

KOMISSION TIEDONANTO

Ohjeet liikennepalvelujen ja -yhteyksien vaiheittaiseksi palauttamiseksi – COVID-19

(2020/C 169/02)

I. Johdanto

1. Koronaviruspandemialla (covid-19) on suuri vaikutus liikenteeseen ja liikenneyhteyksiin EU:ssa. Pandemian rajoittamiseksi toteutetut toimenpiteet ovat vähentäneet liikennealan toimintaa rajusti etenkin henkilöliikenteessä⁽¹⁾. Rahtiliikenteessä vaikutukset eivät ole olleet niin voimakkaita – osittain siksi, että EU:ssa on toteutettu yhteistoimia rahdin pitämiseksi liikkeessä, mutta talouden toimeliaisuuden vähentyminen ja toimitusketjujen häiriöt ovat vähentäneet sitäkin.
2. Komissio on antanut ohjeita muuta kuin välttämätöntä matkustamista koskevista rajoituksista⁽²⁾ ja esittänyt nimenomaan liikennettä koskevia toimenpiteitä, muun muassa rajavalvontatoimenpiteisiin⁽³⁾, rahtiliikenteen ”vihreiden rajanylityskaistojen” toteuttamiseen⁽⁴⁾, rahtilentotoiminnan helpottamiseen⁽⁵⁾ sekä aluksilla oleviin merenkulkijoihin, matkustajiin ja muihin henkilöihin⁽⁶⁾ liittyvää ohjeistusta. Komissio on antanut ohjeita myös parhaista tavoista suojella kuljetusalan työntekijöitä ja matkustajia ja pitää samalla rahtiliikenne toiminnassa.
3. Niin kauan kuin henkilöiden liikkumista rajoittavat toimenpiteet ovat voimassa ja on todennäköistä, että myös rahtiliikenne häiriintyy, kaikkien jäsenvaltioiden olisi edelleen sovellettava yhdenmukaisesti ja koordinoitusti näitä toimenpiteitä ja suosituksia, jotka liittyvät tavaroiden liikkumiseen, kriittisissä ammateissa työskentelevien työntekijöiden vapaaseen liikkuvuuteen⁽⁷⁾ sekä matkustajien ja miehistöjen kauttakulkuun ja kotiuttamiseen. Jäsenvaltioiden olisi edelleen käytettävä komission koordinoimaa kansallisten liikennealan covid-19-yhteyspisteiden verkostoa.
4. Kun kansanterveydellinen tilanne alkaa parantua, on tärkeää, että liikennepalveluita ja -yhteyksiä aletaan vaiheittain palauttaa siinä määrin kuin epidemiologinen tilanne sallii, sillä nämä palvelut ja yhteydet ovat EU:n ja globaalin talouden keskeisiä moottoreita ja olennainen osa EU:n kansalaisten elämää.
5. Euroopan komissio ja Eurooppa-neuvoston puheenjohtaja esittivät 15. huhtikuuta 2020 yhteisen eurooppalaisen etenemissuunnitelman⁽⁸⁾, jossa annetaan suosituksia siitä, miten covid-19-pandemian vuoksi käyttöön otetut rajoitukset olisi purettava. Etenemissuunnitelman mukaan komissio antaa yksityiskohtaisempia ohjeita siitä, miten liikennepalvelut, liikenneyhteydet ja vapaa liikkuvuus voidaan vähitellen palauttaa terveystilanteen sen salliessa ja myös kesälomamatkojen suunnittelua silmällä pitäen.

(1) Esimerkiksi lentoliikenne on vähentynyt noin 90 prosenttia viime vuodesta (lähde: Eurocontrol), rautateillä kaukoreittien henkilöliikenne on supistunut 85 prosenttia ja alueellinen henkilöliikenne (myös lähiliikenne) 80 prosenttia ja kansainvälinen matkustajaliikenne on lähes pysähtynyt (lähde: Euroopan rautatieyhteisö CER), ja risteily- ja henkilölaivaliikenteessä vähennystä oli huhtikuun puolessavälissä yli 90 prosenttia edellisvuodesta (lähde: Euroopan meriturvallisuusvirasto EMSA).

(2) COM(2020) 115 final, COM(2020) 148 final ja C(2020) 2050 final (EUVL C 102 I, 30.3.2020, s. 12).

(3) C(2020) 1753 final (EUVL C 86 I, 16.3.2020, s. 1).

(4) C(2020) 1897 final (EUVL C 96 I, 24.3.2020, s. 1).

(5) C(2020) 2010 final (EUVL C 100 I, 27.3.2020, s. 1).

(6) C(2020) 3100 final (EUVL C 119, 14.4.2020, s. 1).

(7) C(2020) 2051 final (EUVL C 102 I, 30.3.2020, s. 12).

(8) Yhteinen eurooppalainen etenemissuunnitelma covid-19-rajoitusten purkamiseksi (EUVL C 126, 17.4.2020, s. 1).

6. Kansalaisten – eli myös kuljetusalan työntekijöiden ja matkustajien – terveys on yhä ykkösprioriteetti. Erityistä huomiota olisi kiinnitettävä haavoittuvassa asemassa oleviin väestöryhmiin, kuten iäkkäisiin ja niihin, joilla on taustasairauksia, täysin heidän yksityisyyttään kunnioittaen. Matkustus- ja toimintarajoituksia olisi sen vuoksi lievennettävä vaiheittain, jotta voidaan suojella terveyttä ja varmistaa, että liikennejärjestelmät ja -palvelut ja niihin liittyvät muut järjestelmät (esim. rajavalvonta ulkorajoilla) pystyvät jälleen mukautumaan suurempiin rahti- ja matkustajamääriin. Samalla olisi toteutettava jatkuvasti päivitettäviä tiedotuskampanjoita, joilla varmistetaan, että matkustavat ihmiset voivat suunnitella matkansa ja toimia täysin tietoisina tilanteesta ja näin ollen myös omasta vastuustaan noudattaa terveystoimieksia matkustaessaan.
7. Liikennepalvelujen ja -yhteyksien vaiheittainen palauttaminen on täysin riippuvainen suhtautumisesta matkustusrajoituksiin, epidemiologisista arvioinneista sekä niistä neuvoista, joita lääketieteen asiantuntijat antavat tarvittavista terveyteen liittyvistä suojelu- ja varotoimista. Nämä liikennepalvelujen ja -yhteyksien palauttamista koskevat EU:n ohjeet eivät näin ollen rajoita edellä mainittuja toimintalinjauksia. Ohjeet ovat täysin yhdenmukaisia näiden linjausten kanssa, ja ne toteutetaan yhteisen eurooppalaisen etenemissuunnitelman puitteissa.
8. Ohjeet tarjoavat yhteiset toimintapuitteet, joilla tuetaan liikennealan viranomaisia, sidosryhmiä, työmarkkinaosapuolia ja erityisiä yhteyksien vaiheittaisen palauttamisen aikana. Ohjeissa esitetään yleisperiaatteita, joita sovelletaan kaikkiin liikennepalveluihin, ja erityisiä suosituksia, jotka on laadittu kunkin liikennemuodon ominaispiirteiden mukaisiksi, realistisiksi ja käytännöllisiksi. Tarkoituksena on antaa lisää ohjeita siitä, miten liikennepalvelut, liikenneyhteydet ja vapaa liikkuvuus voidaan palauttaa niin nopeasti kuin terveystilanne sen sallii ja samalla suojella kuljetusalan työntekijöiden ja matkustajien terveyttä. Ohjeita olisi sovellettava sekä jäsenvaltioiden sisäiseen että niiden väliseen liikenteeseen. Koska liikenne on luonteeltaan valtioiden rajat ylittävää, näitä ohjeita olisi riittävässä määrin sovellettava myös jäsenvaltioiden ja EU:n ulkopuolisten maiden välisiin liikennepalveluihin heti kun epidemiologinen tilanne sen sallii.
9. Covid-19-pandemia on vaikuttanut koko EU:hun mutta eri tavoin eri jäsenvaltioihin ja eri alueisiin. Jotta yhteydet voitaisiin palauttaa eri puolilla EU:ta kaikille asianosaisille turvallisella tavalla ja jotta kansalaiset jälleen luottaisivat liikennepalveluihin, jäsenvaltioiden sekä EU:n toimielinten ja virastojen on tehtävä tiivistä yhteistyötä. Olosuhteista ei saada täysin turvallisia niin matkustamisen kuin muunkaan toiminnan kannalta. Riskit olisi kuitenkin minimoitava niin pitkälle kuin mahdollista koko pandemian ajan. Siihen asti kun on kehitetty tehokas ja laajasti saatavilla oleva rokote, on mahdollista, että tulossa on tartuntojen tai tapausrypäiden toinen aalto. Sen vuoksi olisi laadittava asianmukaisia suunnitelmia toimenpiteiden ottamiseksi tarvittaessa uudelleen käyttöön.
10. Koska covid-19-pandemia on luonteeltaan maailmanlaajuinen ja liikennepalvelut kansainvälisiä, on luotava puitteet, joissa kansanterveydellisestä tilanteesta ja toteutetuista toimenpiteistä on yhteisesti hyväksytty käsitys maiden ja alueiden välillä – myös jäsenvaltioiden kesken sekä EU:n ja kolmansien maiden kesken. Tämä on välttämätöntä, jotta eurooppalaiset ja myös globaalit liikennejärjestelmät voidaan palauttaa vaiheittain, ripeästi ja turvallisesti. Sitä varten EU:n toimivaltaisten viranomaisten olisi tehtävä mahdollisimman laajasti yhteistyötä kolmansien maiden ja kansainvälisten alakohtaisten organisaatioiden (*) kanssa. Toimenpiteiden tavoitteista ja vaikutuksista olisi sen vuoksi tehtävä mahdollisimman yhteneväisiä, ja ne olisi katsottava toisiaan vastaaviksi.
11. Kuten yhteisessä eurooppalaisessa etenemissuunnitelmassa mainitaan, ohjeilla on merkitystä myös kesälomakauden ja siihen liittyvien matkajärjestelyjen suunnittelun kannalta. Matkailu on tärkeä EU:n talouden toimiala, joka on olennaisesti kytköksissä liikenteeseen ja matkustamiseen. Matkustajaliikenteen palvelut ovat alalle välttämättömiä ja alan toiminnan perusedellytys. Matkailun vaiheittainen palauttaminen edellyttää sen vuoksi ratkaisevalla tavalla sitä, että riittävät yhteydet palautetaan ripeästi.

