatıldı

Günümüze kadar yaşam tarzımızda yaptığımız her iş, eğitim, alışveriş, restoranlar, randevular, sanat ve kültür, eğlence, kutlamalar, ayaklanmalar, çeşitli ulaşım ağları ile erişilenler artık kısıtlı veya yasaklanmış durumda. virüs. Tüm önemli konferanslar, konserler, sokak fuarları, partiler ve spor etkinlikleri iptal edildi veya ertelendi. Piyasalar gibi yerler sınırlı erişime sahiptir veya katı bir şekilde izlenmektedir.

Medyaya, küresel enfeksiyon sayılarının yükselişini endişeyle izliyoruz ve temel işgücü ilk müdahalesinin (tıbbi, kamu hizmetleri, uygulama, süpermarket ve diğer kritik tedarik) bir parçası olmadıkça, her bölgenin nasıl evde kalmasının istendiğini duyuyoruz. zincir sağlayıcılar vb.).

Birdenbire meşgul iş gezginlerinin, iki kıyı gezginlerinin, hiper programlı ebeveynlerin ve çocukların ve dışarıdaki partilerin tümü topraklandı. Dışarı çıkabilmemiz ve dışarı çıkmamız gerekiyorsa, birbirimizden uzaklığımızı korumamız istenir ve bu şimdilik yeni normalimiz olacaktır. Durma zamanı.



San Francisco Uluslararası Havaalanı eyalet çapında barınak haline döndü

İşe gidip gelme kesintiye uğradı

Kesintiler, iş türlerine bağlı olarak taşıtları farklı şekilde etkilemektedir.

Ulaştırma endüstrisindeki en büyük saplantılardan biri tıkanıklığı çözmeye çalışıyor olma. Bu, herkes için gecikmelere neden olan çok fazla talep içeren sınırlı miktarda alan veya arzın sonucudur.

Bazı iddialara göre ise; **‘ulaşım sıkışıklığının bir altyapı kapasite sorunu olmadığı, bir iş kültürü sorunu olduğu’ dur.** İş bilgisayar ve internet bağlantısı gerektiren kişilerin her gün ofise gitmeleri gerekmez. Bunu, eski iş kültürü ve ekiplerini personel sayısı, koltuklar ve masalara göre düzenleyen yöneticiler nedeniyle yapıyorlar muhtemelen. Bu işçilerin ofise gitmeleri gereksinimi, şehirlerdeki tıkanıklığın çoğunun temel sebebidir. Ayrıca toplu taşıma zirvesinin aşırı kalabalık olmasının nedenidir. Yapabilenler (ki şuan ciddi sayılara ulaştı bu oran) için, evden çalışmak o işe gidip gelme saatlerini başka şeyler yapmak için serbest bırakır ve genellikle insanlar bunun iyi bir şey olduğunu düşünür.

İşe gidip gelme taşımacılığı yöneticileri uzun süredir şehir ekonomisinin büyük bir parçası oldukları ve hafif bir vardiyada ulaşım ağlarındaki tıkanıklığı ve aşırı kalabalıklığı en aza indirebileceği için evden çalışmanın bu grup için ideal bir seçenek olduğunu savunmuşlardır.

Yol altyapımız, biri sabah, diğeri akşam olmak üzere iki zirve etrafında büyük bir maliyetle tasarlanmıştır. Otopark, banliyö ofis gelişmelerinin çoğunu da kaplıyor. Yolculuk yapmak zorunda kalmamak, yoğun talebi ve pahalı yeni yol ve tedarik kapasitesini azaltır ve tüm gün boyunca kesintisiz erişime ihtiyaç duyan herkes için yer açar. Aynı zamanda karada çok fazla park etme ihtiyacını da azaltır. Bu, ulaştırma arz ve talep kapasitesi eğrisini düzleştirmek gibidir. Bu işçiler için, bu kriz bunu ilkedden uygulamaya geçirmiştir. Başlangıçta bu önlemlere direnen yöneticiler artık evden çalışma zorunlu hale geldikçe onu şirket çapında uygulama baskısı ile karşı karşıya kalmıştır. Wifi ve mobil özellikli video konferans gibi teknolojiler; bulut tabanlı dosya paylaşımı; işbirliği ve belge yönetim araçları; çağrıya cevap vermekte.

Aslında birkaç hafta için, ofis personel ve mevcut müşteri işlerini yönetmek düşündüğümüz kadar kritik değil. Yöneticiler ve ekipler, bu önlemlerin şirket dahil herkes için nasıl daha iyi olabileceğini görmeye başladı. Evde çocuklu aileler için bu başka bir zorluk sebebidir. Bazı şirketler, operasyonlarını tamamen uzak ev işlerine taşımanın daha önce yapılmadığını ve direnişin bir nedeni olduğunu görüyorlar. İş telefonları ve e-postalar, VPN'lerini (Sanal Özel Ağlar) işlevsel ve stabil hale gelinceye kadar aralıklı olmuştur. Ayrıca, yüz yüze toplantı veya daha önceki bir ilişki olmadan iş geliştirme sürecini geliştirmek genellikle daha zordur.

Bu süre zarfında yeni fırsatlar arayan şirketler için önemli bir zorluk olacaktır, işletmeler arası seyahat kısıtlamaları nedeniyle.

Belirlenen temel işgücü sahipleri, hala her gün şantiyeye gitmesi gerekiyor ve bir çoğu içeri girip çıkmak için birbirlerinin hizmetlerine güveniyor.

Örneğin, **ulaşım ve kamu hizmetleri personeli**, diğer birçok temel işçinin işine gitmesi, hasta olanlara bakması ve malzeme tedarik etmesi için kritik omurga hizmeti sunmaktadır. Bu yolcular, sistemlerimizi ve tedarik zincirlerimizi çalışır durumda tutarlar, birçoğu maruz kalma riski altındadır.



