

Реформа маршрутной сети как катализатор социальных процессов

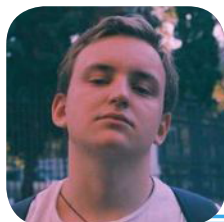
DOI: [10.19181/inter.2022.14.2.4](https://doi.org/10.19181/inter.2022.14.2.4)

Ссылка для цитирования:

Янишевский О.Б. Реформа маршрутной сети как катализатор социальных процессов // Интеракция. Интервью. Интерпретация. 2022. Т. 14. № 2. С. 66–79. DOI: <https://doi.org/10.19181/inter.2022.14.2.4>

For citation:

Ianisheskii O.B. (2022) Reform of the Route Network as a Catalyst for Social Processes. *Interaction. Interview. Interpretation*. Vol. 14. No. 2. P. 66–79. DOI: <https://doi.org/10.19181/inter.2022.14.2.4>



Янишевский Олег Борисович

Национальный исследовательский университет
«Высшая школа экономики», Москва, Россия

E-mail: oyanisheskii@hse.ru

В статье рассматривается влияние реформы маршрутной сети «Магистраль 2.0» в Москве на горожан-пассажиров. Проведен качественный анализ комментариев горожан в социальных сетях, выявлены проблемные ситуации, с которыми столкнулись жители в ходе реформы: отмена привычных маршрутов, изменение системы пересадок, переименование маршрутов, перенос остановок. Найдены различия в видении развития наземного городского пассажирского транспорта между городскими планировщиками и пользователями общественного транспорта. Сделан вывод, что пассажиры оказались не знакомы с новой транспортной парадигмой, она кажется им нелогичной и неподходящей паттерну привычных перемещений, а также ведущей к утрате сложившейся городской идентичности. В ходе качественного анализа выявлено желание жителей сохранить историю и память места через нумерацию и трассировку маршрутов.

Ключевые слова: транспортная реформа; реформа маршрутной сети; общественный транспорт; городская мобильность; социальное неравенство

Изучение повседневных городских перемещений имеет долгую историю и привело к созданию научных и управленческих моделей транспортного поведения [Verplanken et al., 1994], в том числе после радикальных изменений



привычной мобильности. Например, Фуджи и Гэрлинг обнаружили, что, попадая в ситуацию временного переключения с использования личного автомобиля на общественный транспорт (ввиду ремонта дорожной сети или поломки автомобиля), горожане не так охотно возвращались к использованию личного автомобиля, поскольку у них сформировался паттерн (привычка) для нового формата городских перемещений [Fujii, Gärling, 2003]. Исследования социальных психологов подтверждают важную роль привычек в выборе вида транспорта и паттернов перемещения. При этом, изучая возможности переключения автовладельцев на общественный транспорт, ученые обнаружили, что, если предоставить индивиду возможность бесплатного проезда на общественном транспорте в качестве альтернативы личному автомобилю и заинтересовать его в улучшении городской экологии, то индивидом будет выбран общественный транспорт [Hunecke et al., 2001]. В другом исследовании четырем группам водителей были предложены условия как стимулирующего, так и ограничивающего характера (бесплатный билет на общественный транспорт, обязательство по неиспользованию личного автомобиля либо оба варианта сразу) [Matthies, Klöckner, Preißner, 2006]. Результатом стало выделение моральной мотивации как основного предиктора перехода от личного автомобиля на общественный транспорт. В Германии на примере двух агломераций с примерно одинаковой численностью населения — Бохум/Дортмунд и Франкфурт — было выявлено влияние вовлеченности в экологическую повестку на принятие решения об использовании общественного транспорта, при этом в постиндустриальном городе переход на общественный транспорт происходит активнее, нежели в индустриальном городе [Bamberg et al., 2007].

Исследования особенностей перемещений и повседневной мобильности проводятся на постоянной основе в связи с изменениями городских структур, градостроительных политик, реформированием транспортных систем. Отмечается, что изменение городских устоев и привычек может вызвать разную реакцию у населения и даже стать катализатором новых социальных процессов, так как городское сообщество может воспринимать изменения как вмешательство в свою повседневность. Например, в Стокгольме в конце 1960-х годов активизировалось общественное движение против радикального реформирования города. [Stahre, 2004]. Оно получило название «Движение соседей» и состояло из горожан разного возраста, социальных групп и политических взглядов. Участники движения боролись за увеличение степени участия в городском планировании, а также за улучшение кооперации между жителями разных районов. В течение нескольких десятилетий движение смогло изменить подход к городскому планированию в шведской столице.