(*) Esimerkiksi Kansainvälinen merenkulkujärjestö, Kansainvälinen työjärjestö, Kansainvälinen siviili-ilmailujärjestö ja liikenneyhteisön pysyvä sihteeristö.

II. Matkustajaliikenteen turvallista ja vaiheittaista palauttamista koskevat periaatteet

a) Yleiset periaatteet yhteyksien palauttamisessa

12. Kaikkien liikennemuotojen palvelut olisi käynnistettävä vähitellen uudelleen ensisijaisena toimenpiteenä, kunhan käyttöön on otettu oikeasuhteiset ja tehokkaat toimenpiteet kuljetusalan työntekijöiden ja matkustajien terveyden suojelemiseksi. Toimenpiteissä olisi noudatettava yhteisessä eurooppalaisessa etenemissuunnitelmassa esitetyjä yleisiä kriteereitä, periaatteita ja suosituksia etenkin epidemiologisen tilanteen sekä rajatarkastuksiin ja liikkumis- ja matkustusrajoituksiin sovellettavan politiikan osalta.
13. Sen vuoksi toimenpiteissä, jotka voisivat rajoittaa kuljetustoimia tai jotka ovat terveyteen liittyviä suojele- ja ennaltaehkäisytoimia, olisi niiden laajuuden ja keston osalta rajoitettava siihen, mikä on kansanterveyden suojelemiseksi tarpeen. Kaikkien toimenpiteiden olisi oltava paitsi oikeasuhteisia myös asianmukaisesti perusteltuja, läpinäkyviä, merkityksellisiä ja liikennemuotokohtaisia, syrjimättömiä ja sellaisia, että sisämarkkinoiden tasapuoliset toimintaedellytykset säilyvät. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että näissä toimenpiteissä noudatetaan valtioneuvoston päätöksiä ja EU:n oikeutta kaikilta muiltakin osin.
14. Toimenpiteitä olisi seurattava jatkuvasti, jotta niitä voidaan tarvittaessa arvioida uudelleen ja muokata kaikki asiaankuuluvat asiantuntijatiedot ja näkökohdat huomioon ottaen niin, että ne pysyvät oikeassa suhteessa kulloisiinkin kansanterveyteen liittyviin tarpeisiin. Kun käytettäväksi tulee uusia ja tehokkaampia ratkaisuja, olisi niitä pidettävä ensisijaisina, jotta vähemmän tehokkaista tai raskaammista toimenpiteistä voidaan luopua. On noudatettava kustannusvaikuttavuusperiaatetta. Tämä tarkoittaa sitä, että jos käytettävissä on useita vaihtoehtoja, joilla saavutetaan vastaavat vaikutukset kuljetusalan työntekijöiden ja matkustajien terveyden varmistamisessa, olisi valittava kustannuksiltaan huokein vaihtoehto.
15. Sisämarkkinoiden täysimittaisen toiminnan, liikennepalvelujen rajatylittävän tarjonnan, terveystoimenpiteiden täyden tehon ja kansalaisten luottamuksen turvaamiseksi ja palauttamiseksi jäsenvaltioiden olisi toteutettava toimet koordinoitusti ja yhteistyötä tehden. Jäsenvaltioiden olisi covid-19-tautiin liittyvien matkustusrajoitusten purkamisesta päättäessään noudatettava komission 13. toukokuuta 2020 antamia sisärajoja koskevia ohjeita⁽¹⁰⁾. Päätöksistä olisi ilmoitettava komissiolle ja muille jäsenvaltioille. Komissio on valmis koordinoimaan rajoitusten purkamista ja liikennepalvelujen palauttamista kansallisten yhteyspisteiden verkoston kautta.
16. Lisäksi tarvitaan koordinoitu lähestymistapa, joka ulottuu EU:n naapurimaihin ja laajemmallekin. Koordinointikanavia on jo laajennettu esimerkiksi Länsi-Balkanilla siten, että niissä ovat mukana ne kansalliset viranomaiset, jotka ovat läheisissä tekemisissä EU:n liikennealan kansallisten yhteyspisteiden verkoston kanssa. Yhteisenä tavoitteena on varmistaa liikennepalvelujen ja -yhteyksien tarjoaminen.
17. Toimenpiteiden olisi edellä mainittujen periaatteiden mukaisesti oltava oikeasuhteisia ja liikennemuotokohtaisia. Sen vuoksi olisikin etsittävä turvallisia liikkuvuusratkaisuja eikä niinkään yleisiä kieltoja, jotka lamauttavat liikennepalvelut EU:ssa. Esimerkkeinä voitaisiin mainita tehostettu säännöllinen siivous, desinfiointi ja riittävä ilmanvaihto liikennekeskuksissa ja kulkuneuvoissa⁽¹¹⁾ sen sijaan, että asianomaiset liikennepalvelut kiellettäisiin kokonaan. Tällaisella lähestymistavalla voitaisiin kohdentaa toimet riskien lähteisiin ja sallia vaiheittainen paluu tavanomaiseen taloudelliseen ja päivittäiseen toimintaan. Tässä suhteessa on ratkaisevan tärkeää, että terveys- ja liikenneviranomaiset ja keskeiset sidosryhmät tekevät tiivistä yhteistyötä.

⁽¹⁰⁾ Komission tiedonanto – Vaiheittaiset ja koordinoitut toimet vapaan liikkuvuuden palauttamiseksi ja sisärajarakastusten poistamiseksi – Covid-19 (13.5.2020).

⁽¹¹⁾ Tässä tiedonannossa tarkoitetaan ”kulkuneuvolla” asiayhteyden mukaan kaikenlaisia kulkuneuvoja, mukaan luettuina henkilöautot, kuorma-autot, linja-autot, junat, lentokoneet, laivat, veneet, lautat jne.