SAN FRANCISCO CA - 17 Mart: Birkaç araç ile gece yarısından sonra Körfez Köprüsü

DİĞER UYGULAMA ÖRNEKLERİ

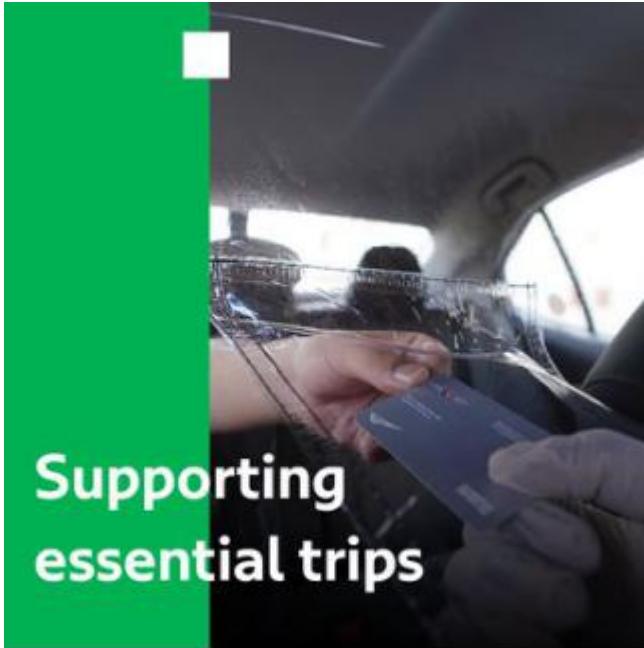
Abu Dabi, COVID-19'a yanıt olarak Via tarafından güçlendirilen tıbbi çalışanlar için isteğe bağlı ücretsiz otobüs servisi başlattı

Via, COVID-19 salgını sırasında sağlık çalışanlarına ücretsiz sürüş sağlamak için Abu Dabi'de yeni bir talep üzerine temel ulaşım sistemi başlattı. Belediyenin ve Ulaştırma Bakanlığı'nın (DMT) ulaşım operatörü United Trans ve Abu Dabi'nin Entegre Ulaşım Merkezi (ITC) ile ortaklaşa kurulan kentin temel sağlık çalışanları artık 'evleri ve iş yerleri arasında güvenli ve güvenilir bir yol buluyor' koronavirüs halk sağlığı krizi sırasında çalışma.

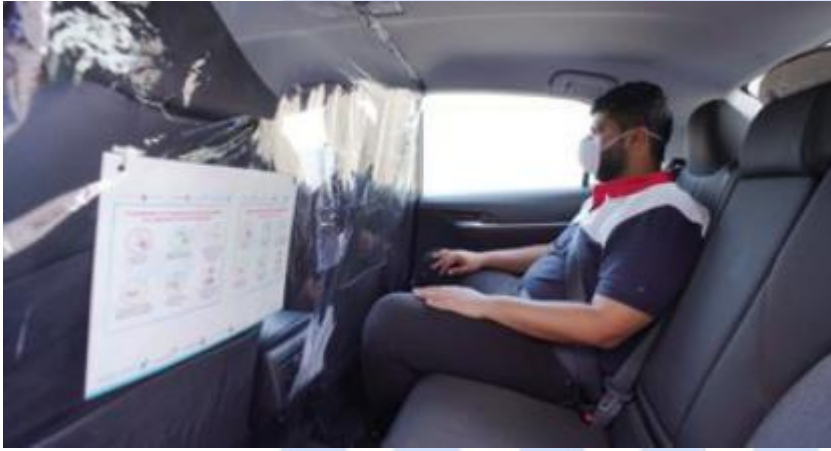
Çalışanlar, mobil uygulamada hastaneleri tarafından sağlanan bir binici kodunu giriyor ve anında evlerine ve iş yerlerine gidip gelmek için rezervasyon yapabilirler.

Via'nın algoritmaları, birden fazla sürücünün aracı sorunsuz bir şekilde paylaşmasını sağlayacak ve bir Sprinter'de en fazla altı sağlık çalışanının sosyal mesafeler için yeterli alan sağlamasına izin verecek.

RTA Dubai taksilerde koruyucu engeller kuruyor



Bu koşullarda çalışmalarına devam etmesi gereken kısıtlamalardan muaf gruplara destek olmak için, araç içinde sürücüyü ve müşteriyi herkesin güvenliği için ayıran bir bariyer kurduk.



OMI raporu hükümetlerin ve platform şirketlerinin COVID-19 ile mücadele etmek için konser ekonomisini nasıl kullandıklarını vurguladı

Bir politika araştırması ve sosyal inovasyon düşünce kuruluşu olan [Ola Mobility Institute](#) (OMI), her iki hükümetin eylemlerini özetleyen - Gig Ekonominin COVID-19'a Karşı Korunması ve Korunması - Gig Ekonominin ve Dünyadaki Hükümetlerin Önlemleri - adlı bir rapor yayınladı. ve COVID-19 ile mücadele etmek için konser ekonomisinden yararlanan platform şirketleri.

“COVID-19, günümüzün eşi görülmemiş bir kriz. Bu olağanüstü koşullar altında, kargo işçileri ve platform şirketleri sürece hızla adapte oluyor ve ulaşım hizmetlerini sağlamak için işgücünden yararlanıyor, temel malların ve ilaçların teslimatı en savunmasız nüfusa sunulmaktadır. ” Ayrıca, “Sosyal Ortaklıklar ve platform şirketlerinin çevikliği insanların bu krizi atlmasına yardımcı oluyor”

Rapor, krizden kurtarma sürecini hızlı bir şekilde izlemek ve dayanıklı bir gelecek inşa etmek için platform şirketleri ile sosyal ortaklığı güçlendirmek için ortak bir çaba gerektiriyor.

Transdev, evde çocuklar için ulaşım eğitim platformunu başlatmak üzere eğitimcilerle işbirliği yapıyor

İngiltere'deki çocuklar evde kalmaya zorlandıkça, İngiltere'nin kuzeyindeki otobüs operatörü Transdev, çocukları ulaşım ve teknoloji konusunda eğitmek için tasarlanmış ücretsiz bir çevrimiçi araç olan **Transdev Teach**'i başlattı .

Transdev Teach, çocuklara ebeveynlerinin çocuklarının zevk alması için indirmesi ve baskı yapması için gerçekçi 3D binalar, yollar ve otobüsler ile kendi otobüs şehirlerini kurma şansını sunuyor.

Otobüs operatörünün, çocukları cevapları bulmaya ve aynı zamanda eğlenmeye teşvik etmek için sürekli genişleyen sınavlar, kelime aramaları ve bilgi sayfaları sunmak için öğretim uzmanlarıyla yakın işbirliği yaptığı bildiriliyor. İlk konu elektrik.