Отметим, что изменение возможностей для повседневных перемещений также связывают с социальным неравенством, показывая, как неравенство и его последствия зависят от количества доступных видов транспорта и удобства транспортной инфраструктуры [Power, 2012]. Возможно и появление неравенства после реформирования транспортных систем, что показывает кейс Сантьяго, Чили, где при строительстве новых жилых районов с высокой

плотностью населения жители потеряли доступ ко многим объектам инфраструктуры [Martínez et al., 2018].

В 2021 году в Москве началась реформа автобусных маршрутов «Магистраль 2.0»¹, которая включает в себя изменения маршрутной сети, трассировки и классов маршрутов. Официальной целью данной реформы является увеличение пассажиропотока на наземном городском пассажирском транспорте, создание конкуренции личному автомобилю, снижение пассажиропотока на основных транспортно-пересадочных узлах метрополитена. В ходе реформы изменилась не только сама трассировка маршрутов, но и их нумерация, также произошел перенос остановочных пунктов². По заявлению Департамента транспорта, ранее номера маршрутов общественного транспорта присваивались хаотично³, а сейчас нужна новая система номеров. Для этого Москву разделили на четыре транспортных района, чтобы провести реформу в четыре этапа, постепенно внедряя изменения по всему городу. Отметим, что в центральном округе столицы ранее, в 2016 году, уже были введены магистральные маршруты⁴, соединяющие противоположные части города и проходящие через центр. И вот 20 ноября 2021 года вновь, причем неожиданно для пассажиров, изменилась система нумерации московских автобусов. При этом изменения затронули и старые привычные маршруты, и введенные пять лет назад магистральные маршруты, к которым пассажиры тоже успели привыкнуть. Неудивительно, что реформа получила широкое общественное обсуждение, так как изменения затронули практически все округа столицы.

В данной статье мы проанализируем, как городское сообщество Москвы оценило изменения транспортной сети в ноябре 2021 года в контексте паттернов повседневных перемещений, с какими проблемами сталкиваются горожане при изменении маршрутной сети автобусов, как изменение привычных перемещений влияет на разные социальные группы.

Методология исследования

Нами проведен качественный анализ комментариев и реакций горожан в социальных сетях (районные чаты во «ВКонтакте» и Facebook⁵) за период с 20 ноября 2021 года по 10 декабря 2021 года. Был выбран трехнедельный

¹ Магистраль — новая сеть маршрутов города // Единый транспортный портал. URL: <https://t.mos.ru/magistral> (дата обращения: 01.05.2022).

² Новые номера маршрутов // Единый транспортный портал. URL: https://transport.mos.ru/transport/marshruty/magistral/new_route_numbers (дата обращения: 01.05.2022).

³ Они поменяли все автобусы! Замглавы дептранса — о том, как мы поедem с 20 ноября: новые маршруты и номера автобусов // The Village. 19.11.2021. URL: <https://www.the-village.ru/city/transport/oni-pomenyali-vse-avtobusy> (дата обращения: 01.05.2022).

⁴ Бабкин С. Автобусная сеть «Магистраль» меняет маршруты // Российская газета. 13.10.2021. URL: <https://rg.ru/2021/10/13/reg-cfo/avtobusnaia-set-magistral-meniaet-marshruty.html> (дата обращения: 01.05.2022).

⁵ В настоящий момент Meta признана в России экстремистской организацией, а ее приложение Facebook запрещено к использованию на территории Российской Федерации.



период после реализации реформы, так как именно в это время наблюдалась наибольшая активность пользователей и активность СМИ в освещении событий. После выгрузки комментариев было выполнено их открытое кодирование с применением подхода К. Чармэз [Charmaz, 2006]: 1) начальное, включающее в себя построчное кодирование массива текста с поиском важных слов, и 2) сфокусированное, когда исследователь работает с кодами из предыдущего этапа и выбирает наиболее часто встречающиеся и наиболее важные коды для последующей обработки. Таким образом, на первом этапе были проанализированы сообщества, посты и комментарии в социальных сетях для последующего открытого кодирования и обработки полученных данных. В результате появилось 332 кода комментариев горожан и официальных лиц. Далее был проведен тематический анализ, определено семь тем, полученные на первом этапе коды в ходе второго сфокусированного кодирования распределились по этим темам.

Исследование имеет ряд ограничений. Выборка комментариев и сообществ ограничена двумя социальными сетями, что делает эмпирическое исследование показательным только с точки зрения определенных пользователей маршрутно-транспортной сети, а не всех жителей и гостей столицы.

Перейдем к результатам анализа.

Транспортное планирование: официальная позиция и мнения горожан

Наибольшее число комментариев по поводу изменений маршрутной сети было написано в группах районов ЮАО, при этом чаще всего комментарии были сосредоточены под новостями различных городских медиа. Также большое количество комментариев оставлялось под постами страниц Департамента транспорта Москвы. В сообществе наиболее удаленных от центра районов ЮАО — Орехово-Борисово, Зябликово, Братеево — через три недели после запуска реформы «Магистраль 2.0» был размещен пост, который является ярким примером столкновения позиций и аргументов жителей города и Департамента транспорта Москвы. Автор поста цитирует полученный им официальный ответ, предваряя его краткой характеристикой: «верх цинизма», а 247 комментаторов поддерживают автора.