18. Rahtikuljetukset olisi pidettävä turvattuina, jotta toimitusketjut pysyvät toiminnassa. Yhteisen eurooppalaisen etenemissuunnitelman mukaan ”siirtymävaiheessa olisi vahvistettava pyrkimyksiä pitää yllä esteetöntä tavaravirtaa ja turvata toimitusketjut”. Kun lähtökohtana on nyt, että rajan ylittäminen vihreää kaistaa pitkin saa kestää enintään 15 minuuttia, tarkastuksia olisi vaihteittain lievennettävä koordinoitusti. Tässä olisi käytettävä olemassa olevia koordinoitikanavia, kuten kansallisia liikennealan covid-19-yhteyspisteitä ja poliittisen kriisitoiminnan integroitua järjestelyä (IPCR), siten että sisärajojen ylittäminen voidaan lopulta sallia samaan tapaan kuin ennen covid-19-rajoituksia kaikkien rahtiliikenteen kulkuneuvojen ja kaikkien tavaroiden osalta. Kun liikennemäärät jälleen kasvavat, on kiinnitettävä erityistä huomiota satamien ja konttiterminaalien kaltaisten multimodaalisten solmukohtien rooliin vihreiden rajanylityskaistojen tukemisessa. Toimitusketjujen toiminnan takaamiseksi olisi pyrittävä käyttämään parhaalla tavalla kaikkia liikennemuotoja, mukaan luettuina sisävesien ja rautateiden tavaraliikenne. On varmistettava, että olennaiset kuljetusalan työntekijät pääsevät liikkumaan vapaasti ja esteettömästi, ja sitä varten on harkittava pikakaistojen käyttöä liikenteen solmukohdissa. Vaiheittaisessa siirtymävaiheessa olisi kansanterveysviranomaisien suosituksia noudattaen vähennettävä terveystarkastuksia asteittain, luovuttava järjestelmällisistä karanteenivaatimuksista (joita siis sovelletaan riippumatta oireista tai testituloksista), lopetettava saattueajot, otettava jälleen käyttöön ajokieltoja, jos liikenteen sujuvuus sen sallii, sekä toukokuun 2020 lopussa yhdenmukaistettava ja rajoitettava ehdottomaan minimiin poikkeukset ajo- ja lepoaikasäännöistä. Näin voitaisiin asteittain jälleen soveltaa yhdenmukaisia ja helposti valvottavia EU:n sääntöjä.
19. Yksityiseen henkilöliikenteeseen (esim. henkilöautot, moottoripyörät ja polkupyörät) kohdistuvat rajoitukset olisi purettava heti, kun kansanterveydellinen tilanne sen sallii. Kun rajoituksia höllätään, ihmiset pääsevät nopeasti jälleen liikkumaan etenkin paikallisesti ja alueellisesti (kun esim. sallitaan ihmisten matkustaa kauemmaksi ja nopeammin paikallisesti tai jäsenvaltion alueella). Henkilöliikenteen rajoituksia purettaessa olisi edelleen noudatettava kunkin jäsenvaltion vaatimia tai suosittelemia laajempia lähikontaktien välttämiseen ja ennaltaehkäisyyn tähtäviä toimenpiteitä.
20. Samaan aikaan olisi lisättävä turvallisen joukkoliikenteen saatavuutta rajoitusten vaiheittaisen purkamisen mukaisesti, jotta liikkumiseen olisi tarjolla vaihtoehtoja kaikille kansalaisille. Toimenpiteet ja niistä viestiminen olisi toteutettava tavalla, joka auttaa palauttamaan matkustajien luottamuksen siihen, että joukkoliikenteen käyttö on turvallista.
21. Olisi varmistettava, että liikenteenharjoittajiin ja palveluntarjoajiin, jotka tarjoavat samanlaisia palveluja samalla reitillä, sovelletaan samanlaisia toimenpiteitä. Tavoitteena pitäisi olla, että matkustajille tarjotaan saman tasoinen turva, selkeys ja ennustettavuus siten, että vältetään syrjintä ja säilytetään yhtäläiset toimintaolosuhteet.
22. Jotta voidaan varmistaa, että lähtö- ja saapumisaikoina toteutettavat toimenpiteet ovat kaikissa liikennemuodoissa keskenään vastaavia, ja välttää näin se, että matkustamisesta tulee kohtuuttoman työlästä tai jopa mahdotonta, on varmistettava, että vastaavat toimenpiteet, jotka perustuvat yhteisiin periaatteisiin ja joilla kaikilla lievennetään terveysriskejä asianmukaisella tavalla, ovat yhteisesti hyväksytyjä sekä lähtö- että saapumisaikoina. Tähän saadaan apua koordinoinnista jäsenvaltioiden kesken ja EU:n ulkopuolisten maiden kanssa.
23. Matkasuunnitelmien tekemisen tueksi liikenteenharjoittajat ja palveluntarjoajat voisivat asettaa saataville tietoja keskimääräisistä matkustajamääristä tietyillä reiteillä tai tietyinä ajankohtina. Erityisen tärkeää tämä olisi ilman paikkavarausta liikennöitävien vuorojen ja paikallisjoukkoliikenteen tapauksessa. Tiedot voitaisiin asettaa saataville verkossa tai erityisten mobiilisovellusten kautta.
24. Monet jäsenvaltiot, alueet ja kaupungit ovat jo nyt miettimässä kaupunkiliikenteen uudistamista: niissä laajennetaan jalkakäytäviä ja pyöriteitä, mukautetaan aikatauluja ja kehitetään innovatiivista teknologiaa matkustajavirtojen hallintaan ja ruuhkautumisen estämiseen. Komissio suosittelee ja tukee uusien kaupunkiliikenteen ratkaisujen ja toimenpiteiden kehittämistä ja toteuttamista, jotta voidaan helpottaa turvallista aktiivista liikkuvuutta, joukkoliikenteen käyttöä ja ajoneuvojen yhteiskäyttöä sekä rakentaa luottamusta kansalaisten keskuudessa.
25. Tarvittaessa liikenteenharjoittajien ja palveluntarjoajien oikeudet ja velvollisuudet olisi vahvistettava selkeillä säännöillä, joissa täsmennetään esimerkiksi se, onko liikenteenharjoittajien vastuulla huolehtia lähikontaktien välttämisestä tai evätä matkustajan pääsy liikennekeskukseen tai kulkuneuvon ilman kasvusoijusta tai matkustajien enimmäismäärän täytyttyä. Lisäksi olisi täsmennettävä selvästi oikeusperusta, jonka nojalla ne voivat ottaa tällaisia toimenpiteitä käyttöön.

b) *Kuljetusalan työntekijöiden suojeleminen*

26. Kuljetusalan työntekijöillä on kaikissa liikennemuodoissa ollut ratkaisevan tärkeä rooli rahdin kuljettamisessa, toimitusketjujen toiminnan tukemisessa, EU-kansalaisten kotiuttamisessa ja olennaisten työntekijöiden kuljettamisessa työpaikoilleen. He ovat tehneet työnsä siitä huolimatta, että heidän oma terveytensä ja hyvinvointinsa on ollut uhattuna. Liikennekeskusten, palveluntarjoajien ja liikenteenharjoittajien olisi työmarkkinaosapuolia kuullen noudatettava toiminnan jatkuvuuden takaavia periaatteita, jotta ne voivat huolehtia toiminnan turvallisuudesta. Tämä edellyttää myös sitä, että kuljetusalan työntekijöitä kuullaan asianmukaisesti ja että heille annetaan asianmukaiset varusteet, koulutus ja ohjeet siitä, miten heidän on suoritettava tehtävänsä niin, että riskit heidän ja heidän perheenjäsentensä, työtovereidensa ja matkustajien terveydelle saadaan minimoitua. Olisi esimerkiksi annettava tiedot henkilönsuojaimien oikeasta käytöstä, hygieniasta, tarpeettomien keskinäisten kontaktien välttämisestä sekä mahdollisuuksien mukaan siitä, miten mahdollinen tartunta voidaan havaita.
27. Jos kuljetusalan työntekijät joutuvat työnsä vuoksi olemaan tiiviisti tekemisissä muiden kanssa (esim. lentohenkilöstö, lentoasemien ja satamien turvallisuus- ja turvatarkastushenkilöstö, lipuntarkastajat, linja- ja pakettiautojen kuljettajat, matkustaja-alusten miehistö, luotsit, matkustajia – myös vammaisia ja liikuntarajoitteisia – avustava henkilöstö), työnantajan olisi järjestettävä heille riittävät henkilönsuojaimet jäljempänä tarkemmin esitetyn mukaisesti. Olisi huolehdittava siitä, että suojaimet vaihdetaan tarpeen mukaan säännöllisesti ja hävitetään turvallisesti. Euroopan työterveys- ja työturvallisuusvirasto on antanut covid-19-pandemian jälkeisestä paluusta työpaikoille yleisiä ohjeita, joissa on hyödyllistä tietoa eri aloista, myös liikennealasta ⁽¹²⁾.

c) *Matkustajien suojeleminen*

28. Kaikissa matkustajien joukkoliikennemuodoissa olisi toteutettava kohtuulliset toimenpiteet, joilla rajoitetaan kontakteja kuljetusalan työntekijöiden ja matkustajien välillä sekä matkustajien kesken. Aina kun mahdollista, toimenpiteitä matkustajien lähikontaktien välttämiseksi olisi sovellettava niin kauan kuin yleinen terveystilanne vaatii. Tartuntariskiä olisi pienennettävä muillakin toimenpiteillä, kuten seuraavilla:
- Kuljetusalan työntekijät käyttävät henkilönsuojaimia (kasvosuojuksia, käsineitä jne.).
 - Vähennetään matkustajamääriä joukkoliikennevälineissä ja odotustiloissa (rajoitetun toiminnan toteuttamiskelpoiseen harjoittamiseen voitaisiin antaa asianmukaista tukea esimerkiksi EU:n sääntöjen ⁽¹³⁾ mukaisilla tilapäisillä julkisen palvelun velvoitteilla).
 - Jatketaan suojakaiteiden käyttöä liikennekeskuksissa ja kulkuneuvoissa tai lisätään niitä (esim. kuljettajien suojaamiseksi, lippuluukuilla tai tarkastuspisteissä).
 - Erotetaan eri matkustajat toisistaan erityisillä jonoilla tai muilla tavoilla liikennekeskuksissa (satamissa, lentoasemilla, rautatieasemilla, linja-autopysäkeillä, lauttasatamissa, kaupunkien joukkoliikennekeskuksissa jne.).
 - Liikennekeskusten olisi poistettava ruuhkautumista aiheuttavat kalusteet (esim. penkit ja pöydät) tai ainakin järjestettävä ne niin, että turvavälit ovat riittävät.
 - Asetetaan näkyvästi esille selkeät tiedot suositellusta käyttäytymisestä (esim. käsien tiheä peseminen tai desinfiointi, riittävien turvavälien säilyttäminen) ja kyseisessä liikennekeskuksessa tai liikennevälineessä käytössä olevista toimenpiteistä.