Transdev CEO'su Alex Hornby, "Bir ebeveyn olarak kendimi gençlerin eğlendirmek ve öğrenmeye ilgi duymak için çok şey gerektiğini biliyorum. Anahtar işçiler ve normal öğrenimler dışında herkese kapalı olan okullar dururken, fazladan bir yol kat etmek ve ebeveynlere yardım eli uzatmak istedik.

"Şu anda öğretim uzmanları ve ünlü İngiliz tasarım ajansı 'Transdev Teach'i sunmak için en iyi izlenimlerle çalışıyoruz ve yaptığımız her şeyin çocukların öğrenmesine yardımcı olmasını sağlamak için öğretmenlerden inanılmaz destek veriyoruz. Ve tüm aile katılabilir - çocuklar için tasarlanmıştır ancak yetişkinlerin de yaratıcı olması için yapılmıştır! "

Google, COVID-19 Topluluk Hareketliliği Raporlarını yayınladı

Google, evden işe, sığınma evine ve bu salgının eğrisini düzleştirmeyi amaçlayan diğer politikalara yanıt olarak neyin değiştiğine dair fikir vermeyi amaçlayan **COVID-19 Topluluk Hareketliliği Raporlarının** yayımlandığını duyurdu .

"Raporlar, perakende ve rekreasyon, marketler ve eczaneler, parklar, transit istasyonları, işyerleri ve konut gibi farklı üst düzey kategoriler arasında zaman içinde coğrafyaya göre hareket eğilimlerini grafik haline getirmek için toplu, anonimleştirilmiş verileri kullanıyor; tıpkı bireyin konumu, iletişim bilgileri veya hareketi gibi her noktada kullanılabilir "şeklinde konuştu.

"Bu raporları küresel olarak, başta 131 ülke ve bölgeyi kapsayacak şekilde yayınlanacak. Bu bilgiye acil ihtiyaç duyulduğunda, mümkünse bölgesel düzeyde anlayışlar sunacağız. Önümüzdeki haftalarda, bu raporların insanları COVID-19'un yayılmasına karşı korumak isteyen tüm dünyadaki kamu sağlığı yetkililerine yardımcı olmasını sağlayın. "

Sterilizasyon dönemlerinde Dubai'deki otobüsler ücretsiz olacak

Dubai Karayolları ve Ulaşım Otoritesi (RTA), COVID-19 önlemleri sırasında hareket etmeye yetkili kişilere hizmet etmek amacıyla, sterilizasyon süresince toplu taşıma otobüslerini ücretsiz olarak sağlama kararını açıkladı.

Önümüzdeki iki hafta boyunca devam edecek ve genellikle taksileri kullanan yolculara yüzde 50 indirim uygulanacak.

Transport Canada, feribotlar ve ticari yolcu gemileri için yeni önlemler getiriyor

Kanada Ulaştırma Bakanlığı, COVID-19'un yayılmasını sınırlamak amacıyla Kanada sularında faaliyet gösteren feribotlar ve diğer ticari yolcu gemileri için yeni kurallar açıkladı.

~ 12'den fazla yolcu kapasitesine sahip tüm ticari yolcu gemilerinin turizm veya eğlence faaliyetleri (örneğin günlük turlar, balina izleme veya gezi) gibi zorunlu olmayan amaçlarla çalıştırılması yasaktır. ~ ~ Bu önlemler en erken 30 Haziran'a kadar yürürlükte kalır

~ Kanada'nın Kuzeyindeki güvenlik açıkları göz önüne alındığında, önlemler 12'den fazla yolcu kapasiteli yolcu gemileri gibi Kanada zorunlu olmayan ticari yolcu ge

Washington DC Metropolitan Bölgesi'nde ücretsiz bisiklet hizmeti verilen temel çalışanlar

Bölge Ulaştırma Bakanlığı (DDOT) ve altı ortak yargı bölgesi, Capital Bikeshare'in, DC Metropolitan Bölgesi'ndeki temel işçilere 30 günlük ücretsiz üyelik sağlayacağını açıkladı. .

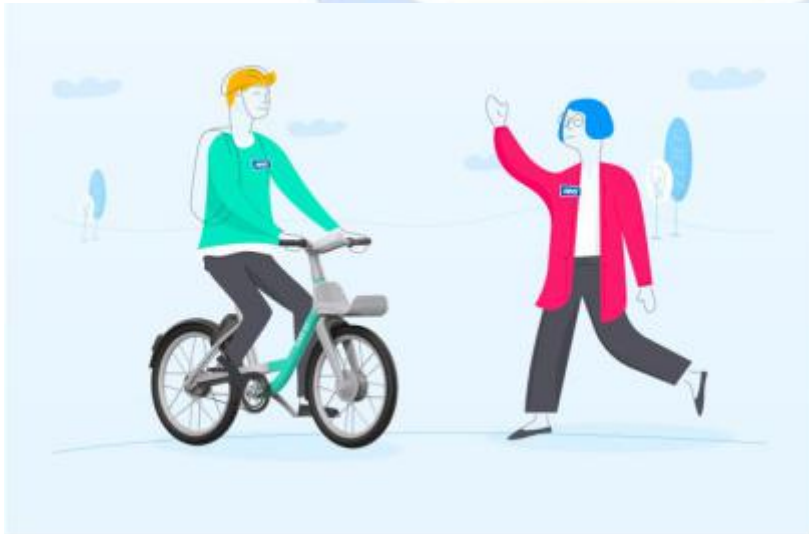
DDOT Direktörü Jeff Marootian, “Bu eşi görülmemiş halk sağlığı acil durumu sırasında kritik hizmet sunan tüm temel çalışanlar için son derece minnettarız” dedi. “Bu ücretsiz üyelik, komşularımızı desteklememizin ve işe gidip gelmeleri için güvenli ve güvenilir bir seçenek olmasını sağlamanın bir yoludur.”

Cakarta taşıtları yüz maskeleri olmadan toplu taşıma kullanmaları yasaklandı

Endonezya'nın Cakarta kentinde toplu taşıma araçları, 12 Nisan'dan itibaren yüz maskesi takmazlarsa başkentin transit sistemlerini kullanamayacaklar.