«Верх цинизма

Добрый день! Просим простить за ожидание и за все неудобства, которые могла вызвать у вас новая маршрутная сеть. Мы понимаем, что у кого-то могли быть удобные лично им маршруты, которыми они годами пользовались. Цель новой маршрутной сети — сделать так, чтобы суммарное время в пути уменьшилось для всех пассажиров. В основе новой маршрутной сети лежит пересадочный принцип, который доказал свою эффективность, как показывают наши замеры. Но мы внимательно анализируем эффекты от изменений и поступающие

обращения, чтобы донастроить маршрутную сеть, где это будет необходимо. Просим адресовать все идеи по улучшению маршрутной сети нашим специалистам на сайт t.mos.ru через раздел “Обратная связь”» (комментарий в сообществе «Орехово-Борисово/Зябликово/Братеево, Москва (ОБОЗЯБРА)», 10.12.2021).

Из комментария следует, что Департамент транспорта апеллирует к удобству, представление о котором было смоделировано без первичного участия горожан. При этом указывается такой аргумент, как эффективность маршрутной сети: многие направления становятся нерентабельными, так как локализация объектов социальной инфраструктуры меняется со временем, например, объединяются поликлиники¹, школы и детские сады образуют новые большие кластеры, строятся новые станции метро, перераспределяется транспортный поток. По словам официальных лиц², в процессе подготовки проекта реформы проводилось исследование, снимались данные по использованию транспортных карт «Тройка», чтобы стало понятным, каким образом перераспределить маршруты, при этом большие данные учитывались с 2016 года³.

С другой стороны, жители возмущены, так как у них поменялась вся концепция привычного автобусного маршрута. Если в ходе первого этапа реформы от 2016 года не были затронуты спальные районы города, то в 2021 году были изменены и маршруты местного, районного значения. Вместо относительно прямых маршрутов жители получили «пересадочный принцип», который стал основой реформы, что и вызвало недовольство. Именно пересадки оценивались наиболее негативно (код “ждать пересадки” насчитывает 11 повторений, «пересадки для маломобильных» — 7 раз, «пересадки для школьников» — 2 раза), то есть пассажиров беспокоит необходимость постоянных пересадок в новой маршрутной сети. В некоторых случаях горожане жаловались на то, что теперь им необходимо делать 2–3 пересадки, хотя до реформы до пункта назначения можно было добраться без пересадок.

«819с экскурсионный маршрут. Укатайка. Время ожидания в лучшем случае 30 минут. До метро Домодедовская доехать от ул. Генерала Белова доехать целая проблема. Время окончания работы 0.07. Безобразия, нет приличных слов, а матерных уже не хватает на горе аналитиков. В нашем климате 30 минут... Приглашаю пройти квест аналитиков,

¹ В ходе реформы медицины в столице не закрыли ни одной поликлиники — Хрипун // Москва 24. 28.10.2014. URL: https://www.m24.ru/articles/polikliniki/28102014/58736?utm_source=CopyBuf (дата обращения 01.05.2022)

² Они поменяли все автобусы! Замглавы дептранса — о том, как мы поедем с 20 ноября: новые маршруты и номера автобусов // The Village. 19.11.2021. URL: <https://www.the-village.ru/city/transport/oni-pomenyali-vse-avtobusy> (дата обращения: 01.05.2022).

³ Дизайн города, основанный на данных // Urbica. 28.20.2016. URL: <https://medium.com/@urbica/%D0%B4%D0%B8%D0%B7%D0%B0%D0%B9%D0%BD-%D0%B3%D0%BE%D1%80%D0%BE%D0%B4%D0%B0-%D0%BE%D1%81%D0%BD%D0%BE%D0%B2%D0%B0%D0%BD%D0%BD%D1%8B%D0%B9-%D0%BD%D0%B0-%D0%B4%D0%B0%D0%BD%D0%BD%D1%8B%D1%85-8225100f868d> (дата обращения: 01.05.2022).



пешком до метро Домодедовская 30–25 минут, вопрос сколько на соц. Автобусе. Где удобство для жителей. Каким образом маршруты магистралей стали удобнее??? Уничтожение доступной транспортной сети» (комментарий в сообществе «Московский Транспорт», 20.11.2021).