⁽¹²⁾ "COVID-19: guidance for the workplace" ja "COVID-19: Back to the workplace - Adapting workplaces and protecting workers", https://oshwiki.eu/wiki/COVID-19:_guidance_for_the_workplace#See.

⁽¹³⁾ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukset (EY) N:o 1370/2007, annettu 23 päivänä lokakuuta 2007, rautateiden ja maanteiden julkisista henkilöliikennepalveluista sekä neuvoston asetusten (ETY) N:o 1191/69 ja (ETY) N:o 1107/70 kumoamisesta (EUVL L 315, 3.12.2007, s. 1), Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukset (EY) N:o 1008/2008, annettu 24 päivänä syyskuuta 2008, lentoliikenteen harjoittamisen yhteisistä säännöistä yhteisössä (EUVL L 293, 31.10.2008, s. 3), neuvoston asetukset (ETY) N:o 3577/92, annettu 7 päivänä joulukuuta 1992, palvelujen tarjoamisen vapauden periaatteen soveltamisesta meriliikenteeseen jäsenvaltioissa (meriliikenteen kabotaasi) (EYVL L 364, 12.12.1992, s. 7).

- g. Toteutetaan asianmukaiset toimenpiteet kulkuneuvon nousemisen yhteydessä ja turvatarkastuksissa (esim. ohjataan matkustajat linja-autoon ja sieltä pois muiden ovien kuin etuoven kautta, avataan ovet automaattisesti, desinfioidaan pöydät) ja autetaan kontaktien välttämistä muilla toimenpiteillä (esim. sallitaan lyhyillä lauttamatkoilla oleskelu autossa tai kuorma-autossa, jos yleinen turvallisuus voidaan varmistaa riittävällä tavalla):
- h. Etusijalle olisi asetettava vammaiset ja liikuntarajoitteiset sekä ikääntyneet matkustajat. Kuljetusalan työntekijöille, jotka matkustajien oikeuksia koskevien EU-sääntöjen mukaisesti avustavat vammaisia tai liikuntarajoitteisia tai ikääntyneitä henkilöitä, olisi annettava tarvittavat henkilönsuojaimet.
29. Matkustajien olisi käytettävä kasvosuojusta joukkoliikenteen liikennekeskuksissa ja kulkuneuvoissa etenkin silloin, kun turvavälejä ei pystytä noudattamaan koko ajan ⁽¹⁴⁾. Matkustajia varten olisi asetettava näkyvälle paikalle selkeät tiedot turvallisesta käyttäytymisestä (turvavälit, käsien puhdistaminen jne.). Näissä tiloissa mahdollisesti tapahtuvien tartuntojen hallinnasta olisi laadittava menettelyt, joista olisi selkeästi tiedotettava kuljetusalan työntekijöille ja joihin matkustajat voivat vaivatta perehtyä.
30. Jos lähikontaktien välttäminen on tavallista vaikeampi varmistaa, olisi otettava käyttöön lisää turvatoimia ja toimenpiteitä, joilla päästään vastaavan tasoiseen suojeluun. Jos matkakohteeseen matkustamiseen on käytettävissä erilaisia vaihtoehtoja, olisi etusijalle asetettava vaihtoehdot, joissa lähikontaktien välttäminen voidaan varmistaa riittävällä tavalla kansanterveysviranomaisten suositusten mukaisesti.
31. Tartuntariskin vähentäminen liikennekeskuksissa ja kulkuneuvoissa kaikissa liikennemuodoissa olisi asetettava ensisijaiseksi tavoitteeksi. Liikennekeskusten ja kulkuneuvojen tehostettu ja säännöllinen siivous ja desinfiointi olisi otettava käyttöön kaikissa liikennemuodoissa. Liikennekeskuksissa ja kulkuneuvoissa olisi oltava saatavilla puhdistus-/desinfiointiainetta.
32. Liikennekeskuksissa olisi oltava käytössä järjestelyt ja menettelyt, joilla henkilöt, joilla epäillään olevan covid-19-tartunta, voidaan välittömästi eristää, kunnes voidaan ryhtyä asianmukaisiin lisätoimiin. Sitä varten olisi järjestettävä käyttöön erityiset turva-alueet ja erityistä koulutettua henkilökuntaa, jolla on asianmukaiset henkilönsuojaimet. Jo käytössä olevia terveydenhuoltojärjestelyjä ja lääkintähenkilökuntaa olisi lisättävä (esim. lentoasemilla, satamissa tai laivoissa), jotta tehtävistä voidaan suoriutua, kun liikennemäärät rajoitusten poistamisen jälkeen kasvavat.
33. Olisi suosittava sähköistä lipunmyyntiä ja paikkojen ennakkovaraamista, jotta voidaan välttää matkustajaryhmien kokoontuminen tietyille alueille (lippuautomaateille ja myyntipisteisiin) ja valvoa paremmin matkustajamäärien pysymistä sallituissa rajoissa. Samalla on huolehdittava siitä, että lipun voivat ostaa myös ne, joilla ei ole käytettävissään sähköisiä välineitä tai jotka eivät pysty sellaisia käyttämään. Mahdollisuuksien mukaan olisi suosittava kontaktittomia järjestelyjä.
34. Kulkuneuvoissa voidaan rajoittaa muiden tuotteiden myyntiä. Tämä koskee myös elintarvikkeita ja juomia. Tartuntariskin pienentämiseksi olisi verovapaiden myymälöiden kaltaisten, liikennekeskuksen osana toimivien matkustajille suunnattujen vähittäismyyntipisteiden toiminnanharjoittajien toteutettava asianmukaisia toimenpiteitä, jollaisia ovat esimerkiksi seuraavat: i) matkustajavirtojen hallinta lähikontaktien välttämiseksi (esim. lattiaan tehtävät merkinnät, myyntitilan optimaalinen järjestely tai tarvittaessa asiakasmäärien rajoittaminen, ii) tilojen, laitteiden ja myytävien tuotteiden säännöllinen puhdistaminen ja desinfiointi, iii) kassoille sijoitettavat kaiteet asiakkaiden ja henkilökunnan välille, iv) riittävä määrä käsihuuhdepisteitä eri puolilla myymälää ja niiden käytön vaatiminen etenkin sisään- ja uloskäynneissä, v) asiakkaille annettavat selkeästi näkyvät ohjeet asianmukaisesta ja turvallisesta käyttäytymisestä ja vi) sen varmistaminen, että henkilökunnalla on asianmukainen koulutus ja varustus asiakaspalveluun ja tuotteiden käsittelyyn niiden ohjeiden mukaisesti, jotka terveysviranomainen on antanut turvallisesta käyttäytymisestä covid-19-pandemian aikana.

⁽¹⁴⁾ "Kasvosuojus" on yleinen termi, joka kattaa sekä lääketieteelliset että muut kasvosuojukset. ECDC toteaa, että "erilaisista tekstiilimateriaaleista tehtyjen ei-lääketieteelliseen käyttöön tarkoitettujen kasvosuojien käyttöä voitaisiin harkita erityisesti, jos lääketieteelliseen käyttöön tarkoitettujen kasvosuojien suunnataan toimitusongelmien vuoksi ensisijaisesti terveydenhuollon työntekijöille" (<https://www.ecdc.europa.eu/sites/default/files/documents/COVID-19-use-face-masks-community.pdf>). Kansalliset terveys-/turvallisuusviranomaiset tämentävät asiaa keskusteltuaan eri liikennemuotojen sidosryhmien kanssa käyttäen perustana maan epidemiologista riskiä, suojusten saatavuutta ja muita seikkoja. Tietyt kuljetusalan työntekijät ja matkustajat voivat altistua eritasoisille riskeille.

