

## **ЗНАЧИМОСТЬ РЕФОРМЫ „МАГИСТРАЛЬ” ДЛЯ НАЗЕМНОГО ОБЩЕСТВЕННОГО ТРАНСПОРТА МОСКВЫ И ОШИБКИ, ДОПУЩЕННЫЕ В ПРОЦЕССЕ ЕЁ ВНЕДРЕНИЯ**

**Трибунский А.А. (Университет ИТМО), Научный руководитель – к.э.н., доцент  
Белинская И.В. (Университет ИТМО)**

**Аннотация.** В последние годы в Москве наблюдается активный рост территориальной застройки, появляется множество новых районов и офисов, открываются новые станции метро, а также появляются принципиально новые транспортные альтернативы, такие как МЦК и МЦД. В связи с этим возникла необходимость комплексно пересмотреть всю маршрутную сеть наземного общественного транспорта, для чего в 2016 году в центре Москвы был внедрён пилотный проект „Магистраль”. 20 ноября 2021 года в Москве произошёл очередной этап данной реформы, который столкнулся с огромным шквалом критики среди пассажиров, и в данной работе мы изучим причины негативной реакции среди населения Москвы.

С 2016 года в Москве работает сеть наземных маршрутов «Магистраль». Основной её принцип — интервальное движение автобусов, с целью того, чтобы наземный транспорт ходил так же регулярно, как и поезда метро. Новая сеть поэтапно вводилась в Центральном округе Москвы, чтобы соединить центр с другими районами прямыми и быстрыми маршрутами. Для этого изменили 49 маршрутов, организовали выделенные полосы, построили комфортные пересадочные узлы, улучшили расписание движения и обновили инфраструктуру. Чтобы пассажиры могли определять время прибытия своего автобуса, маршруты разделили на три категории:

- Магистральные маршруты связывают весь город воедино, должны ездить по максимально прямым траекториям, не зависеть от пробок, и ходить раз в 10 минут, или чаще. Подход очень схож с тем, который реализуется в метро, когда пассажир знает примерное прибытие транспорта, и может доехать до необходимой точки за одинаковый промежуток времени в любое время суток, даже в час пик.
- Районные маршруты менее востребованы, и интервал их хождения зависит от потенциального спроса на них, в час пик автобусы ходят чаще, а в остальное же время интервал возрастает с целью оптимизации маршрутов.
- Социальные маршруты призваны обеспечивать доступность различных социальных объектов, вроде МФЦ, поликлиник и школ, они менее всего востребованы, и поэтому имеют самый высокий интервал.

Задумка оказалась удачной, в результате пассажиропоток вырос со 150 тысяч пассажиров в день до 500 тысяч, а поездки на автобусе в центре стали удобнее.

Для того, чтобы окончательно убедиться в необходимости внедрения инновации, изучим пассажиропоток наземного общественного транспорта на маршрут за 2018 год, когда реформа в Москве ещё не расширилась за пределы ЦАО. Сравним Москву с двумя крупными мегаполисами, Лондоном и Нью-Йорком. Итак, в Москве показатель составил примерно 4,5 тысячи пассажиров в день, тогда как у Нью-Йорка показатель равен 7,5 тысяч, а у Лондона и вовсе получилось 10 тысяч пассажиров за сутки. Важно отметить, что транспортная работа данных городов сравнима: во всех трех городах одна единица подвижного состава выполняет примерно одну работу, которая составляет 50–60 тыс. км в год. При этом половина маршрутов Лондона ходит с интервалом в 10 минут или чаще в течение всего дня, а редко ходящих всего 5%. В Москве до внедрения реформы лишь 10% маршрутов ходили раз в 10 минут, или чаще, а доля редко ходящих маршрутов (с интервалом до 30 минут) составляла 40%.

20 ноября 2021 года произошло глобальное обновление сети, в рамках которого обновились все маршруты в пределах ЦАО и ЮАО, однако почти никто, кроме экспертов в области транспорта, урбанистов и чиновников, в конечном итоге не оценил произошедшие

изменения. Местные жители не смогли понять, зачем было убрано множество привычных маршрутов, вследствие чего реформа подверглась масштабной критике со стороны пассажиров.

Проведённый контент анализ показал, что одним из ключевых факторов медленной реализации реформы является игнорирование мнения населения. При этом ГУП «Мосгортранс» отвечает многим критикующим тем, что всё же было учтено, так согласно проведённому опросу „73% пассажиров готовы совершать бесплатную пересадку, чтобы добраться до места назначения быстрее”. Однако в данном опросе людей не спрашивали напрямую о реформе, а задавали абстрактные вопросы.

Интересно, что здесь была допущена та же ошибка, что и в рамках внедрения первого этапа реформы в ЦАО, тогда об изменениях в маршрутах сообщили меньше, чем за неделю, хотя они были кардинальные. На многих остановках не было объявлений даже спустя несколько дней после запуска, что затруднило жизнь пассажирам. В этот раз ситуация немного изменилась: обоснования, схемы и карты будущих изменений опубликовали за 2 месяца. Московский транспорт реализовал сбор предложений, после которых некоторым маршрутам поменяли трассы. Но проблема в том, что всё это было организовано онлайн, из-за чего многие пассажиры так и не узнали заранее о реформе. Новые схемы, реклама и инфографика было стало на остановках появились за день до изменений или вообще в день запуска.

В первый день нового этапа реформы пассажиропоток уменьшился примерно на 2%, по сравнению с тем же днём двумя неделями ранее. Связано это было с тем, что некоторые пассажиры растерялись, и не смогли уехать на автобусе. При этом новые интервалы многих даже магистральных автобусов не выдерживаются из-за локальных пробок и неточного расписания, ввиду отсутствия закладывания сроков на изменение транспортной инфраструктуры, этап реформы реализовывался всего за полгода, что является крайне малым сроком для подготовки к таким масштабным изменениям. Многие детали изменяются по ходу, из-за чего система не работает так, как это было запланировано, к чему прибавляются неуспевающие строители, проблемы с настройкой светофоров и поздняя дата запуска.

Если посмотреть на аналогичные реформы в мире, то можно увидеть качественно иной подход к планированию. Например, в Копенгагене на аналогичную работу закладывали три года, власти даже успели провести соучаствующее проектирование с жителями по социальным и районным маршрутам. Аналогично было и в Париже — все три года шло информирование и работа с пассажирами в разных форматах.

Подводя итог, хочется сказать, что реформа „Магистраль” является необходимостью, без которой система наземного общественного транспорта Москвы продолжала бы приходить в упадок, и терять спрос, из-за существования более комфортных альтернатив. Данная мера повышает скорость поездки, и делает движение маршрутов практически таким же прогнозируемым, как движение метро. Однако она кардинально меняет взаимодействие пассажира с общественным транспортом, и в следствии отсутствия грамотного информирования населения, „Магистраль” на очередном этапе внедрения столкнулась со шквалом критики. Связано это было с тем, что жители привыкли к старым маршрутам, большинство которых существует уже не один десяток лет, и были попросту не готовы к тому, что все маршруты скоро заменят, кроме того, маршруты работали не так эффективно, как было изначально задумано. Возникшие проблемы были связаны с закладыванием слишком коротких сроков, вследствие чего пострадало качество информирования население и планирование работы маршрутов. В ближайшем будущем московский транспорт ждут новые этапы реформы в других округах, и для того, чтобы реформа прошла более гладко, необходимо обязательно учесть и исправить совершенные на текущем этапе ошибки.