В этом случае стоит отметить, что так называемая транк-фидерная система (от англ. Trunk-feeder system) заключается в обеспечении большого и постоянного пассажиропотока для магистральных маршрутов за счет районных и социальных линий, то есть это «подпитка» магистральных маршрутов более разветвленными районными. «Такая система вводит **обязательные пересадки** на транспортных узлах, где «питающие» линии встречаются с магистральными» [Gschwender, Jara-Díaz, Bravo, 2016]. Этот подход применяется во многих городах мира, и именно он стал разрабатываться в Москве в результате реформы «Магистраль 2.0», однако не нашел понимания среди пассажиров.

Частая повторяемость упоминаний погоды при пересадках (8 раз) показывает, что время проведения реформы (конец ноября) оказалось не самым удачным для экспериментов с пересадками там, где ранее была возможность доехать по прямой без пересадки. Также горожане акцентируют внимание на том, что «раньше было удобно».

«Оставьте Нагатинский затон в покое, 156-ой 30 лет ходил до Таганки и он был и оставался единственным из нашего района, интервалы в 5–10 минут, и так нет водителей автобусы через 3 остановки все битком утром и вечером, уже проходили Ваши интервалы ничего хорошего не вышло, вы попробуйте в Ваши узкие автобусы войти с коляской если он весь с пассажирами, район просто по вашим параметрам должен пешком ходить тогда до метро и обратно, кто такое придумал что за треш с транспортом!!!» (комментарий в сообществе «НАГАТИНО», 20.11.2021).

Описывая позицию Департамента транспорта, жители в основном отмечали, что его представители «не знакомы с действительностью», пересадочный принцип не отрегулирован должным образом и вызывает раздражение. В свою очередь, Департамент транспорта обещает проанализировать жалобы пассажиров об изменениях маршрутной сети и внести коррективы, а также утверждает, что большинство школьников посещают школу в шаговой доступности и не используют автобус для ежедневных перемещений к месту получения образования, а транспортный спрос каждого удовлетворить невозможно. По словам одного из идеологов данной реформы, на тех участках, где пассажиропоток низкий, необходимы пересадки: так как наполняемость автобусов низкая, такие перевозки становятся экономически невыгодными.

«...Если у нас где-то ездит (или хочет ездить, но пока не ездит по причине отсутствия маршрута) очень много человек — там должен быть маршрут с большой частотой движения. Там, где пассажиропоток

поменьше — и частота должна быть поменьше. Там, где людей мало — должен быть маршрут с малой частотой.

А вот там, где пассажиров очень мало — не надо запускать беспересадочный маршрут вообще, а транспортная связь должна обеспечиваться с пересадкой. С этим вряд ли кто-то будет спорить. А вот дальше начинается интересное.

Каждый гражданин, естественно, хочет, чтобы от его дома ходил прямой маршрут до нужной ему точки, а лучше — несколько, до всех нужных ему мест. И граждане пишут на эту тему обращения, приходят на встречи с депутатами и просят этого, другими способами доносят свои желания до властей...» (комментарий в сообществе «Московский Транспорт», 22.11.2021).

Перемещения после реформы: новая повседневная мобильность

Проведенная реформа радикально поменяла мобильность горожан, поэтому в ходе тематического анализа появилась отдельная тема «Как теперь после реформы», в которой сгруппированы высказывания о том, как жители находят выход из сложившейся ситуации. Здесь нами выделены группировочные коды «пешком» (повторяется 15 раз) и «такси» (3 раза), т.е. жители находят замену ликвидированным и сокращенным маршрутам в других видах транспорта. Приложение «Яндекс. Карты», по словам некоторых пользователей социальных сетей, показывает самый быстрый вариант идти пешком, так как на автобусе теперь возможно проехать только с одной или двумя пересадками.

«Ну я выше уже написала, что от нас до детской поликлиники теперь Яндекс карты самым быстрым маршрутом показывает пешком 28 минут...» (комментарий в сообществе «Московский Транспорт», 22.11.2021).

«Кстати да, пешком показывает быстрее...» (комментарий в сообществе «Московский Транспорт», 22.11.2021).

Однако три пользователя автобусов отмечают удобство новых маршрутов.

«Ничего особенно не изменилось. Номера автобусов, если только. И автобус, который с буквой «М», то есть магистральный, стал ходить чаще, действительно, как и обещано, через 10 минут» (комментарий в сообществе «ЮАО», 21.11.2021).

Вопрос удобства транспорта соотносится с социальной дифференциацией, так как кому-то может быть удобно перемещение в определенных условиях,



кому-то — в других. Но в целом горожане отмечают утраченную возможность проехать вдоль линии метро по дублирующим маршрутам. Это может быть связано с нежеланием делать пересадку ради одной-двух станций проезда на метро и дополнительно оплачивать такую поездку.