Yetkililere göre, bu kurallara uyulmadığı takdirde polis ve diğer kolluk kuvvetleri “ölçülebilir önlemler” alabileceklerdir.

Beryl Bikes, Bournemouth ve Poole'deki tüm kilit çalışanlara ücretsiz bisiklet servisi sunuyor



Güney Nevada Bölgesel Ulaşım Komisyonu (RTC) Bike Share cihazlarının ve istasyonlarının sanitasyonunu artırıyor

Gerekli bir hizmet sunmaya devam ederken mevcut salgınla mücadeleye yardımcı olmak için RTC, bölgesel bisiklet paylaşım programı olan Bike Share de dahil olmak üzere tüm transit seçenekleri için sanitasyon çabalarını artırdı. Bisikletler ve istasyonlar gün boyunca düzenli olarak dezenfekte edilir, yüksek temas alanlarına odaklanarak sürücülerin temas etmesi muhtemeldir.



Bisiklet, sosyal mesafe kurallarını desteklemek için Londra, Richmond Park'ta askıya alındı

Londra'nın sekiz kişisini yöneten hayır kurumu olan Royal Park, hükümetin 2 metre arayla kalması ve park kapılarındaki kalabalıkların önlenmesi için belirlenen sosyal mesafe kurallarını desteklemek için bir sonraki duyuruya kadar askıya alınacağını söylüyor. Kraliyet Parkları.

Bir Royal Parks sözcüsü şunları söyledi: "Kamu güvenliğini korumak ve sonuçta bu hayati yeşil alanı herkes için açık tutmak için Richmond Park'taki tüm bisikletleri askıya almak gerekiyor. Mevcut tıkanıklık kanıtı olmayan diğer Kraliyet Parklarında bisiklet sürmeye hala izin verilmektedir.

"Tüm parklarımızdaki tüm alanlarda tıkanıklığı azaltmak için durumu sürekli izliyor ve gerektiğinde polisin desteğiyle müdahale ediyoruz. Birçok Park İngiltere genelinde kapanıyor çünkü insanlar hükümetin kurallarına uymuyor ve insanlar ikiden fazla gruplar halinde toplanıyor. Sekiz Parkımızı Londra'da açık tutmak istiyoruz, çünkü günlük egzersiz ve doğada yürümek için onlara güvenle ulaşabilenler için çok önemli yeşil alanlar. "

NHS çalışanları, personel geçişleri ve hükümet tarafından doğrudan iş yerlerine giden veya iş yerlerine geri dönen anahtar işçiler, işverenlerinin belgelerini sunmaları üzerine Richmond Park'ta da dolaşabilirler. 12 yaş ve altı olanlar da parkta bisiklet sürmeye devam edebilir.

COVID-19, Hindistan'ın paylaşılan mobilite servis sağlayıcılarını büyük ölçüde tehdit ediyor, diyor GlobalData

“Salgın hastalıktan önce, binicilik, araba / scooter paylaşımı ve binicilik paylaşımı gibi paylaşılan hareketlilik hizmetleri Hindistan'da hızlı bir büyümeye tanık oldu ve hareketlilik sektöründeki başlıca aksaklıklardı. Bu tür hizmetlerin büyümesi, kişisel araç satışlarının azalmasının nedenlerinden biri olarak kabul edildi. Bununla birlikte, COVID-19 ve bunun sonucunda ülke çapında meydana gelen kilitlenme paylaşılan hareketlilik sektörünü ve ayrıca oto kiralama ve araç kiralama gibi sektörleri ciddi şekilde etkilemiştir.

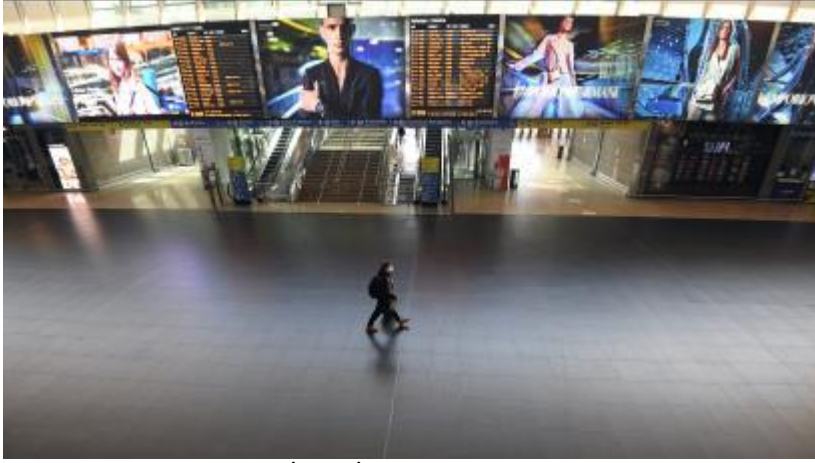
“Hizmetler yakında devam etmedikçe, birkaç servis sağlayıcı işten çıkarmalar ve maaş kesintileri gibi maliyet düşürücü önlemlere başvurmak zorunda kalacak. Bisiklet paylaşım ve kiralama şirketi Bounce, çoğunlukla orta ve üst düzey seviyelerde olmak üzere yaklaşık 120 çalışanı işten çıkardığı ve aynı zamanda kurum genelinde maaş kesintileri açıkladığını bildirdi. Ola destekli scooter kiralama şirketi Vogo, Mart 2020'de 40'ın üzerinde çalışanını işten çıkardı.

“COVID-19'un yakın dönemde tüketici seyahat tercihlerini değiştirmesi beklendiğinden, kurtarma konusundaki belirsizlik birçok paylaşılan mobilite servis sağlayıcısı için varoluşsal bir tehdit oluşturmaktadır. Salgının toplu taşıma araçlarına olan güveni ve paylaşılan hareketliliği etkilemesi muhtemeldir ve müşterilerin kişisel araçları daha güvenli bulmaları muhtemeldir. Ayrıca, çoğu hareketlilik sağlayıcısı ve ortakları kira ve kredilerle uğraşmak zorundadır. Operasyonlar olmadan kredi temerrütlerinde önemli bir risk vardır.”

