

Транспорт после COVID-19. Текущие и будущие проблемы

А. Мокина



В июле состоялся онлайн-семинар Международного союза общественного транспорта, на котором состоялась дискуссия о том, как города планируют сохранить свою мобильность и развивать ее в очень неопределенных условиях продолжающейся пандемии. Участники обсудили вопросы обеспечения безопасной городской мобильности во время и после пика коронавируса, управления спросом, планирования работы, восстановления доверия пассажиров и сотрудников. Они высказали свое мнение об экономических последствиях COVID-19, необходимости переосмысления городской мобильности и мер управления, которые принимались во время пандемии. Эксперты из Москвы, Мадрида, Баку, Парижа и Лондона рассказали о текущей ситуации в данных городах и поделились планами на будущее по ликвидации последствий, вызванных коронавирусом.

С приветственным словом к участникам семинара обратился генеральный секретарь международного союза общественного транспорта (МСОТ) Мохамед Мезгани. Он выступил с обзором влияния коронавируса на мировой транспортный сектор.

По словам М. Мезгани, в результате кризиса многие страны усвоили три основных урока.

- **Общественный транспорт является важнейшей услугой.** Когда в городах во время локдауна (строгой изоляции) останавливалась работа многих

предприятий, общественный транспорт продолжал работать.

- **Общественный транспорт является очень уязвимой услугой.** В условиях пандемии пришлось применять абсолютно новые меры безопасности, такие как дистанцирование, дезинфекция на транспорте и укрепление его устойчивости для дальнейшего функционирования.

- **Общественный транспорт является недооцененной услугой.** Многие государства думали, что го-



Дезинфекция, которая была внедрена во многих странах во время карантина, останется ежедневной практикой в транспортных компаниях. Однако будут применяться и новые инновационные технологии

родской общественный транспорт сам справится с возникшими проблемами и оказывали поддержку другим видам транспорта, в частности авиации. Но пассажиропоток на общественном транспорте и, естественно, выручка сильно упали, в некоторых городах до 90%. Сегодня совершенно очевидно, что восстановление пассажирооборота в городах происходит разными темпами, в некоторых городах быстрее, в других – медленнее.

Но как же реабилитировать общественный транспорт после пандемии и вернуть его полную функциональность?

Во время локдауна из-за отсутствия машин на дорогах было много свободного пространства. С ослаблением ограничительных мер появилась необходимость соблюдать на транспорте социальную дистанцию. Вместе с тем города начали организовывать дополнительные пешеходные и велосипедные дорожки, так называемые «коронавирусные дорожки». Из-за этого в некоторых городах на проезжей части стало меньше места для автомобилей. Однако в данной ситуации важно понимать, кому отдавать приоритет. Поэтому принимаемые решения должны быть наиболее эффективными, направленные на повышение востребованности общественного транспорта.

Как отметил М. Мезгани, одной из мер по снижению личного транспорта на улицах городов может стать взимание платы за въезд на личном автомобиле в зону с перегруженным движением. Также стоит рассмотреть перемещение на автомобиле только вблизи своего дома.

Облегчению дорожной ситуации может способствовать получившая популярность во время карантина доставка различных товаров и продуктов.

Он также подчеркнул, что стоит принять во внимание и новые городские тенденции, такие как совместное использование индивидуального автомобиля, принципа «по требованию» или шеринг самокатов, велосипедов, автомобилей. Прибегая к перераспределению городского пространства, можно создавать пакеты городской мобильности по потребностям людей. Нынешняя ситуация дала понять, что стоит фокусироваться на спросе, а не на предложении, на общий подход, а не на индивидуальный. Таким образом, сейчас меняется определение общественного транспорта. Массовый общественный транспорт, естественно, останется «хребтом» перемещения по городу, но при этом все большую и большую роль будут играть различные варианты по принципу «по требованию» и шеринг.

Еще один важный аспект, на который обратил внимание М. Мезгани, – это обеспечение устойчивости и здоровья, чтобы справляться с будущими кризисами. Дезинфекция, которая была внедрена во многих странах во время карантина, останется ежедневной практикой в транспортных компаниях. Однако будут применяться и новые инновационные технологии.

Изменится и проектирование подвижного состава. Например, пластиковые перегородки станут новым подходом в создании автобусов, которые будут использоваться наиболее часто. Будут устанавливаться диспенсеры для дезинфицирующих гелей. Аналогичная ситуация будет и с дизайном кабины водителя.