«Зарегистрируйте тройку на метро.мос ру и при поездке на наземном транспорте в течении 90 мин вы оплачиваете только первый транспорт, потом без оплаты сколько хочешь пересаживайся в рамках времени. Я так уже месяца два езжу. Удобно, ни к чему не обязывает. Правда, больше 3х транспортов не перескакивала. И есть нюансы. Например, при пересадке В метро с автобуса, плату взимают, а если ИЗ метро на автобус-нет. И если типа вышел из автобуса, а потом на этот же маршрут на этой же остановке сел, то тоже снимали плату даже в пределах 90 минут. Это то, что из личного опыта» (комментарий в сообществе «Московский Транспорт», 22.11.2021).

Агрегированная тема комментариев, которую мы назвали «Минусы реформы», состоит из кодов «долго ехать» (11 раз) и «разрушение многолетних привычек» (10 раз).

«Десятилетиями москвичи ездили на автобусах в поликлиники и туда, куда нужно и дети в школы, а теперь нельзя добраться как раньше в нужную поликлинику, для этого несколько раз нужно перескочить Инвалиду из одного в другой, так и не довозят, дети бедные теперь в школы добираются по 1,5 часа» (комментарий в сообществе «Орехово-Борисово/Зябликово/Братеево, Москва (ОБОЗЯБРА)», 07.12.2021).

В ходе анализа выяснилось, что для многих жителей важен сложившийся жизненный уклад в рамках их районов проживания. Код «Исторический маршрут» встретился 4 раза и наиболее характерен для жителей центральных районов Москвы (Тверской, Пресненский, Мещанский) и районов «срединной» зоны, например Хорошево, Хорошево-Мневники. Жители этих районов обратили внимание на утрату истории, памяти места. К примеру, многие горожане вспоминали троллейбус № 1, отмечая, что во время прошлой реформы нехотя восприняли его замену на автобус № 101, а теперь снова перемены. Данный маршрут маркируется как исторический, он был на улицах «сколько себя помню», к нему привыкли жители.

«Убрали 101 маршрут, от Тверской и Белорусского вокзала до Ходынки по прямой не доехать и 15-й... теперь, чтобы с Пушкинской доехать до художественной школы на Пречистенке, надо делать пересадку. А это выйти и дойти до относительно соседней остановки (через 2 перехода), ждать автобус(((... удобство потрясное» (комментарий в сообществе «Соседи. Белорусская-Новослободская-Маяковская, 21.11.2021).

До реализации реформы жителям срединной зоны Москвы можно было перемещаться в центральные районы, не используя метрополитен. С точки зрения транспортного обслуживания это позволяло снизить пассажиропоток метрополитена, в частности загрузку одной из самых крупных по количеству пассажиров Таганско-Краснопресненской линии. На этом конкретном участке жители потеряли «прямую связность» и больше всего опечалены именно этим, то есть можно говорить о взаимосвязи потери прямого маршрута и исторической памяти места, своего вернакулярного района.

«Я живу на Беговой. У нас раньше ходил 101-й, на котором можно было доехать от дома — отменили. Был ещё 5-й троллейбус когда-то, который шёл мимо нашего дома до Консерватории — отменили. 20 троллейбус, который вёз в центр — отменили» (комментарий в сообществе «Соседи. Белорусская-Новослободская-Маяковская», 24.11.2021).

Остановки как объект инфраструктуры крайне важны для качественной работы наземного транспорта. Пересадочная система построена на постоянном использовании разных остановок. В ходе анализа два раза встретился код про «перенос остановки» и один раз про их «переименование» как способ разрушения городской идентичности, а также два упоминания про создание дополнительных новых барьеров и нарушение доступа к остановкам.

«Но когда автобусы, идущие в одном направлении в рамках района и даже микрорайона, разносят на 2 остановки на близком расстоянии, но через регулируемый пешеходный переход, то возникает вопрос, какой тут прогресс и нитики ли мы. Стоя на одной остановке, при приближении автобуса к соседней успеть на него никак нельзя...» (комментарий в сообществе «Соседи. Белорусская-Новослободская-Маяковская», 24.11.2021).

Жители отмечают, что самих маршрутов стало меньше и они стали короче по расстоянию из-за реформы.

«Я также одна из жителей Орехово-Борисово Северное. И теперь, чтобы мне отвезти школьника-второклассника в школу в пределах моего района, мне нужны 2 пересадки. Или одна пересадка + 1,5 км. Вчера он всю дорогу плакал из-за сильного ветра. А потому что отменён 704 маршрут, который связывал нашу часть района с Метро Орехово, которое, кстати тоже находится в нашем районе» (комментарий в сообществе «Орехово-Борисово/Зябликово/Братеево, Москва (ОБО-ЗЯБРА)», 07.12.2021).