COVID-19 evde kalma emirleri Kaliforniya araç çarpışmalarını yarıya indirdi, çalışma bulguları



Coronavirus evde kalma emirleri trafik kazalarını yarıya indirdi
Araştırmacılar, önemli ölçüde daha az sayıda Kaliforniyalı otomobilin ayda 15.000 daha az çarpışma ve ayda 6.000 daha az yaralanma kazası ile sonuçlanabileceğini belirtti



REUTERS / ALBERTO LINGRÌA 23 Mart'ta Roma'nın Termini tren istasyonu.

Toplu taşıma sistemi durma noktasına geldi.

750 milyon kullanıcıyla bir kentsel mobilite uygulaması olan Moovit, koronavirüs pandemisinin kentsel yaşamı nasıl getirdiğine dair kesin bir gösterge olan Ridership, 15 Ocak'tan bu yana Avrupa ve ABD şehirlerinde büyük toplu taşıma sistemlerinde % 80'den fazla düşüş gösterdi.

23 Mart'tan itibaren, Moovit tarafından izlenen ve otobüs, tren, metro, hafif raylı sistem, binme-dolu ve bisiklet ve scooter gibi paylaşılan hareketlilik seçeneklerini içeren toplu taşıma modlarına yapılan seyahatler, sert darbeleri Milano'da % 86 düştü ve Lombardiya, Madrid'de % 84 ve New York metro alanında % 54.

Birçok şehir şimdi kilitleniyor, transit sistemlerini sadece kritik işçilere ve “zorunlu” yolculuk yapan diğer binicilere açık bırakıyor.

Londra'da ulaşım düzenleyicisi, başbakan Boris Johnson tarafından İngiltere'de neredeyse tamamen kilitlenme önlemlerinin açıklanmasının ardından bugün müşterilere bir e-posta ile yazdı . Londra için ulaşım (TfL) hizmetleri zaten çok azalttı ve kilit çalışanlardan sabah erken gidiş gelişlerinden mümkün olduğunca kaçınmasını istiyor. TfL personelinin % 20'sinden fazlasının hasta veya kendini izole ettiği bildiriliyor .

Covid-19'un en çok ölümü ve en çok onaylanan vakaları olan İtalya'da toplu taşıma biniciliği, Moovit'e Quartz sağladığı tüm büyük şehirlerde % 80 ile % 90 arasında düştü. İtalya, virüsün yayılmasını sınırlamak için dünyadaki en katı kilitlenme önlemlerini uygulamaya koydu . Roma'da otobüsler, tramvaylar ve metrolar 14 Mart'tan bu yana saat 9'da çalışmayı bıraktı .

Diğer bir koronavirüs etkin noktası olan Madrid gezilerinde % 84'lük bir düşüşe neden olan binicilik de İspanya'daki şehirlerde yuvarlandı.

ABD'de, şimdi en çok onaylanan üçüncü Covid-19 vakasına sahip ülke, büyük şehirlerde geziler yaklaşık % 40 ila % 65 arasında düşüyor. ABD'deki virüsün merkez üssü olan New York City, metro ve tren servisinin sınırlı olmasına, yüz yüze müşteri hizmetleri olanaklarının azalmasına ve otobüs sürücülerini otobüs sürücülerinden uzak tutmak için arka kapı yatılı politikasını uygulamaya koydu. Bir grup ABD transit ajansı, Kongre'den federal yardım paketine toplu taşıma için en az 25 milyar dolar destek vermesini istedi .

Virüsün yayılmasını en aza indirmek için insanların büyük çoğunluğunun evde kalması ve toplu taşıma araçlarından uzak durması istenirken, bu hizmetlerin sağlık uzmanları, ilk müdahale ekipleri, eczane ve bakkal personeli gibi kritik çalışanlar için mevcut olması çok önemlidir.



AP FOTOĞRAF / RAFİQ MAKBÖL Korona zamanlarında seyahat.

Hindistan'ın toplu taşıma sistemi, Covid-19 salgınının ortasında düşünülmesi gereken önemli bir unsurdur.

Hindistan'da, yoğunlukla aşırı yüklenmiş ve yoğunlukla hijyenik olmayan trenler, otobüsler ve diğer toplu taşıma türleri, bu tür salgınlar sırasında katalizör olduğunu kanıtlayabilir. Bu sorunun farkında olan hükümet, Delhi Metro'su ve Mumbai'nin yerel trenlerini dezenfekte etmeye ve bu ikisinin hijyen koşullarını iyileştirmeye karar verdi.

15 Mart'ta demiryolu bakanı Piyush Goyal, tren antrenörlerinin videosunu temizledi.

Mumbai'deki demiryolu otoriteleri personelini Covid-19 semptomları olan hastaları belirlemek için eğitti. Ortalama olarak, yoğun saatlerde Mumbai'deki yerel bir trenin tek bir yolculuğunda 5.000'den fazla kişi seyahat ediyor .

Delhi Metro'su yetkilileri düzenli aralıklarla tedbirler alıyor ve istasyonları temizliyor.

Delhi Transport Corporation otobüsleri de kapsamlı bir temizliğe tabi tutuluyor. Delhi hükümeti, 11 Mart'ta bu amaçla bir dezenfeksiyon aracı başlattı .

ULAŞIM

Kentsel ulaşım etkileri değişiyor

Şehirler için sorun daha şiddetlidir. Yerel ekonomik faaliyetlerin kısıtlanması, zaten pahalı olan karayolu taşıma sistemlerinin işletilmesi, bakımı ve genişletilmesi için ödenecek daha az vergi, ücret ve para cezası anlamına gelir.

Bu pandemi, şu anda eşitsiz, koordine edilmemiş veya entegre edilmemiş, genişlemek yerine, işletilip sürdürülmesi sürdürülemeyen kırık ve parçalanmış bir kentsel ulaşım sistemini nasıl sübvans ettiğimiz ve işlettiğimiz hakkında bazı gerçekleri ele almamızı gerektirecektir. Bu kriz karşısında, iş modellerimizi yeniden düşünmeli ve bir kişiyi veya bir şeyi şehirlerimizin etrafında taşımanın gerçekte ne kadar pahalı olduğunu; ve bunun için ne ödemeye hazır olduğumuzu görmeyi sağlamalıyız. Biraz daha derine inerken, bölgeye göre değişecek karışık bir dizi etki var ve olacaktır.