Нужно управлять спросом для снижения загруженности общественного транспорта. Использовать технологии геолокации и искусственного интеллекта, чтобы предсказать и отслеживать спрос, поскольку это поможет избежать перегруженности внутри транспортных средств. Придется проявлять больше гибкости в работе общественного транспорта.

Кризис показал, что общественный транспорт нуждается в гибких условиях контрактирования, например, в работе с властями, конкретными перевозчиками или операторами. «Органам власти в сфере транспорта необходимо дать больше полномочий не только для оптимизации снижения административных расходов, но и для того, чтобы горожанам было легче передвигаться по городу. Когда данный подход станет успешным, то и личного транспорта на улицах станет меньше», – подчеркнул М. Мезгани.

Имидж общественного транспорта пострадал и необходимо его восстановление. Следует донести до пассажиров, что перемещение данным видом транспорта не грозит их здоровью. Поэтому соблюдение санитарных мер и дезинфекции необходимо продолжать. Но стоит напоминать и пассажирам об их ответственности, к примеру, – не говорить по телефону находясь в обществен-

ном транспорте, чтобы не распространять вирус, соблюдать дистанцию и т.д.

«Вносите свой вклад, чтобы общественный транспорт развивался, городская мобильность улучшалась. В результате мы сможем легче дышать, лучше передвигаться и эффективнее работать», – завершил свое выступление Мохамед Мезгани.

Россия. Москва

Об опыте организации городского движения в российской столице рассказал заместитель мэра Москвы Максим Ликсутов. С середины мая во всех видах общественного транспорта Москвы стало обязательным ношение масок и перчаток, а еще раньше перемещение на транспорте обязательно сопровождалось наличием цифрового пропуска. Такая система действовала вплоть до июня. А вот применение средств индивидуальной защиты на транспорте, соблюдение строгого графика его дезинфекции обязательны до сих пор.

1 марта 2020 года в Москве был официально зафиксирован первый случай заражения коронавирусом. В течение нескольких дней после выявления этого случая мэром Москвы был введен специальный режим повышенной готовности, который четко регламентировал работу всех основных служб города, обеспечивающих его жизнедеятельность. С 28 марта по 12 мая специальным указом президента России был введен режим нерабочих дней по всей территории Российской Федерации. Но медицинские работники, транспортные службы, органы правопорядка продолжали работать в условиях особого режима. Несмотря на то, что количество пассажиров на разных видах городского транспорта резко снизилось, было принято решение полностью сохранить график работы всех видов общественного транспорта. Ни один маршрут не был сокращен, график движения пригородных поездов и метро не изменялся.

В городе был введен режим цифровых пропусков для того, чтобы снизить количество заболевших и более четко отслеживать социальные контакты для нахождения тех людей, кто мог быть в зоне риска.

«Обеспечивая безопасность на транспорте, в том числе и соблюдая санитарные меры безопасности, увеличивая кратно обработку вагонов, транспортно-пересадочных узлов, мы реально спасли тысячи жизней. Это огромный вклад в безопасность граждан, огромный вклад в развитие экономики, потому что мы сохранили транспортную инфраструктуру, которая является жизненно важной отраслью города», – озвучил М. Ликсутов заявление мэра Москвы Сергея Собянина.

Правительство Москвы взяло на себя полностью оплату повышенных расходов частных операторов наземного городского транспорта. Были полностью компенсированы все затраты, связанные с обеспечением работоспособности городского транспорта в условиях отсутствия большого пассажиропотока.



Санитайзеры на остановках наземного транспорта будут сохранены

Несмотря на сокращение налоговых поступлений, было принято решение о том, что не нужно сокращать программу обновления наземного городского транспорта и поездов метро. Для этих целей в городском бюджете цифра, запланированная на 2020 год (около 450 млн евро), полностью сохранилась. В Москве запланирована закупка около 1000 ед. автобусов, трамваев и электробусов, и порядка 550 ед. новых вагонов для московского метро.