35. Tartuntariskin pienentämiseen tähtäävien muiden toimenpiteiden lisäksi matkustajat voisivat vapaaehtoisesti käyttää lähikontaktien jäljittämiseen ja niistä varoittamiseen tarkoitettuja esimerkiksi mobiilisovelluspohjaisia järjestelyjä, joiden avulla voitaisiin havaita ja katkaista tartuntaketjut ja pienentää tartuntojen leviämistä niin kauan kuin tartuntariski on olemassa. Liikennepalvelujen käyttäminen ei saisi edellyttää kontaktien jäljityssovellusten käyttöä. Koska liikenne on luonteeltaan valtioiden rajat ylittävää, on tärkeää varmistaa, että tällaiset toimenpiteet ovat yhteentoimivia ja yhteisesti hyväksytyjä. Jos kontaktien jäljitystoimenpiteitä otetaan käyttöön, niiden käyttö olisi rajattava tiukasti pelkäämään covid-19-pandemian torjuntaan. Niiden laatimisessa olisi noudatettava sähköisten terveyspalvelujen verkoston laatimaa EU:n yhteistä välineistöä, joka liittyy mobiilisovelluksiin, joilla tuetaan kontaktien jäljittämistä EU:n toimissa covid-19-pandemian torjumiseksi⁽¹⁵⁾, sovelluksia koskevia komission ohjeita⁽¹⁶⁾ ja Euroopan tietosuojaneuvoston ohjeita⁽¹⁷⁾, joilla varmistetaan mahdollisimman hyvä tietosuoja.
36. Liikenteenharjoittajilla ja toiminnanharjoittajilla olisi oltava käytössä erityiset menettelyt siltä varalta, että matkustaja sairastuu tai hänellä on covid-19-oireita hänen matkustaessaan tai ollessaan liikennekeskuksessa taikka heti matkan tai liikennekeskuksesta poistumisen jälkeen. Tällaisissa menettelyissä olisi selvästi yksilöitävä sellaisille matkustajille, joilla on oireita, osoitettavat turva-alueet, määriteltävä toimenpiteet, joilla minimoidaan muiden matkustajien ja kuljetusalan työntekijöiden altistuminen tällaisille matkustajille, selostettava, miten kerätään ja analysoidaan kaikki merkitykselliset tiedot kontakteista muiden matkustajien ja kuljetusalan työntekijöiden kanssa jne. Kun matkustajalla on varaus, olisi voitava yksilöidä matkustajan lähellä olleet muut matkustajat ja varoittaa heitä asiasta.

d) *Tulevat toimet*

37. Jotta liikennepalvelut ja -yhteydet saadaan palautettua tavanomaiselle tasolle, on ennen rokotteen saamista käyttöön yhdisteltävä joustavalla tavalla sopivien henkilönsuojainten käytön lisäämistä, asianmukaista ja turvallista ilmanvaihtoa, jossa mahdollisuuksien mukaan käytetään ulkoilmaa ja vältetään pelkkää sisäilman kierrätystä, sekä vapaaehtoisten kontaktien jäljitysjärjestelyjen ja dekontaminaatiovalmiuksien lisäämistä.
38. Keskipitkällä ja pitkällä aikavälillä olisi suositeltavaa, että kaikkia covid-19-pandemian aikana käyttöön otettuja poikkeustoimia seurataan ja arvioidaan jatkuvasti ja niiden tarpeellisuutta harkitaan hyvissä ajoin uudelleen, jos epidemiologinen tilanne ei vaadi niiden jatkamista tai jos niistä on ollut liikennejärjestelmien parantamisen ja sujuvuuden kannalta hyötyä.
39. Käytössä olevien rajoittamistoimenpiteiden soveltamisen ja lieventämisen sekä liikennepalvelujen ja -yhteyksien vähittäisen palauttamisen ei pitäisi edes tilapäisesti heikentää EU:n tiukkojen turvallisuusnormien soveltamista liikenteessä eikä myöskään kuljetusalan työntekijöiden terveyttä ja turvallisuutta. Covid-19-epidemian vuoksi ratkaistavien kysymysten jatkoksi ei pidä enää lisätä liikenteen turvallisuuteen liittyviä ongelmia.

III. Käytännön ohjeita eri toimenpiteistä, joilla varmistetaan matkustajien turvallisuus covid-19-pandemian aikana kaikissa liikennemuodoissa

a) *Laaja-alaiset suosituks*

40. Edellä esitetyt periaatteet on tarkoitettu ohjaamaan matkustajaliikenteen yleistä vaiheittaista uudelleenkäynnistämistä ja lisäämistä koko EU:ssa ja kaikissa liikennemuodoissa, kun covid-19-rajoitukset puretaan ja kriisistä aikanaan toivutaan. Näillä yhteisillä periaatteilla pitäisi saada aikaan keskinäinen hyväksyntä toimenpiteille, joita toteutetaan EU:ssa ja myös suhteessa EU:n ulkopuolisiin maihin, jotta liikennepalveluja voidaan jatkaa tehokkaasti. Kuten edellisessä jaksossa mainittiin, joitakin periaatteita ja toimenpiteitä olisi sovellettava liikennekeskuksiin ja kulkuneuvoihin kaikissa liikennemuodoissa siten, että niitä mukautetaan liikennemuoto-kohtaisten olosuhteiden, tarpeiden ja toteuttamismahdollisuuksien mukaan.
41. Tällaisia laaja-alaisia toimenpiteitä ovat etenkin seuraavat:
- a. Matkustajamääriä voidaan ainakin rajoitusten lieventämisen alkuvaiheessa joutua pienentämään tiettyjen liikennemuotojen kulkuneuvoissa, jotta voidaan varmistaa, että mahdollisia turvavälivaatimuksia noudatetaan asianmukaisesti.

⁽¹⁵⁾ https://ec.europa.eu/health/sites/health/files/ehealth/docs/covid-19_apps_en.pdf.

⁽¹⁶⁾ Komission tiedonanto – Covid-19-pandemian torjuntaa tukevien sovellusten tietosuojaa koskevat ohjeet (EUVL C 124 I, 17.4.2020, s. 1).

⁽¹⁷⁾ https://edpb.europa.eu/our-work-tools/our-documents/guidelines/guidelines-042020-use-location-data-and-contact-tracing_en

- b. Riskien lieventämiseen voidaan harkita myös kontaktien jäljityssovellusten vapaaehtoista käyttöä.
 - c. Kuljetusalan työntekijöiden käyttöön olisi järjestettävä henkilönsuojaimet, ja heidät olisi mahdollisuuksien mukaan erotettava matkustajista kaitein.
 - d. Liikennekeskukset ja kulkuneuvot olisi puhdistettava ja desinfioitava usein, ja jätteiden keruuta olisi tihennettävä.
 - e. Tiloihin olisi asennettava järjestelmällisesti käsihuuhdelaitteita, ja niiden käyttöä olisi edellytettävä aina kun se on toteutettavissa.
 - f. Ilmanvaihtoa ja ilman suodattamista olisi tehostettava ja suosittava mahdollisuuksien mukaan luonnonilman käyttöä.
 - g. Matkustajien olisi käytettävä kasvosuojuksia etenkin silloin, kun turvavälejä ei pystytä noudattamaan koko ajan.
 - h. Matkaliput ja tiedot olisi annettava sähköisesti ja automaattisesti. Olisi voimakkaasti suosittava lippujen sähköistä ennakkomyyntiä sekä ennakolta tehtäviä lähtöselvitys-, varaus- ja rekisteröintimenettelyjä.
 - i. Matkatavaroiden lähtöselvitys, lastaaminen ja purkaminen olisi järjestettävä niin, että vältetään matkustajien kerääntyminen joukoiksi.
 - j. Henkilökunnan ja matkustajien kontaktien vähentämiseksi olisi mahdollisuuksien mukaan helpotettava matkanaikaisten palvelujen ja aterioiden tilaamista jo varausta tehtäessä.
 - k. Liikennekeskuksissa ja kulkuneuvoissa olisi oltava näkyvästi esillä selkeät tiedot turvalliseen käyttäytymiseen liittyvistä järjestelyistä sekä matkustajilta vaadituista henkilönsuojaimista, ja näiden tietojen olisi oltava saatavissa jo ennen matkaa.
42. Eri liikennemuodoissa toimivien sidosryhmien organisaatioiden, toiminnanharjoittajien ja palveluntarjoajien olisi laadittava ja toteutettava asianmukaiset toimenpiteet, jotka soveltuvat kunkin liikennemuodon erityisiin olosuhteisiin. Niissä olisi noudatettava näissä ohjeissa esitettyjä yleisiä ja liikennemuotoikohtaisia periaatteita ja suosituksia. Toimenpiteitä olisi tarkasteltava säännöllisesti uudelleen ja tarpeen mukaan mukautettava, jotta voidaan varmistaa, että ne suojelevat kuljetusalan työntekijöitä ja matkustajia tehokkaasti.
43. Lisäksi olisi toteutettava seuraavat toimenpiteet, joissa otetaan huomioon kunkin liikennemuodon erityiset ominaisuudet ja tarpeet:

b) *Ilmailuala*

44. Ilmailualalla on pitkä kokemus turvallisuusriskien hallinnasta, ja alalla on totuttu toimimaan tiukasti valvotussa ympäristössä. Jotta ala pääsee ulos kriisistä, on matkustajat saatava jälleen luottamaan siihen, että lentomatkailu on turvallista. Sitä varten on olennaista, että ilmailualan ja terveydenhuollon sidosryhmät tiedottavat laajasti käytössä olevista toimenpiteistä ja siitä, miten niillä pienennetään riskejä. Ilmailualalla olisi huolehdittava siitä, että toimenpiteet ovat erittäin näkyviä ja koordinoituja ja että niistä kerrotaan matkustajille jatkuvasti.
45. Covid-19-taudin leviämisen riskin lieventämisessä olisi noudatettava samoja periaatteita kuin turvallisuusriskien hallinnassa: valvotaan vaatimusten noudattamista, tarkastellaan toimenpiteiden tehokkuutta säännöllisesti ja mukautetaan toimenpiteitä muuttuvien tarpeiden ja parantuneiden menetelmien ja tekniikoiden mukaisesti. Samalla on kuitenkin otettava huomioon, että lentoasemilla ja lentoyhtiöillä ei ole terveydenhuollon palvelujen edellyttämää pätevyyttä esimerkiksi matkustajien terveysseulontoihin perustuvien päätösten tekemiseen, vaan niiden toteuttaminen kuuluu toimivaltaisille viranomaisille.
46. Jotta voidaan varmistaa, että lähtö- ja saapumispaikoilla toteutettavat toimenpiteet ovat keskenään vastaavia ja välttää näin se, että matkustamisesta tulee kohtuuttoman työlästä tai jopa mahdotonta, on varmistettava, että vastaavat toimenpiteet, jotka perustuvat yhteisiin periaatteisiin ja joilla kaikilla lievennetään terveysriskejä asianmukaisella tavalla, ovat yhteisesti hyväksytyjä sekä lähtö- että saapumispaikoilla. Tämän helpottamiseksi on hyvä laatia konkreettiset kriteerit, joiden pohjalta omaksutaan kansainvälisesti tunnustettu lähestymistapa. Toisiaan vastaavien normien soveltaminen, toimenpiteiden vastavuoroisuus ja niiden vastavuoroinen hyväksyminen voivat olla keskeisiä tekijöitä, jotka mahdollistavat ilmailualan toiminnan EU:ssa ja maailmanlaajuisesti. Sen vuoksi on olennaista tehdä tiivistä yhteistyötä EU:n ulkopuolisten maiden ja kansainvälisten kumppaneiden, kuten kansainvälisen siviili-ilmailujärjestön (ICAO), kanssa.

47. Euroopan lentoturvallisuusvirasto EASA esittää yhteistyössä komission, Euroopan tautienehkäisy- ja -valvontakeskus ECDC:n ja toimivaltaisten viranomaisten kanssa lähiviikkoina tekniset toimintaohjeet, joilla helpotetaan koordinoitua lähestymistavan omaksumista ja autetaan kansallisia ilmailuviranomaisia, lentoyhtiöitä, lentoasemia ja muita ilmailualan sidosryhmiä. Näissä teknisissä toimintaohjeissa otetaan huomioon Euroopan ilmailujärjestelmän turvallisuuden takaamiseksi laaditut turvallisuudenhallintaperiaatteet ja esitetään ilmailualan terveyteen ja turvallisuuteen liittyvä perusprotokolla, jota ehdotetaan sovellettavaksi koko EU:ssa.
48. Protokollaan olisi kuuluttava seuraavat toimenpiteet:
- Käytössä on tehostettu ilmanvaihto, sairaalatasoinen ilmansuodatus ja pystysuuntainen ilmavirtaus.
 - Rajoitetaan matkustamiseen liittyviä tartuntariskejä (esim. vältetään matkustajakeskittymiä, rajoitetaan kanssakäymistä koneissa, selvitetään sopivimmat istumajärjestelyt teknisten rajoitusten puitteissa ja suositetaan sähköisiä asiakirjoja ja maksutapoja).
 - Vähennetään liikkumista matkustamossa (vähemmän käsimatkatavaroita ja vähemmän kontakteja henkilökunnan kanssa jne.).
 - Hallitaan matkustajavirtoja riittävällä tavalla (esim. kehoitetaan saapumaan lentoasemalla ajoissa, suositetaan sähköisesti tai itsepalveluna tehtävää lähtöselvitystä, huolehditaan turvaväleistä ja minimoidaan kontaktit matkatavaroiden jättöpisteissä ja turvatarkastus- ja rajatarkastuspisteissä, koneeseen siirtymisessä ja matkatavaroiden noutamisessa). Matkustajille olisi annettava selkeät tiedot lentoasemalla sovellettavista menettelyistä jo ennen matkaa.
49. Tulevissa EASAn ja ECDC:n teknisissä toimintaohjeissa esitetään lisää lieventämistoimenpiteitä, joita koordinoidaan tiiviisti kansallisten viranomaisten kanssa ja joita on tarkoitus soveltaa lentojen liikennöintiin johdonmukaisesti kaikkialla EU:ssa.

c) *Maantiiliikenne*

50. Tienkäyttäjien tartuntariskin vähentämiseksi olisi huolehdittava korkeatasoisesta hygieniasta kaikissa terminaalien osissa, levähdysalueilla (esim. moottoriteiden varsilla), katetuissa pysäköintilaitoksissa sekä tankkaus- ja latauspisteissä muun muassa säännöllisellä puhdistamisella ja desinfioinnilla. Asemilla olisi huolehdittava matkustajavirtojen hallinnasta. Jos kansanterveyttä ei voida turvata riittävällä tasolla, olisi harkittava joidenkin pysähdyspaikkojen tai asemien sulkemista.
51. Linja-autoliikenne Jotta linja-automatkustaminen voi vaiheittain taas alkaa, tarvitaan asianmukaisia toimenpiteitä erikseen alue- ja kaukoliikenteessä. Toimien tehokkuus edellyttää etenkin kansainvälisessä linja-autoliikenteessä sitä, että jäsenvaltiot ja liikenteenharjoittajat koordinoivat niitä. Käyttöön olisi otettava turvallisia toimintakäytäntöjä: esimerkiksi linja-autoon noustaessa olisi käytettävä takaovia ja ilmanvaihdossa olisi mahdollisuuksien mukaan suosittava ikkunoita ilmastoinnin sijaan. Istumajärjestelyt olisi optimoitava niin pitkälle kuin mahdollista (esim. siten, että perheet voivat matkustaa yhdessä ja yksin matkustavat erikseen). Minibusseissa matkustajat eivät saisi istua kuljettajan vieressä, ellei heitä voida eristää toisistaan fyysisesti. Säännöllisen linja-autoliikenteen harjoittajien olisi voitava palauttaa liikenneverkkonsa vaiheittain ennalleen kansallisten rajoitusten puitteissa. Sitä varten jäsenvaltioiden olisi otettava käyttöön yksinkertaistetut ja nopeat menettelyt, joilla liikenteenharjoittajat voivat nopeasti mukauttaa palvelujaan kuljetusalan työntekijöiden terveyttä ja turvallisuutta vaarantamatta. Mahdollisuuksien mukaan olisi rajoitettava henkilökunnan kosketusta matkustajien matkatavaroihin, eli matkustajien olisi lastattava ja purettava matkatavaransa itse.
52. Henkilö- ja pakettiautoilla tapahtuva tilausliikenne (taksit, yksityiset vuokra-autot) Taksit ja yksityiset vuokra-autopalvelut ovat pitkälti jatkaneet toimintaansa siten, että kuljettajat on suojattu erityisillä toimilla tai kyytiin otetaan vain yksi matkustaja tai vain samassa taloudessa asuvia ihmisiä. Näissä palveluissa olisi edelleen sovellettava erityisiä hygieni- ja riskinvähentämistoimenpiteitä. Yritysten olisi järjestettävä kuljettajien käyttöön kasvosuojuksia ja desinfiomisaineita. Ajoneuvojen sisätilat olisi desinfioitava niin usein kuin mahdollista. Taksien ja yksityisten vuokra-autojen kuljettajien olisi vältettävä kontakteja matkustajien kanssa, ja kaikissa tapauksissa olisi suosittava sähköisiä maksutapoja. Kontakteja matkustajien kanssa olisi rajoitettava siten, että yritykset toteuttavat ajoneuvoissa järjestelyt, joilla kuljettajat eristetään fyysisesti matkustajista (esim. muoviverhoihin tai kaiteihin). Matkustajat eivät saisi istua kuljettajan vieressä, ellei heitä voida eristää toisistaan fyysisesti. Yritysten olisi annettava matkustajille asiaan koskevat tiedot ennen matkaa.