Ev ve barınak yerinde çalışma kısıtlamaları, yolda daha az yakıt, ücretli otopark, ücretli geçişler ve daha az para cezası ile sonuçlanan süreç; araç sayısını önemli ölçüde azaltacaktır. Bu fonların çoğu genişleme, bakım ve yol onarımı için ödeme yapıyor ve bazı bölgeler bu gelirlerin bir kısmını toplu taşıma sistemlerinin operasyonlarını desteklemek için kullanıyor.

Araç kullanmaları ve temel hizmetleri vermesi gereken işçiler için, bazı bölgelerle birlikte trafik sıkışıklığı, insanların toplu taşıma araçlarından kaçınmasına rağmen % 50'ye varan oranlarda azaldı.

Teslimatlar ve mal hareketleri için seyahat süreleri azalmıştır. Bu, kriz öncesi seviyelerde daha az otoyol tıkanıklığı ve pahalı kapasite artırımı için daha az talep anlamına gelir. **Talep ve trafik sıkışıklığı ortadan kalktığı için, aynı enerji ve fon bakım ve kritik toplu taşıma hizmetleri için harcanabilir.**

Kısıtlamaların işgücü, ulaşım ve ekonomimiz üzerinde ciddi ve önemli etkileri olsa da, dayanabilecek bazı geçici inişler olabilir. İlk kez, trafik sıkışıklığı, hava kirliliği ve ulaşımdan kaynaklanan sera gazı emisyonlarında küresel ve çarpıcı bir düşüş yaşanıyor. Ayrıca daha az trafik kazası ve ölüm olayı görmekteyiz. Geçici ters durum bile hiçbir şekilde ideal bir senaryo değildir ancak bazı şeyleri gözden geçirmek için iyi bir fırsattır.

Peki oluşan bu krizden nasıl yararlanabiliriz?

Salgın ulaşım önceliklerimizi yeniden düşünmek için bir fırsat mı?

Ekonomi, yaşamlarımız ve gezegen arasında seçim yapmak zorunda olmamalıyız. Ulaşımında, bunu bir kazan-kazan yapmanın teknik olarak mümkün ve ekonomik olarak mümkün olduğunu biliyoruz, sadece kolektif davranışımızı değiştirmek ve geçici durumu tersine çevirmek için politik zihniyetimizi değiştirmemiz gerekiyor.

Bir nesil boyunca en önemli olmasa da en büyük “ya da” ulaşım senaryosu deneylerinden birinin ortasındayız. Bu, **sistemlerimizi daha esnek, eşitlikçi ve esnek olduklarını gelecekte kanıtlamak için bir fırsat olarak kullanma anımızdır.**

1970'li yılların petrol şokları toplumun araç verimliliği ve daha temiz yakıtlar için daha büyük bir itici güçle otomobillerin büyüklüğünü ve kullanımını ve şehirlerimiz üzerindeki etkilerini yeniden düşünmesini gerektiriyordu. Çoğu ülke devam etti ve statükoya geri döndü, Hollanda gibi bazıları da araba politikalarını insanlara odaklanmak için yol politikalarını yeniden tasarlama fırsatını kullandı ve şehirleri ve kasabaları dolaşmanın en ucuz, en hızlı ve en kolay yoluna öncelik verdi; yerel ve bölgesel toplu taşıma araçlarıyla bağlantılı bisikletle. O zamandan beri ekonomileri gelişirken tartışmasız gezegendeki en yeşil ve en sağlıklı taşıt oldular.

Ulaşım sistemimiz halihazırda geçiş halindeydi, özel sektöre ait, fosil yakıtla çalışan ve kişi tarafından işletilen tek modelden isteğe bağlı, paylaşılan, elektrikli ve (gelecekte) otomatikleştirilmiş modellere geçiyordu. Gelecekte bu bir günlük ideal ulaşım durumu, sorunsuz bir deneyim yaratarak tüm olumsuzlukları düzeltmeyi vaat ediyor, tıkanıklığı ve kirliliği azaltıp, daha fazla yürüyüş ve bisiklete binmek için serbest bırakılan sokak alanları ortaya çıkarıyor ve yeni paylaşılan hizmetlerle azaltılmış kaza ve ölümler sağlıyor ve sürdürülebilir işletim sistemi sunuyor olacak.

Bazı tuhaf olaylarda, gelecekteki ideal ulaşım senaryomuz önümüze geliyor. Geleceğin ne olacağını hayal etmesini beklememiz gerekmiyor, şu anda potansiyeli görebiliyoruz. İnsanların evden işe gitmemesiyle % 90'lık bir değişim görüyorlar. Çoğu profesyonel hizmetin evden çalıştığı için, tıkanıklığı az veya hiç olmayan çok sayıda şehir var.

Temel hizmetlerimiz, mal hareketlerimiz ve teslimatlarımız, mağazalarımızın iyi stoklanmasını sağlayarak bu tıkanıklık olmadan toplama ve bırakma ve serbestçe hareket edebiliyor.

Sokaklarımızda araba sayısına yakın bir yere sahip olmadığımızda, birçok şehirde sosyal uzaklaşma önlemlerinden bu yana dramatik bir şekilde büyüyen yürüyüş ve bisiklet gibi diğer modlar için nasıl bol yer olduğunu açıkça görebiliyoruz.

Ekonomimiz kesinlikle büyük bir hit olacak ve pek çok kişinin iteceği statüko taşıma sistemine geri dönmek için cazip ortam oluşturulmaya çalışılacak. Bununla birlikte, hükümetler, topluluklar ve şirketler buraya nasıl geldiğimizi, neyin artık çalışmadığını görmek için bu zamanı harcayabilir ve harcamalı ve nakliye parçalarımızı daha esnek, kesintisiz ve aşağıdakiler de dahil olmak üzere herkes için nasıl çalışabileceğimizi nasıl sorabiliriz? gezegen ilerliyor.