Рабочий парк наземного транспорта г. Москвы насчитывает более 8000 ед. На всем транспорте были установлены санитайзеры для того, чтобы каждый пассажир мог



Пассажиры смогут продлить действие своих билетов в кассах, билетных автоматах и онлайн

неограниченное количество раз ими воспользоваться. С самого начала карантина город контролировал наличие масок для всех пассажиров городского транспорта, метрополитена и пригородного железнодорожного сообщения. Было поддержано решение, что все повышенные регламенты, связанные с обработкой помещений, вагонов поездов, автобусов будут сохранены, будут санитайзеры в метрополитене и на железнодорожном транспорте, а также на остановках наземного транспорта. На ряде станций было установлено специальное оборудование и тепловизоры, которые в автоматическом режиме выявляли тех, у кого повышенная температура тела. Все это оборудование останется и далее для того, чтобы сделать городской транспорт еще более безопасным.

Информация, полученная от МСОТ об опыте других городов и их подходах по взаимодействию с пассажирами, легла в основу решений, принятых в Москве. Было организовано информирование на официальных каналах, таких как Единый Транспортный портал (на русском и английском языках), в официальном Telegram-канале (более 35 000 подписчиков) и официальных аккаунтах в социальных сетях. Также проработаны и другие каналы информирования: были размещены плакаты о профилактике коронавируса; созданы информационные материалы, напоминающие пассажирам метро о привязке электронных пропусков к транспортным картам; размещены предупреждающие стикеры с информацией о социальном дистанцировании на наземном транспорте и т.д.

В начале карантина использование личного транспорта как средства перемещения по городу значительно возросло, из-за опасений безопасности городского общественного транспорта. Но при использовании индивидуального автомобиля люди пренебрегали мерами санитарной безопасности, то есть выходя из собственной машины все равно попадали в офисное помещение, магазин. Складывалось ложное ощущение безопасности передвижения на личном транспорте, что иногда приводило и к нехорошим последствиям. Поэтому правительство Москвы поставило себе цель информационно объяснить важность передвижения на городском общественном транспорте, не допуская существенного роста личных машин на дорогах города посредством введения цифровых пропусков.

Несмотря на снятие ограничений, московский транспорт продолжает заботиться о безопасности пассажиров. Изменены регламенты уборки, пассажиры смогут продлить действие своих билетов в кассах, билетных автоматах и онлайн. Сотрудники, которым не нужно ра-

ботать непосредственно в офисах транспортных предприятий, продолжают трудиться удаленно. В рабочих зонах предприятий создана специальная система защиты – регулярные тестирования, измерение температуры, дезинфекция и использование средств индивидуальной защиты.

Все транспортные городские и частные операторы справились с поставленными перед ними задачами, выходя на работу даже в тяжелых условиях пандемии.

В настоящее время ведется работа по контролю загруженности подвижного состава, особенно после отмены режима самоизоляции и цифровых пропусков, при ежедневном увеличении количества пассажиров. Введена автоматизированная система мониторинга пассажиропотока, работающая в режиме реального времени. В приложении «Московский транспорт» для пассажиров реализована функция определения загруженности город-

ского транспорта. Осуществляется распределение пассажиропотока – транспорт с наименее загруженных маршрутов перенаправляется на более востребованные, а наиболее популярные маршруты работают с максимальным количеством подвижного состава на линии.

Реализована альтернативная мобильность. Жители стали чаще ходить пешком и ездить на велосипедах. Для курьеров и волонтеров городской велопрокат работает бесплатно. Пользование городских велосипедов выросло почти в два раза буквально за месяц.

«Безусловно еще большая работа предстоит, и мы стараемся сделать так, чтобы обеспечить наших пассажиров достойным, удобным, надежным транспортом, которому они могут доверять каждый день», – подытожил Максим Ликсутов.

Испания. Мадрид

Об антикризисных мерах в борьбе с COVID-19, принятых в испанском городе Мадрид, рассказала Сильвия Ролдан – генеральный директор мадридского метро.

Операторы общественного транспорта Мадрида сделали время начала и окончания работы персонала довольно гибким, чтобы избежать поездок сотрудников в часы пик.

Мадрид имеет одну из самых больших сетей метро в Европе, в котором работает около 7000 сотрудников, парк поездов насчитывает 2400 ед. С 11 марта 2020 года, с начала пандемии, этот сектор достаточно сильно пострадал.