d) Rautatieliikenne

53. Jotta matkustajaliikenne voidaan taas käynnistää, on tärkeää vakuuttaa matkustajat siitä, että joukkoliikenteen käyttäminen on turvallista. Toimenpiteistä on kerrottava selkeästi, näkyvästi ja tehokkaasti. Toimien tehokkuus edellyttää etenkin kansainvälisessä rautatieliikenteessä sitä, että jäsenvaltiot ja liikenteenharjoittajat koordinoivat niitä. Rautatiealan yhdistykset ja työntekijäjärjestöt työstävät yhteisiä sääntöjä.
54. Koska päivittäiset matkustajamäärät ovat suuria ja liikennöitäviä asemia on paljon, kansanterveyden suojelemiseksi edellytettävää turvallista käyttäytymistä koskevien yleisten sääntöjen noudattaminen etenkin riittävien turvavälien suhteen edellyttää myös kaikilta matkustajilta huolellisuutta ja vastuuntuntoa. Vaatimusten noudattaminen voitaneen pitää hyvällä tasolla tekemällä satunnaistarkastuksia.
55. Koska rautatieliikenne on jatkunut koko covid-19-pandemian ajan, käytössä on jo nyt toimenpiteitä, jotka voidaan pitää voimassa ja joita voidaan mukauttaa tarpeen mukaan:
- Junissa olisi sovellettava turvavälivaatimuksia tarpeen mukaan ja etenkin niin kauan kuin matkustajamäärät pysyvät suhteellisen pieninä. Jotta turvavälien noudattaminen olisi mahdollista, matkustajakuormitusta olisi vähennettävä lisäämällä tarvittaessa junien vuorotiheyttä ja kapasiteettia.
 - Rautatieliikenteen harjoittajien olisi otettava kauko- ja lähiliikenteen junissa käyttöön pakollinen paikkavaraus, jonka yhteydessä kirjataan matkustajan nimi/lähtöpaikka ja määränpää. Etenkin lähiliikenteessä voidaan vaihtoehtoisesti vaatia matkustajia jättämään väliinsä tyhjiä istuimia. Tämä ei kuitenkaan koske samassa taloudessa asuvia matkustajia.
 - Rautatieliikenteen harjoittajien olisi kapasiteetin hallintaa varten käytettävä järjestelmiä, joilla lasketaan junassa olevien matkustajien määrä ja joita on käytettävissä etenkin lähiliikennejunissa (perustana paino, ovien luona olevat askelmat ja myös sellaiset valvontakameroihin perustuvat laskenta-algoritmit, jotka eivät mahdollista yksittäisten ihmisten tunnistamista). Aikatauluja ja reittien jakamista voi olla tarpeen säätää joustavasti esimerkiksi optimoimalla kapasiteettia koordinoitusti kysyntää vastaavaksi, millä voidaan vähentää matkustajakuormitusta.
 - Asemilla olisi huolehdittava matkustajavirtojen hallinnasta. Jos kansanterveyttä ei voida turvata riittävällä tasolla, olisi harkittava joidenkin pysähdyspaikkojen tai asemien sulkemista.
 - Ruuhkautumisen välttämiseksi olisi otettava käyttöön esimerkiksi hinnoitteluun liittyviä kannustimia tai lähijunien tapauksessa joustavia työaikoja, joilla ihmisiä kannustettaisiin matkustamaan ruuhka-aikojen ulkopuolella.
 - Jotta matkustajien ei tarvitsisi koskettaa ovenkahvoja tai painikkeita, ovet olisi avattava kaikilla pysähdyspaikoilla joko automaattisesti tai kuljettajan olisi avattava ne ohjaamosta käsin.
56. Euroopan unionin rautatievirasto ERA, jolla on käytettävissään paitsi tarvittava asiantuntemus rautatieliikenteestä ja yhteisistä turvallisuusmenetelmistä myös laajat viestintäkanavat (viranomaisten, liikenteenharjoittajien ja valmistajien kanssa), on valmis omaksumaan keskeisen roolin parhaiden toimintatapojen jakamiseksi. Shift2Rail-yhteisyritys on jo selvittämässä mahdollisuuksia tukea sellaisten anonymisoitua ja aggregoitua dataa perustuvien sovellusten kehittämistä⁽¹⁸⁾, joilla saataisiin selkoa ruuhkautumisesta asemilla ja joista voisi olla hyötyä myös julkisessa liikenteessä.

e) Vesiliikenne

57. Vesiliikenteen matkustajapalvelut ovat vähentyneet selvästi. Sekä matkustajien että miehistön luottamuksen palauttamiseksi tarvitaan toimenpiteitä, joilla varmistetaan yleisön terveyden suojele. Toimenpiteitä muotoiltaessa olisi otettava huomioon aluksen tyyppi ja matkan luonne ja pituus, jotka voivat vesiliikenteessä vaihdella merkittävästi. Alusten ja matkojen määrää voi olla tarpeen lisätä etenkin silloin, kun lauttaliikenne on syrjäisten alueiden ja saarten yhteyksien järjestämiseksi välttämätöntä.

⁽¹⁸⁾ Komission suositus (EU) 2020/518, annettu 8 päivänä huhtikuuta 2020, unionin yhteisestä välineistöstä teknologian ja datan käyttöä varten covid-19-kriisin torjumiseksi ja siitä ulospääsemiseksi erityisesti mobiilisovellusten ja anonymisoidun liikkuvuusdatan käytön osalta (EUVL L 114, 14.4.2020, s. 7).

58. Meriliikenteen työntekijöitä koskevia toimenpiteitä esitetään aluksilla olevien henkilöiden terveyden suojelemisesta annetuissa ohjeissa ⁽¹⁹⁾. Työntekijöillä, myös aluksilla ja satamissa, olisi oltava käytettävissään henkilönsuojaimia ⁽²⁰⁾ ja mahdollisuus saada asianmukaista lääketieteellistä hoitoa koko työaikansa ajan. Aluksilla olevien ihmisten suorat kontaktit olisi tartuntariskin välttämiseksi pidettävä mahdollisimman vähäisinä.
59. Euroopan meriturvallisuusvirasto EMSA on valmis auttamaan sellaisten parhaiden käytäntöjen ja tietojen vaihdossa, joista voi olla hyötyä toimivaltaisille viranomaisille ja sidosryhmille (esim. alusten paikannus, terveyteen liittyvä raportointi). Kun otetaan lisäksi huomioon vesikuljetusten kansainvälinen luonne, on tärkeää tehdä yhteistyötä EU:n ulkopuolisten maiden ja kansainvälisten järjestöjen, kuten kansainvälisen merenkulkujärjestön IMO:n kanssa, jotta voidaan helpottaa maailmanlaajuisia yhteistyötä ja lisätä covid-19-pandemiaan liittyvien toimenpiteiden ja käytäntöjen vastaavuutta ja vastavuoroisuutta.
60. Liikenteenharjoittajien ja kaikkien muiden vesiliikenteessä toimivien tahojen (satamat, lauttasatamat, asianomaiset kansalliset viranomaiset) olisi saatujen kokemusten ja jäsenvaltioiden jo soveltamien toimenpiteiden pohjalta sovellettava seuraavia toimenpiteitä:
- Varmistetaan, että aluksilla noudatetaan turvavälivaatimuksia mm. vähentämällä alukselle otettavien matkustajien määrää.
 - Varataan pääsy nousu- ja poistumislaitureille vain matkustajille, joilla on matkalippu, ja osoitetaan matkustajille istuimet.
 - Satamissa voitaisiin osoittaa matkustajille erilliset tulo- ja poistumiskaistat.
 - Jos olosuhteet sallivat, sijoitetaan mahdollisimman monet matkustajat aluksen avoimiin tiloihin.
 - Jos matkustajien suositellaan tai heitä pyydetään pysymään ajoneuvossaan lyhyillä lauttamatkoilla (esim. alle tunnin matkat), toimenpidettä olisi sovellettava ainoastaan avoimilla kansilla, ellei käyttöön ole otettu EU:n sääntöjen mukaisia lisäturvatoimia. Kansien kuljetuskapasiteettia olisi tarvittaessa mukautettava turvallisuuden takaamiseksi. Paikalla olisi oltava henkilökuntaa, jolla on palontorjuntakoulutus.
 - Alusten ja onshore-laitosten puhdistamisessa ja desinfiointissa olisi noudatettava EU Health Gateways -yhteishankkeen suosittelemaa menettelyä ⁽²¹⁾.
 - Risteilyaluksilla ja tarvittaessa lautoilla olisi otettava käyttöön erityiset puhdistus- ja hygieniamenettelyt, joilla minimoidaan ristikontaminaation riski matkustajayhtien välillä.
 - Meriliikenteen harjoittajien ja onshore-laitosten toiminnanharjoittajien olisi laadittava menettelyt sellaisia henkilöitä varten, joilla on epäilty tai vahvistettu covid-19-tartunta. Menettelyihin pitäisi kuulua ennen matkaa, matkan aikana ja matkan jälkeen toteutettavia toimenpiteitä. Sitä varten olisi oltava käytettävissä terveysseulontamenettelyt, järjestettävä karanteenitilat ja huolehdittava riittävästä yhteydenpidosta karanteenissa olevan kanssa.
 - Risteilyaluksilla olisi oltava riittävä covid-19-testauskapasiteetti siltä varalta, että matkustajalla tai miehistön jäsenellä epäillään tartuntaa.
61. Aiemmat tapaukset, joissa covid-19 on levinnyt risteilyaluksilla, ovat osoittaneet, että tilanne on erityisen riskialtis suljetussa ympäristössä pitkällä matkoilla. Ennen kuin risteilyalukset aloittavat toimintansa uudelleen, liikenteenharjoittajien olisi otettava käyttöön tiukat menettelyt, joilla vähennetään tartuntariskiä aluksella ja huolehditaan asianmukaisesta lääketieteellisestä hoidosta tartuntatapauksissa. Risteilyjen käynnistämistä vaiheittain uudelleen olisi koordinoitava EU:n tasolla ja kansainvälisesti ottaen huomioon asianomaisten maiden kansanterveydellinen tilanne. Ennen risteilyjen aloittamista risteilyalusten toiminnanharjoittajien olisi varmistettava reitin varrella

⁽¹⁹⁾ Komission tiedonanto – Ohjeet aluksilla olevien merenkulkijoiden, matkustajien ja muiden henkilöiden terveyden suojelemisesta, kotiuttamisesta ja matkustusjärjestelyistä (EUVL C 119, 14.4.2020, s. 1)

⁽²⁰⁾ EU Healthy Gateways -yhteishanke: Overview of Personal Protective Equipment (PPE) recommended for staff at Points of Entry and crew on board conveyances in the context of COVID-19 (katsaus henkilönsuojaimiin, joita suositellaan saapumispaikkojen henkilöstölle ja alusten miehistölle covid-19-pandemian yhteydessä).