Taşımayı yeniden başlatmak

Bu zamanı geri dönüp, daha kapsayıcı ve destekleyici politikalar ve teknolojilerden nasıl faydalanabileceğimizi belirlemek ve bu duraklamadan önce yaşadığımız karmaşaya geri dönmek için topluluklarımızdan ve şirketlerimizden geri adım atmak, dinlemek ve öğrenmek için kullanabiliriz. Bu, **ulaşım sistemimizi sıfırlamanın ve yeniden başlatmanın ve insanların, kültürün ve yeni realitemizin merceğinden bakmanın zamanıdır**. Bu, bisiklet, transit ve şerit ağlarındaki boşlukları kapatmak ve paylaşılan hareketlilik toplama ve bırakma bölgelerini, teslimat ve yükleme bölgelerini denemek için ucuz ve hızlı taktik malzemeleri tasarlamak, denemek ve kullanmak anlamına gelir. Bunun anlamı eski tedarik ve diğer işlemleri güncellemek, varlıkları daha iyi yönetmek için kaldırımları dijitalleştirin ve diğer manuel sistemleri çevrimiçi hale getirin. Bu sorunsuz deneyimi yaratmak için ileriye doğru giden doğru ortaklıklar olduğunu anlamak için kamu ve özel operatörlerle toplantılar

yapın. Gerekli onarımlara katılmak, çukurları doldurmak ve kamu hizmeti işlerini kapsamak için bu nefes alanını kullanın ve temelde daha önce bildiğiniz her şeyi yapmak zordu çünkü çok fazla araba ya da zorlaştıran başka bir sebep vardı. Ayrıca, sadece sıfır kaza değil, aynı zamanda sıfır enfeksiyon olan uygulama ekipleri için nasıl çalışma alanı oluşturduğumuzu da düşünmenin zamanı geldi .

Krizden sonra insanları kurtarmaya başladığımızda yavaşça geri döneceğiz. Bu yeni ağlara ve mekanlara sahipseniz, insanlar bunları kullanır ve yeni seyahat davranışları devam eder.

Ortaya çıkan hareketlilik sorunları ve ihtiyaçları hakkında büyük ulaşım bilgileri sağlayan altı kıtada 120'den fazla şehir incelemesinde; Hepsi, bu tür önlemlerin bir kısmını bir şekilde sürdürmeye çalışacaklarını belirttiler ve statükoyu bozmanın zorluklarını kaydetti. Bu, bu yönüyle bir fırsat mı?

Kuraklık, yangın, sel ve salgın hastalıklardan kaynaklanan sistem şoklarının artmasıyla birlikte, işler bundan sonra daha yıkıcı olacaktır . Bu, hükümetlerin ve şirketlerin geçici şokları daha iyi yönetebilmeleri ve uzun süreli kesintileri sürdürebilmeleri için gerekli planlama çalışmalarını yapmaları için nadir bir fırsattır. (Bizde sonrası için bir kriz planlaması olmadığı için; bu durum ayrı bir handikap oluşturmakta). Bazıları önümüzdeki 90 gün ve önümüzdeki yıl nasıl yönetileceği konusunda tavsiyelerde bulundu ve çoğunda uygun tek bir yaklaşım yok ama hepsinin alması gereken bazı zor kararlar, gözden geçirilmiş varsayımlar ve stratejik adımlar var bundan daha iyi çıkmalarını sağlamak için.

Küresel düzeyde, geçmiş ulaşım politikaları ve uygulamalarının yanlışlarını çözme ve ulaşım sistemlerini daha da etkileyecek diğer baş döndürücü sorunlarla karşı karşıya kaldığımız için rota düzeltici bir fırsata sahibiz. Denemek için iyi bir zaman olabilir ve bunu her zamanki engelleyiciler olmadan yaygın ve serbestçe yapabilirsiniz. Sadece liderlik pozisyonunda olanların daha fazlasının harekete geçme çağrısına dikkat edeceğini ve bu fırsatı yakalayacağını ümit edebiliriz.

SONUC ve ÖNERİLER

Toplu Taşımada Güvenli Kalmak için;

Eğer önemli bir işçiyse veya toplu taşımayı kullanmak zorundaysanız;

- ✧ Self servis makineleri veya bilet sayaçlarını önlemek için seyahat kartınızı çevrimiçi olarak veya bir uygulama aracılığıyla doldurun
- ✧ El dezenfektanını kullanın; herhangi birine temas ettikten sonra kullanın ve sadece ihtiyacınız kadar temas edin
- ✧ Yüzünüze mümkün olduğunca dokunmaktan kaçının ve telefonunuzu mümkün olduğunca kullanmamaya çalışın. Telefonunuzu toplu taşıma araçlarında veya diğer ortak alanlarda kullandıktan sonra, telefonu ve ellerinizi temizlemek için antibakteriyel mendil kullanın
- ✧ Korkuluklara, direklere, koltuklara vb. Mümkün olduğunca az temas edin
- ✧ Hapşırarak ve öksürmek için dokular (veya dirseğiniz) kullanın. Eldivenleri toplu taşıma araçlarına dokunmanız gereken her şey için bir bariyer olarak kullanın. Ardından, hemen atın ve ellerinizi yıkayın veya sterilize edin

Çözüm Önerileri

Yerel bazda valilik, ülke sathında bakanlık bazında oluşturulacak komisyonlar şimdiden oluşabilecek riskleri ve önlemleri, doğacak hak kayıplarını, sonrasında gerekli desteğin ne kadar ve ne şekilde olacağını şimdiden belirlemelidirler. Aksi halde süreç içinde olduğu gibi sonrasında da toparlanması mümkün olmayan bir hal alır durum.

Kent yaşantısının yaşamsal damarlarıdır ulaşım arkı ve toplu taşıma sistemi; bunun için sürdürülebilirliğinin sağlanması zaruridir.

Toplu taşıma paydaşlarının, kredi borçları, ceza, kurum ödemeleri vb. harcamaları en az 1 yıl ötelenmelidir. Çünkü süreç içinde olduğu gibi, salgın ortadan kalksa bile toplu taşımadan kaçınma belli bir süre daha devam edecektir. Toplu taşıma paydaşlarının (işletici, esnaf, kamu vb.) bu yükün altından kısa vadede kalkma imkanı yoktur. Uzun vadede ise yapılacak teşvik ve çalışmalar toplumda toplu taşıma kullanımını arttırabilir ancak; bu da bir süreç gerektirir. Aksi halde kent yaşantısı, akışkanlığı, kişisel araç kullanımından doğan trafik yoğunluğu gibi nedenlerden ötürü olumsuz etkilenir.