Правительство Испании 16 марта объявило чрезвычайное положение. План действий в непредвиденных обсто-



Несмотря на снятие ограничений, московский транспорт продолжает заботиться о безопасности пассажиров

яательствах был составлен за несколько недель до начала кризиса. Согласно данному плану предполагалось повышение качества услуг по уборке и дезинфекции в поездах, на станциях и офисах, предоставление масок всем сотрудникам. На 64% поездов были введены в работу автоматизированные двери поездов, а также были закрыты 44 вестибюля и 183 входа в метрополитен. Было уделено отдельное внимание маршрутам, которые проходили мимо больниц. В связи с изменением спроса, метрополитен Мадрида принял решение о раннем ежедневном его закрытии – в полночь. Были организованы внутренние и внешние коммуникационные кампании, чтобы напоминать пассажирам и сотрудникам об использовании общественного транспорта только в случае крайней необходимости, об обязательности социального дистанцирования. Для этих же целей было обновлено официальное приложение, чтобы люди могли оперативно найти ближайшую к ним станцию и узнать расписание поездов.

Касательно плана деэскалации, были приняты все возможные меры по снижению загруженности и обеспечению повышенного уровня безопасности на транспорте. Обязательное ношение масок для пассажиров сохранилось, как и продолжилась усиленная уборка и дезинфекция подвижного состава. Затем началось постепенное возвращение к обычному расписанию и постепенному открытию входов и вестибюлей. Для поддержания социальной дистанции осуществлено нанесение виниловой разметки на полах, сиденьях и стенах. Данная кризисная ситуация показала необходимость развития бесконтактных технологий, онлайн-операций и виртуальных функций на смартфонах пользователей. Был введен поэтапный план возвращения сотрудников на рабочие места.

Несмотря на стабилизацию и улучшение ситуации с коронавирусом, метрополитеном Мадрида подготовлен план по обеспечению безопасности при возможных новых вспышках вируса:

- внедрение датчиков в поезда, чтобы измерять загруженность и отслеживать пассажиропотоки в режиме реального времени;
- включение риска пандемии в число ведомственных целей и в систему управления профессиональными рисками;
- реализация протокола тестирования для выявления симптомов коронавируса, отслеживание контактов сотрудников, обязательная сдача теста перед возвращением их на работу;
- установка внутренних показателей: коэффициент невыхода на работу, падение спроса, результаты проведенных тестов и т.д.;
- планирование закупки защитного оборудования, чтобы гарантировать наличие всех расходных материалов для различных сценариев.

По сравнению с историческим рекордом спроса, который ожидался на 2020 год (691 млн поездок), предполагается, что он упадет на 45,1% до 379 млн поездок к кон-



Общественный транспорт должен и впредь оставаться основой мобильности в крупных городах



Мадрид имеет одну из самых больших сетей метро в Европе, в котором работает около 7000 сотрудников, парк поездов насчитывает 2400 ед.

цу года. Кризис сильно повлиял финансово на мадридский метрополитен – потеря доходов составила 37 млн евро. В связи с этим планируется пересмотр бюджетов на 2021 и 2022 годы с сохранением всех инвестиций в рамках мер безопасности и уровня обслуживания, а также поиск новых источников финансирования и дохода.

«Мы должны переходить к интермодальности, чтобы наши транспортные системы были более гибкими, сочетали разные виды транспорта. Общественный транспорт должен и впредь оставаться основой мобильности в крупных городах», – завершила свое выступление Сильвия Ролдан.

Азербайджан. Баку

О том, какая постпандемическая работа общественного транспорта была проведена в Баку, рассказал председатель правления Бакинского Транспортного Агентства Вусал Каримли.

Бакинское Транспортное Агентство (БТА) было основано в 2015 году для регулирования пассажирских перевозок, реализации и контроля ИТС, обеспечения безопасности дорожного движения и т.д. Ежегодно БТА обслуживает до 2 млн человек.



В Баку было разработано специальное интеллектуальное управление пассажиропотоками, которое стало важным инструментом определения количества пассажиров и мониторинга мобильности

Оперативные штаб по борьбе с коронавирусом был создан в Баку в феврале 2020 года. В марте был введен строгий карантинный режим и создан Фонд поддержки и борьбы с вирусом. С первого дня карантина был принят план поведения при чрезвычайных ситуациях. В определенный момент закрыли метро, на которое приходится 27% пассажиропотока в день. Несмотря на общее снижение количества пассажиров, данный факт заставил автобусные компании работать с увеличенной нагрузкой. Пришлось ввести дополнительные автобусные маршруты, которые перекрывали маршруты метро. Для этого потребовалось до 200 дополнительных автобусов. Была организована специальная перевозка медицинского персонала и тех, кто работает в жизненно важных отраслях. В режиме карантина, начиная с 1 марта, было осуществлено 144 млн поездок, из них 85% на автобусах. Проводились дополнительные ежедневные дезинфекции 2000 автобусов, 3000 такси и 1200 автобусных остановок. Во всех автобусах разместили дозаторы дезинфицирующих средств для рук, защитные экраны установили примерно в 1500 автобусах и 3000 такси.