⁽²¹⁾ Suositellut menettelyt alusten puhdistamiseen ja desinfiointiin pandemian aikana tai silloin, kun aluksella on todettu covid-19-tartunta), https://www.healthygateways.eu/Portals/0/plcdocs/EU_HEALTHY_GATEWAYS_COVID-19_Cleaning_Disinfection_ships_09_4_2020_F.pdf?ver=2020-04-09-124859-237

olevien satamien kanssa, että ne voivat toteuttaa järjestelyjä, joiden ansiosta matkustajat ja miehistön jäsenet saavat lääketieteellistä hoitoa ja että kotiutuksia ja miehistöjen vaihtoja voidaan järjestää. Meriliikenteen jatkuvuuden ja turvallisuuden varmistamiseksi komissio pyrkii edelleen helpottamaan ja koordinoimaan jäsenvaltioiden toimia, joilla mahdollistetaan miehistön vaihtaminen niiden satamissa.

f) *Kaupunkiliikenne*

62. Julkinen liikenne (linja-autot, metrot, raitiovaunut, kaupunki- ja lähijunat jne.) on useissa kaupungeissa ja useilla alueilla jatkunut myös covid-19-pandemian ajan. Jotta voidaan valmistautua siihen, että matkustajamäärät taas kasvavat, olisi otettava käyttöön asianmukaisia toimenpiteitä, joilla voidaan huolehtia matkustajien parhaasta mahdollisesta suojelusta. Tällaisia ovat esimerkiksi seuraavat:
- Edellytetään turvavälien noudattamista ja käytetään sitä varten esimerkiksi tarroja tai lattiamerkintöjä, jotka ohjaavat kulkuneuvojen matkustajien pitämään turvavälin.
 - Minimoidaan kuljettajien ja matkustajien väliset kontaktit (esim. asentamalla kaiteita, sulkemalla etuovet ja suosimalla sähköisiä matkalippuja ja maksutapoja).
 - Lisätään ja mukautetaan vuorovälejä ja reittejä, jotta voidaan säilyttää turvavälit matkustajamäärien kasvaessa ja parantaa liikennöintiä tiettyihin kohteisiin (esimerkiksi sellaisiin, joiden kysyntä on erittäin suurta).
 - Jotta matkustajien ei tarvitsisi koskettaa ovenkahvoja tai painikkeita, ovet olisi avattava kaikilla pysähdyspaikoilla joko automaattisesti tai kuljettajan olisi avattava ne ohjaamosta käsin.
 - Optimoidaan matkustajavirrat asemilla ja liikennekeskuksissa ruuhkautumisen ja ruuhkahuippujen välttämiseksi ja kontaktien minimoimiseksi hyödyntämällä innovatiivisia teknologioita ja mobiililsovelluksia (esim. ennustetaan matkustajakuormitusta ja -joukkoja, asennetaan oville enimmäismäärän ilmoittavat matkustajalaskimet, järjestetään ennakkovaraukseen perustuvia matkustusajankohtia jne.) ja työaikajoustoja.
63. Kaikista toimenpiteistä on tärkeää tiedottaa selkeästi, jotta ne voidaan toteuttaa sujuvasti ja jotta voidaan rauhoittaa kansalaisia ja säilyttää heidän luottamuksensa julkiseen liikenteeseen. Myös tiedotuskampanjat (esim. ”seiso tarran päällä”) ovat osoittautuneet tehokkaiksi. Monilla mahdollisesti tarvittavilla toimenpiteillä (esim. joukkojenhallinta, pääsy liikennekeskuksiin ja kulkuneuvoihin, lähikontaktien välttäminen) on vaikutuksia, jotka ulottuvat julkista liikennettä laajemmalle. Ne olisi muotoiltava yhteistyössä terveysviranomaisten ja muiden sidosryhmien kanssa, ja niissä olisi määriteltävä selvästi kunkin toimijan oikeudet ja velvollisuudet. Tästä syntyvät ylimääräiset kustannukset voitaisiin sisällyttää palveluhankintasopimuksiin.
64. Yhteiskäyttöratkaisut: Yhteiskäyttöyritysten olisi toteutettava erinäisiä toimenpiteitä kuljettajien ja matkustajien suojelemiseksi tartunnoilta. Vuokra-ajoneuvot olisi desinfioitava perusteellisesti joka käytön jälkeen ja yhteiskäyttöautot vähintään kerran kunakin käyttöpäivänä. Toimipistekohtaisissa palveluissa (esim. yhteiskäyttöpolkupyörät) olisi lisättävä desinfiointia. Sähköpotkualautoja ja -polkupyöriä vuokraavien yritysten olisi desinfioitava potkulaudat ja polkupyörät vähintään aina akuvaihdon yhteydessä.
65. Aktiivinen liikkuminen: Monet Euroopan kaupungit pyrkivät tekemään aktiivisesta liikkumisesta (esim. kävelystä ja pyöräilystä) houkuttelevamman liikkumisvaihtoehdon covid-19-pandemian aikana. Kaupunkialueilla voitaisiin harkita jalkakäytävien tilapäistä laajentamista ja tiestä suuremman tilan varaamista aktiivista liikkumista varten, jotta väestö pääsisi helpommin liikkumaan turvallisesti ja tehokkaasti. Samalla laskettaisiin ajoneuvojen nopeusrajoituksia alueilla, joilla aktiivinen liikkuminen lisääntyy.
66. Aktiivisen liikkumisen alustoilla ja verkostoissa on jo ryhdytty jakamaan parhaita toimintamalleja, ajatuksia ja innovaatioita, jotka liittyvät turvalliseen liikkuvuuteen kaupunki- ja esikaupunkialueilla covid-19-pandemian aikana. Tämä onkin avain tällaisen yhteistyön ja tietojen jakamisen jatkokehittelyyn. Lisäksi komissio kokoaa yhteen jäsenvaltiot, paikallisviranomaiset ja kaupunkiliikenteen alalla toimivat sidosryhmät analysoimaan pandemian vaikutuksia, tekemään johtopäätöksiä ja keräämään tähänastisia kokemuksia sekä kartoittamaan mahdollisuuksia tehdä tulevasta liikkuvuudesta EU:ssa kestävämpää Euroopan vihreän kehityksen ohjelman mukaisesti.

IV. Päätelmät

67. Komissio tekee jatkossakin yhteistyötä EU:n muiden toimielinten, elinten ja virastojen, jäsenvaltioiden, liikennealan sidosryhmien ja kansainvälisten kumppaneiden kanssa koordinoitakseen toimia ja helpottaakseen näiden ohjeiden täytäntöönpanoa avoimella ja objektiivisella tavalla. Komissio erityisesti valvoo, että rajoitustoimenpiteet ja niiden vaiheittainen purkaminen eivät heikennä sisämarkkinoita eivätkä perussopimusten vastaisesti aiheuta EU:n liikennealan toimijoita ja palveluntarjoajia syrjiviä vaikutuksia tai syrji EU:n kansalaisia tai työntekijöitä kansalaisuuden perusteella.
68. Tilanne elää koko ajan, ja komissio jatkaa toimiaan toimivaltaisten viranomaisten, sidosryhmien organisaatioiden, liikenteenharjoittajien ja palveluntarjoajien kanssa toimintamallien ja toimenpiteiden mukauttamiseksi ja päivittämiseksi epidemiologisen tilanteen tuoreimman kehityksen, toimenpiteiden vaikuttavuudesta saadun palautteen sekä EU:n kansalaisten ja talouden tarpeiden mukaan. Niin kauan kuin covid-19-pandemia jatkuu, viranomaisten, sidosryhmien ja kansalaisten on pysyttävä valppaina ja oltava hyvin valmistautuneita tartuntojen mahdollisen lisääntymisen varalta. Komissio seuraa jatkuvasti näiden ohjeiden soveltamista ja päivittää niitä tarvittaessa sen varmistamiseksi, että ne ovat toimivia myös muuttuvissa olosuhteissa.
69. Vaikka pääpaino onkin nyt liikennepalvelujen ja -yhteyksien palauttamisessa, katse on pidettävä EU:n liikennealan kestävässä ja älykkäässä toipumisessa, jotta ala voi palata kriisiä edeltävään vahvuuteensa, säilyttää globaalin kilpailukykynsä ja olla jatkossakin perustava osa EU:n taloutta ja sen kansalaisten elämää. Covid-19-kriisistä saadut kokemukset otetaan huomioon myös tulevassa kestävä ja älykkään liikkuvuuden strategiassa, joka on määrä esittää vuonna 2020.
-