Lojistik taşıma yapan deniz ve havayolu şirketlerinin kredi borçları, ceza, kurum ödemeleri vb. harcamaları en az 1 yıl ötelenmelidir.

Toplu taşıma sistemi tamamı ile durdurulamaz; bu nedenle yerel bazda destek sübvansesi yapılması gerekmektedir.

- 1- Sağlık çalışanları (doktor, hemşire, temizlik işçisi, büro elemanı vb.) sağlık tesislerine taşınması gerekmektedir. Bunun yanında emniyet mensupları, yerel temizlik işçileri, toplu taşıma şoför ve sürücüleri gibi bir çok grup toplu taşıma araçlarını kullanmak zorundadır.
- 2- Kişisel aracı olmayıp işe gitmek zorunda kalan kesim toplu taşıma kullanmak zorundadır

3- Yük, lojistik taşıyan grupların yada mal ve yüklerin transferi devam etmek durumundadır

Ulaşım mod seçenekleri arttırılmalı, entegre ulaşım sistemleri planlanmalıdır.

Kamu desteği ile tek başına yoğunluk bazlı değil, konfor ve güvenliğin de olduğu bir toplu taşıma sistemi kurulmalıdır

Ulaşım ihtiyaçları azalacağı için; bütçedeki bu pay planlama, tamirat ve düzeltmelere harcanmalıdır

Aynı yerde kurgulanan kamu binaları ve iş yerleri yerine kente eşit dağıtılmış iş yeri ve konut dağılımı olmalıdır. Yanlış planlama olmasaydı (gidiş ve dönüş periyotları daha iyi ayarlanabilir, yk aynı yönde olmazdı)

Global bazda farklı czmler ortaya konması yerel bazdaki farklılıklardan (ulaşım alt yapısı ve sosyo kültürel yapı) kaynaklanmaktadır. Bundan dolayı doğru ve hızlı sonuç alınabilmesi için czmlerin; yerel bazda, yerel ortaklarla koordineli yapılması gerekmektedir.

Maske ve eldivensiz toplu taşıma kullanımı yasaklanmalı bu süreçte.

Elektronik Kart veya temassız kart olmayan, parayla ödeme yapılacak yerlerde; yolcular seyahat miktarınca para bulundurması veya oluşturulacak havuz, kutu şeklinde alanda para üstü verilmesi; artından bu alanın işlem bittikten sonra dezenfekte edilmesi

Metro istasyonu, durak ve gerekirse araçların (Otobüs, dolmuş, taksi, metro) el dezenfektan sistemlerinin teşkil edilmesi

Özellikle kalabalık alanlarda önlemlerin normalinden daha ck arttırılması

Taksilerde yolcu ve şoför arasındaki alanın şeffaf yapılarla engellenmesi

Bununla birlikte, bir şehrin toplu taşıma sistemini kapatmak, birçok kamu sağlığı çalışanı metrolara ve otobüslere binmek için bir şehre salgınla mücadele etme yeteneğine zarar verebilir. Bu nedenle ck önemli bir seyahat ihtiyacı yoksa bu alanlar özellikle sabah ve akşam pik saatlerde kullanılmamalıdır.

Toplu taşımada çalışan personel için hazırlıklı olma, kişisel korunma, temasın azaltılması, bulaşıcılık, seyahat tavsiyesi ve örnek iletişim mesajlarıyla ilgili öneriler ortaya konmalıdır

Yeni salgınlar ve bunların dünya için ne anlama geldiği konusunda endişeler ortaya çıktığında iyi uygulamalar ve tavsiye mesajları önemlidir

Toplu taşıma, yerel ve ulusal ekonomilerin belkemiğidir ve makul olduğu sürece sürdürülmesi gereken temel bir hizmettir. Bu hizmetin devamlılığı için destek programlar uygulanmalıdır

Durum her geçen gün arttığından, bu aşamada hazırlıklı olma cğu yerde en yararlı önlemdir. Toplum psikolojisinin ayakta kalması için destek çalışmaları yapılmalıdır

Sağlık örgütü tarafından verilen bilgileri takip etmek ve yönergelerini takip ederek bölgenizdeki ulusal sağlık kuruluşları ve yetkilileri ile yakın temas halinde olmak önemlidir

Halka açık etkinliklerin iptal edilmesi ve giderek artan sayıda insanın evden çalışmasını veya kendi kendine tecrit olmasını teşvik eden Koronavirüs, birçok insanı kullanamayacakları biletlerle terk etti. Bunların da geri ödenmesi için çalışma yürütülmeli

Lastik tekerlekli lojistik taşımacılığı yerine demiryolu tercihi arttırılmalı

Şehirler arası taşımacılık, yolcu değil yük bazlı kurgulanmalıdır

Farklı ulaşım seçenekleri planlanırken diğer ulaşım alternatifleri de dikkate alınmalı; modlar arasında entegrasyon kurulmalıdır

Havaalanları planlanırken; iki havaalanı arasında olması gereken mesafe dikkate alınmalıdır; aksi halde bu havaalanı veya havalimanlarında işletme yapılamaz. Bu mesafe; dünya ortalaması 500-600km arasındadır.

Ulaşım planı yapılırken döngüsel bir yapı kurgulanmalıdır; bir hat boyu üzerine kurgulanan ulaşım arkları veya toplu taşıma sistemleri belli doluluk oranlarına ulaştığında durma noktasına gelir ve çözümü maliyetli yada imkansız bir hal alır (İstanbul metrobüs, Bursa, Samsun tranvay gibi). İşletme maliyetleri de bir hayli yüksek olur.

Özellikle kentlerde yapılaşmış alanlarda değil de yapılaşmamış alanlarda ulaşım projeleri kurgulanmalıdır. Yapılaşmış alanda maliyet yüksek, yapım hızı düşük olacağı gibi; kentin dışarıya doğru planlı bir şekilde, yüksek yapılara ihtiyaç duyulmadan büyümesini sağlayacaktır. Bu yaklaşım, salgınların proaktif yönetilmesi için de fayda sağlar

Toplu taşıma ile ilgili acil durum planlarımız olması gerekir; yerel bazda bu çalışmaların yapılması gerekmektedir

Kentsel tasarım tüm öğeleri içine alarak kurgulanmalı; Engelli bireyler kadar kenti şehre dönüştürecek erişebilirlik anlayışı teşkil edilmelidir.