Еще одной темой, описывающей повседневную мобильность, стала «Важная связность». Эта тема проходит через многие комментарии, описывая



нарушения существующих связей с различными объектами инфраструктуры. Отметим, что из 20 выделенных в этой теме кодов 9 — «связность с поликлиниками». Многие связи сохранились только с пересадками, а социальные маршруты редкие и, согласно комментариям, «ходят не с интервалом, а как будто с расписанием». Таким образом, устоявшаяся маршрутная сеть после реформы не может связать многих пользователей прямым и комфортным маршрутом с таким объектом социальной инфраструктуры, как поликлиника.

«Оставшиеся единственными маршруты, связывающие важные объекты в районе, где нет метро, радиальные магистрали перерезаны как сонные артерии. В 3 детские поликлиники (а не в одну районную), в которые теперь вынуждены ходить с маленьким ребенком после предыдущей реорганизации Минздрава, теперь добраться только пешком, либо с несколькими пересадками и двойным временем в пути. Прямые маршруты пропускают через спальные районы» (комментарий в сообществе «НАГАТИНО», 26.11.2021).

Помимо поликлиник, жители отмечают «связь с социальными объектами», возможно, в эту группу также входят поликлиники. Три раза упоминается центр города, это подтверждает гипотезу, что пассажиры использовали автобус в качестве основного вида транспорта задолго до реформы «Магистраль 2.0». Коды в этой теме встретились по одному разу и отражают темы «связности» с образовательными учреждениями, спортивными объектами и торговыми центрами. Самый важный вывод, который необходимо сделать по этой теме: автобус не средство для пересадки на другой автобус или другой вид транспорта, для жителей это **самостоятельное средство перемещения** до определенных объектов городской инфраструктуры.

«А то что теперь чтоб доехать от нас до мфц нужно проехать аж 23 остановки и ещё потом топать это нормально? Тогда как сейчас 10 мин и на месте» (комментарий в сообществе «ЮАО», 23.11.2021).

Некоторое количество кодов было объединено темой «Плюсы реформы», так как встречались комментарии от пользователей, которым понравились результаты реформы. Так, код «быстрые пересадки» упоминается 2 раза из 12 кодов в этой теме, что показывает, что также есть пользователи, которые не против пересадок и даже считают их быстрыми и удобными. Также 2 раза упоминаются бесплатные пересадки. Отметим, что новая реформа маршрутной сети не учитывает смысл и необходимость пересадок с точки зрения пассажиров, но имеет свой смысл, связанный с функционалом транспортной карты «Тройка». Например, это возможность реализовать бесплатность пересадок, однако только при регистрации карты в приложении, причем об этой функции, согласно комментариям, не знает довольно много пассажиров. Кроме того, пассажиры в комментариях приходят к выводу, что такая бесплатная возможность существует только в случае пересадки с автобуса на автобус

другого маршрута, а также при пересадке после изначальной валидации карты в метро, МЦК или МЦД, но не наоборот.

«Тем более, что проезд у пенсионеров бесплатный, а пересадки бесплатные с сентября этого года по всему наземному транспорту» (комментарий в сообществе «ЮАО», 23.11.2021).

В ходе анализа комментариев выделены упоминания об отдельных социальных группах. Из 25 упоминаний 11 приходится на пенсионеров и пожилых людей.

«Потерянные бабушки и дедушки на остановке, у меня обрывается сердце просто. Они вынуждены теперь скакать по автобусам, вместо того, чтобы беречь себя от сезонных орви. А лишние 500 метров не каждый пожилой человек осилит» (комментарий в сообществе «ЮАО», 23.11.2021).

Пользователи общественного транспорта пишут комментарии о дезориентации пожилых людей из-за введения реформы (6 упоминаний).

«Встретила несколько пожилых соседей, которые вернулись домой так и не добравшись никуда. Не поняли ничего. Знаю людей, которые опоздали на важные встречи...» (комментарий в сообществе «Пресня. Соседи», 21.11.2021).

Школьники — вторая группа по количеству упоминаний (4 кода). Многие родители в комментариях пишут, что детям стало неудобно добираться до школы или до учреждений дополнительного образования, привычное транспортное поведение нарушено. Еще 2 раза упоминаются маломобильные граждане. Они, как и пенсионеры, не любят пересадки из-за необходимости потери сидячего места в транспорте, вынужденной высадки и посадки снова, что при различных ограничениях двигательной активности осуществлять трудно и неудобно. Длительное ожидание (до 30 минут) социальных маршрутов для пожилых людей также трудно, в то время как ранее была возможность добраться до необходимых объектов социальной инфраструктуры по прямому маршруту.

«Посмотрела на расписание социального автобуса. Ходит раз в полчаса. Каким образом сократился мой маршрут, если время ожидания увеличилось на 30 мин? Какая-то альтернатива математика у них» (комментарий в сообществе «Московский Транспорт», 20.11.2021).