Для поддержания необходимой социальной дистанции определили специальные требования к сидячим местам. Были введены дополнительные меры по сокращению рабочих часов, что позволило снизить пассажиропоток на 35% в пиковые часы.

Многие проекты, которые были начаты еще до кризиса, помогли преодолеть сложное время без серьезных последствий. Вовремя ввели 7 экспресс автобусных линий, курсирующих по маршруту между станциями метро. БТА обеспечило транспортировку инфицированных в медицинские учреждения, тесно сотрудничая с соответствующими государственными органами.

Было разработано специальное интеллектуальное управление пассажиропотоками, которое стало важным инструментом определения количества пассажиров и мониторинга мобильности.

Не менее важным было спланировать работу общественного транспорта после кризиса. Планируется продолжение обновления автобусного парка, что позволит улучшить качество обслуживания, а также быстро реагировать на кризис, который возможен в будущем. Постпандемическая эра общественного транспорта потребует прогнозирования иных уровней спроса и подхода к моделированию. Новая диспетчерская служба позволит определять маршруты и станции, подверженные высокому пассажиропотоку, и соответственно действовать в различных вероятных будущих сценариях.

Планируется использование нового ГИС-приложения для определения стратегии расположения автобусных остановок или адаптации пространства в попытке минимизировать скопление людей.

Сокращение заторов на дорогах, более чистый воздух и более безопасные улицы – это непредвиденные выгоды, которые принесла пандемия. БТА продолжит уделять приоритетное внимание зеленым и устойчивым способам передвижения, таким как обозначение зеленых пешеходных улиц, дальнейшее расширение велосипедных дорожек в черте города и проектирование инфраструктуры для электромобилей.



Новая диспетчерская служба позволит определять маршруты и станции, подверженные высокому пассажиропотоку



Оператор парижского транспорта RATP ввел в свое приложение новую функцию планирования поездок, позволяющую пассажирам общественного транспорта анонимно сообщать об уровне переполненности подвижного состава

Как подчеркнул В. Каримли, процесс цифровизации, включающий приложения для планирования поездок, бесконтактной оплаты, интеллектуального обслуживания и эксплуатации, будет реализован раньше, чем ожидалось.

Франция. Париж

После постепенного ослабления мер автономный оператор парижского транспорта RATP ввел в свое приложение новую функцию планирования поездок, позволяющую пассажирам общественного транспорта анонимно сообщать об уровне переполненности подвижного состава. RATP объявило, что с 1 июня уровень переполненности общественного транспорта отображается в приложении вместе с функцией поиска маршрута, что помогает пассажирам избегать самых переполненных временных пиков.

Генеральный директор транспортного управления Иль-де-Франс в Париже Лоран Пробст выступил с докладом о том, как парижский транспорт пережил COVID-19.

Выход из режима изоляции в Париже начался с 11 мая. Однако в целях соблюдения требуемого физического расстояния в один метр сначала были приняты нормативные меры по ограничению вместимости общественного транспорта до 20% от обычной. Также было подписано соглашение совместно с правительством, соци-

альными партнерами, местными органами власти и операторами об ограничениях на поездки и растягивания часов пик. Оно заключало в себе поддержание высокого уровня удаленной работы для офисных работников, сдвиг начала рабочего дня и определение резерва часов пик для сотрудников, у кого имелись веские причины для поездки, со строгой проверкой документов от работодателя (мера действовала до 16 июня).

Основным принципом общественного транспорта после выхода из режима изоляции стало предоставление максимально возможного предложения со стремительными темпами роста.

В июне рекомендованная дистанция в 1 метр еще была возможной, так как процент загруженности общественного транспорта составлял 30%. К июлю пассажиропоток вырос до 50%, финансирование транспортных предприятий улучшилось, и обязательства по дистанции были сняты.