Кроме того, ряд комментаторов упоминает хипстеров как основных сторонников реформы, обвиняя департамент транспорта в проведении



реформы только для них. При этом под хипстерами понимается молодежь, способная быстро сориентироваться, воспользоваться транспортным предложением, оперативно ознакомиться с особенностями пересадок и изменением тарифно-билетного меню.

Заключение

Резкое удаление из городской жизни привычных маршрутов повлекло за собой много неудобств для жителей разных районов Москвы. Пересадки усиливают социальное неравенство горожан, заставляя пожилых людей, маломобильных граждан и семьи с детьми делать одну и более пересадок взамен ранее беспересадочного маршрута. Отсутствие грамотного информирования о новых маршрутах увеличивает дополнительные затраты на проезд. Многие пассажиры не знают, что можно пройти регистрацию карты «Тройка» для бесплатных пересадок по ней. Определенная «мода» на цифровизацию транспорта обуславливает трудности в восприятии населением транспортных систем нового поколения [Durand et al., 2022].

Еще одним важным следствием транспортных реформ является возможная потеря городской идентичности. Люди «теряются» в новых маршрутах, не понимая, куда и как нужно проехать, хотя буквально «вчера» по выученным наизусть маршрутам курсировал транспорт, под который во многих семьях было заложено расписание и ежедневное перемещение. В данной ситуации приходится, например, заново объяснять ребенку, как доехать от школы домой.

Проанализированная ситуация показательна, потому что городские власти имеют большие планы по комплексному изменению маршрутной сети. При этом горожане недовольны не только скоростью реформирования, но и отсутствием возможности как-либо повлиять на реформирование. Вероятно, совместное (соучаствующее) реформирование и более медленное, постепенное изменение маршрутной сети было бы лучше встречено горожанами и позволило бы оптимизировать пассажиропоток.

Литература

- Bamberg S., Hunecke M., Blöbaum A. Social context, personal norms and the use of public transportation: Two field studies // *Journal of environmental psychology*. 2007. Vol. 27. No 3. P. 190–203.
- Charmaz K. *Constructing Grounded Theory: A Practical Guide through Qualitative Analysis*. London: Sage, 2006.
- Durand A. et al. Access Denied? Digital Inequality in Transport Services // *Transport Reviews*. 2022. Vol. 42. № 1. P. 32–57. DOI: <https://doi.org/10.1080/01441647.2021.1923584>
- Fujii S., Gärling T. Development of Script-Based Travel Mode Choice after Forced Change // *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*. 2003. Vol. 6. № 2. P. 117–124. DOI: [https://doi.org/10.1016/S1369-8478\(03\)00019-6](https://doi.org/10.1016/S1369-8478(03)00019-6)

Gschwender A., Jara-Díaz S., Bravo C. Feeder-trunk or Direct Lines? Economies of Density, Transfer Costs and Transit Structure in an Urban Context // *Transportation Research Part A: Policy and Practice*. 2016. Vol. 88. P. 209–222. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.tra.2016.03.001>

Hunecke M. et al. Responsibility and Environment: Ecological Norm Orientation and External Factors in the Domain of Travel Mode Choice Behavior // *Environment and Behavior*. 2001. Vol. 33. № 6. P. 830–852. DOI: <http://doi.org/10.1177/00139160121973269>

Martínez C.F. et al. Creating Inequality in Accessibility: The Relationships between Public Transport and Social Housing Policy in Deprived Areas of Santiago de Chile // *Journal of Transport Geography*. 2018. Vol. 67. P. 102–109. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2017.09.006>

Matthies E., Klöckner C.A., Preißner C.L. Applying a Modified Moral Decision Making Model to Change Habitual Car Use: How Can Commitment Be Effective? // *Applied Psychology*. 2006. Vol. 55. № 1. P. 91–106. DOI: <https://doi.org/10.1111/j.1464-0597.2006.00237.x>

Power A. Social Inequality, Disadvantaged Neighbourhoods and Transport Deprivation: An Assessment of the Historical Influence of Housing Policies // *Journal of Transport Geography*. 2012. Vol. 21. P. 39–48. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2012.01.016>

Stahre U. City in Change: Globalization, Local Politics and Urban Movements in Contemporary Stockholm // *International Journal of Urban and Regional Research*. 2004. Vol. 28. № 1. P. 68–85. DOI: <https://doi.org/10.1111/j.0309-1317.2004.00503.x>

Verplanken B. et al. Attitude versus General Habit: Antecedents of Travel Mode Choice // *Journal of Applied Social Psychology*. 1994. Vol. 24. № 4. P. 285–300. DOI: <https://doi.org/10.1111/j.1559-1816.1994.tb00583.x>

Сведения об авторе:

Янишевский Олег Борисович — аспирант факультета социальных наук, Национальный исследовательский университет «Высшая школа экономики», Москва, Россия. **E-mail:** oyanishhevskiy@hse.ru. **РИНЦ Author ID:** [1138092](https://www.rinccentral.org/author/1138092); **ORCID ID:** [0000-0003-1421-1805](https://orcid.org/0000-0003-1421-1805).