Распространение масок осуществлялось на всех станциях общественного транспорта. Поначалу они были бесплатные, но затем, в начале июня, была введена плата.

Как и в других городах, вопрос дезинфекции и уборки является одним из важнейших. На парижском общественном транспорте были применены новые методы, доказавшие их эффективность для дезинфекции, такие как распыление. Оно было протестировано и постепен-

но внедрено по всей транспортной сети, что позволило ускорить время очистки и улучшить ее качество.

Также стали использовать продукты, увеличивающие продолжительность действия дезинфицирующего средства на несколько недель и снижающие риск повторного загрязнения между дезинфекциями.

20 мая 2020 года стартовала компенсационная кампания по возврату средств тем пассажирам, кто купил месячные или годовые проездные. По состоянию на 17 июня было обработано почти 1,7 миллионов запросов. Данная кампания обошлась в 130 млн евро.

На сегодняшний день остро стоит проблема финансирования общественного транспорта. Бюджет общественного транспорта в регионе Парижа составляет 10 млрд евро. Убыток от выручки в 2020 году в Иль-де-Франс оценивается в 2,640 млрд евро. Из них примерно 1 млрд возник из-за потери субсидий на мобильность и 1,6 млрд евро – из-за потери доходов от оплаты проезда. Большие потери доходов транспортной системы требуют поддержки государства, пересмотра условий финансовых отчислений транспортным операторам с учетом последствий кризиса (сокращение предложения и времени работы, специфические дополнительные расходы и т.д.), а также прогнозирования – как справиться с потерями доходов в 2021 году.

«Через два года люди вернутся в общественный транспорт, но за эти два года нам придется столкнуться с большими трудностями, – дал свой прогноз Лоран Пробст. – В таком большом городе как Париж нужны инвестиции, без них возникнут проблемы с удовлетворением спроса, работать будет сложно, в финансовом смысле».

Великобритания. Лондон

На транспорте Лондона во время локдауна в стране был введен бесплатный проезд для работников служб жизнеобеспечения и работников больниц, чтобы обеспечить им возможность как можно легче передвигаться по городу.



На транспорте Лондона во время локдауна в стране был введен бесплатный проезд для работников служб жизнеобеспечения и работников больниц

Об опыте работы транспорта Лондона во время коронавируса рассказал Том Пейдж, директор по стратегии TfL (Транспорт Лондона). В Великобритании была серьезная ситуация по показателю смертности от коронавируса, только в Лондоне в апреле умирало по 200 человек в день в течение двух недель. Такая ситуация очень сильно повлияла на количество людей в общественном транспорте из-за недоверия к его безопасности.

По сравнению с прошлым годом, в начале 2020 г. выручка общественного транспорта упала на 80%. В какой-то момент даже было принято решение не собирать плату за проезд. Постепенно спрос восстановился на 40%. В метрополитене спрос упал на 95%, на данный момент удалось восстановиться лишь на 20%.

Для возвращения доверия к общественному транспорту Лондона, как и в других городах, была снижена загруженность транспортных средств. Запуск программы Major Streetscape позволил предоставить больше пространства для пешеходов и велосипедных прогулок.

Ради защиты персонала с мая 2020 г. все граждане обязаны носить маски, находясь в транспорте, с июля за нарушение этого требования были введены штрафы. Немаловажно и проведение коммуникационной кампании для пассажиров с предоставлением им информации об обязательном дистанцировании. На лондонском транспорте разместили специальные знаки с разрешенным

числом пассажиров в конкретном автобусе. При приближении автобуса можно увидеть сколько человек в нем находится, и если автобус переполнен, то водитель проезжает остановку не останавливаясь.

По словам Тома Пейджа, никто не знает, что будет дальше. «Некоторые выступающие говорили, что в их городах спрос восстановился, а в лондонском метро падение спроса до сих пор составляет 80%, что является для нас огромной травмой», – подчеркнул он.

По завершении семинара все участники выразили надежду, что после кризиса общественный транспорт обязательно восстановится, вот только когда это произойдет в полной мере, ответить затруднились. Во многом это зависит от дальнейшего развития ситуации с пандемией COVID-19 и восстановления доверия пассажиров к безопасности перевозок на общественном транспорте.



На лондонском транспорте разместили специальные знаки с разрешенным числом пассажиров в конкретном автобусе.