Статья поступила в редакцию: 10.04.2022

Принята к публикации: 10.06.2022

.....

Reform of the Route Network as a Catalyst for Social Processes

DOI: [10.19181/inter.2022.14.2.4](https://doi.org/10.19181/inter.2022.14.2.4)

Oleg B. Ianishhevskii *HSE University, Moscow, Russia*
E-mail: oyanishhevskiy@hse.ru

The article examines the impact of the reform of the route network “Magistral” in Moscow on the citizens-passengers. A qualitative analysis of the comments of citizens in social networks was carried out, and problems that residents faced during the reform were found: the cancellation of the usual routes, changes in the transfer system, the renaming of routes, the transfer of stops. Differences in the vision of the development of surface urban public transport between urban planners and public transport users are found. It is concluded that passengers were not familiar with the new transport paradigm, it seems to them illogical and



not suitable for the pattern of habitual movements, as well as leading to the loss of the existing urban identity. The qualitative analysis revealed the desire of residents to preserve the history and memory of the place through numbering and route tracing.

Keywords: transport reform; route network reform; public transport; urban mobility; social inequality

References

- Bamberg S., Hunecke M., Blöbaum A. (2007) Social context, personal norms and the use of public transportation: Two field studies. *Journal of environmental psychology*. Vol. 27. No. 3. P. 190–203.
- Charmaz K. (2006) *Constructing Grounded Theory: A Practical Guide through Qualitative Analysis*. London: Sage.
- Durand A. et al. (2022) Access Denied? Digital Inequality in Transport Services. *Transport Reviews*. Vol. 42. No. 1. P. 32–57. DOI: <https://doi.org/10.1080/01441647.2021.1923584>
- Fujii S., Gärling T. (2003) Development of Script-Based Travel Mode Choice after Forced Change. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*. Vol. 6. No. 2. P. 117–124. DOI: [https://doi.org/10.1016/S1369-8478\(03\)00019-6](https://doi.org/10.1016/S1369-8478(03)00019-6)
- Gschwender A., Jara-Díaz S., Bravo C. (2016) Feeder-trunk or Direct Lines? Economies of Density, Transfer Costs and Transit Structure in an Urban Context. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*. Vol. 88. P. 209–222. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.tra.2016.03.001>
- Hunecke M. et al. (2001) Responsibility and Environment: Ecological Norm Orientation and External Factors in the Domain of Travel Mode Choice Behavior. *Environment and Behavior*. Vol. 33. No. 6. P. 830–852. DOI: <http://doi.org/10.1177/00139160121973269>
- Martínez C. F. et al. (2018) Creating Inequality in Accessibility: The Relationships between Public Transport and Social Housing Policy in Deprived Areas of Santiago de Chile. *Journal of Transport Geography*. Vol. 67. P. 102–109. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2017.09.006>
- Matthies E., Klöckner C. A., Preißner C. L. (2006) Applying a Modified Moral Decision Making Model to Change Habitual Car Use: How Can Commitment Be Effective? *Applied Psychology*. Vol. 55. No. 1. P. 91–106. DOI: <https://doi.org/10.1111/j.1464-0597.2006.00237.x>
- Power A. (2012) Social Inequality, Disadvantaged Neighbourhoods and Transport Deprivation: An Assessment of the Historical Influence of Housing Policies. *Journal of Transport Geography*. Vol. 21. P. 39–48. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2012.01.016>
- Stahre U. (2004) City in Change: Globalization, Local Politics and Urban Movements in Contemporary Stockholm. *International Journal of Urban and Regional Research*. Vol. 28. No. 1. P. 68–85. DOI: <https://doi.org/10.1111/j.0309-1317.2004.00503.x>
- Verplanken B. et al. (1994) Attitude versus General Habit: Antecedents of Travel Mode Choice. *Journal of Applied Social Psychology*. Vol. 24. No. 4. P. 285–300. DOI: <https://doi.org/10.1111/j.1559-1816.1994.tb00583.x>

Author bio:

Oleg B. Ianishevskii — Graduate Student, Faculty of Social Sciences, HSE University, Moscow, Russia. **E-mail:** oyanishevskiy@hse.ru. **RSCI Author ID:** 1138092; **ORCID ID:** 0000-0003-1421-1805.

Received: 10.04.2022
Accepted: 10.06.2022