

*Факультет географии и геоинформационных
технологий НИУ ВШЭ
Научно-учебная группа «Пространственный
анализ и моделирование городских
процессов»*



ИЗМЕНЕНИЯ СЕТИ ОБЩЕСТВЕННОГО ТРАНСПОРТА САНКТ-ПЕТЕРБУРГА ПОСЛЕ ТРАНСПОРТНОЙ РЕФОРМЫ 2022 ГОДА

Глеб Константинович Фоменков

Москва, 15.05.2025

АКТУАЛЬНОСТЬ

- в Санкт-Петербурге малое количество станций метрополитена, поэтому роль наземного общественного транспорта высока
- изменение маршрутной сети общественного транспорта может улучшить транспортную доступность районов, не затронутых метрополитеном

**Обеспеченность станциями метро в Москве в 1,5
раза выше, чем в Санкт-Петербурге, с учётом
систем МЦД и МЦК в 2,5 раза**

ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКИЙ ВОПРОС

Как реформа общественного транспорта изменила территориальную структуру маршрутной сети Санкт-Петербурга?

Объект: система общественного транспорта Санкт-Петербурга

Предмет: пространственная структура системы общественного транспорта

Цель: выявить основные изменения в маршрутной сети общественного транспорта Санкт-Петербурга в результате проведения транспортной реформы



ДАННЫЕ И МЕТОДОЛОГИЯ

1. Информация Спб ГКУ «Организатор перевозок» об изменении маршрутной сети Санкт-Петербурга.
2. Карты маршрутной сети наземного общественного транспорта Санкт-Петербурга до 2022 года.
3. Трассы маршрутов наземного общественного транспорта по данным картографических сервисов 2ГИС, Яндекс Карты.
4. Ежегодные статистические сборники Санкт-Петербурга с информацией о пассажиропотоках и количестве подвижного состава
5. Shp-файлы станций и линий метрополитена, сети трамвая и троллейбуса.

Анализ выполнен с применением методов сетевого анализа. Сравнение пространственной структуры маршрутной сети до и после реформы проведено на основе карт и статистических данных.

СУТЬ РЕФОРМЫ

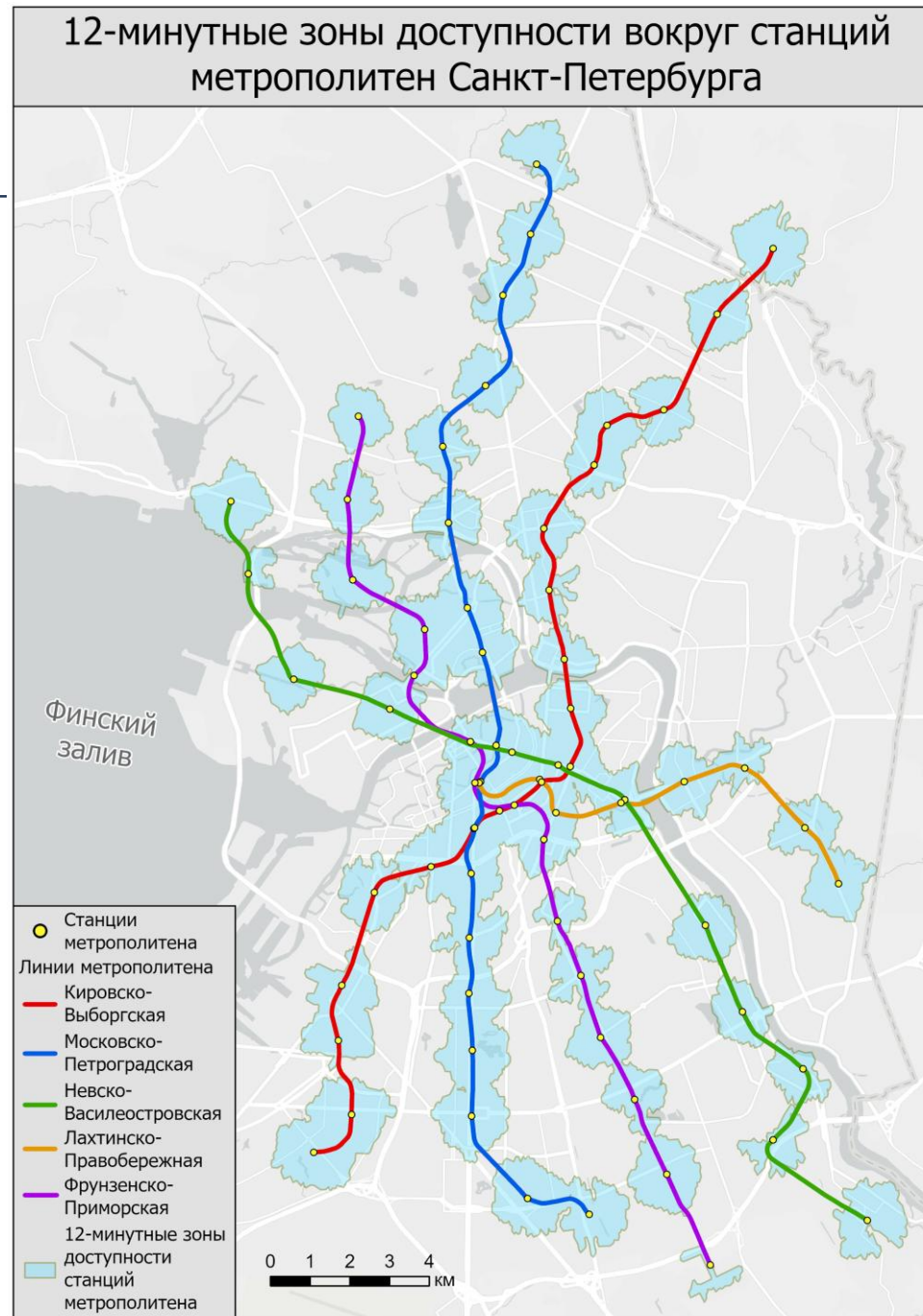
- Перевод на брутто-контракты всех внутригородских маршрутов наземного общественного транспорта¹.
- Ликвидация 222 маршрутов маршрутного такси.
- Создание 93 новых автобусных маршрутов для увеличения связности сети общественного транспорта.
- Появление общественного транспорта в периферийных районах города.
- Уменьшение интервалов движения наземного общественного транспорта.



1. Брутто-контракт — экономическая модель пассажирских перевозок, в которой заказчиком выступает государство или муниципалитет, перевозчик получает оплату из бюджета, но вся выручка поступает не перевозчику, а заказчику

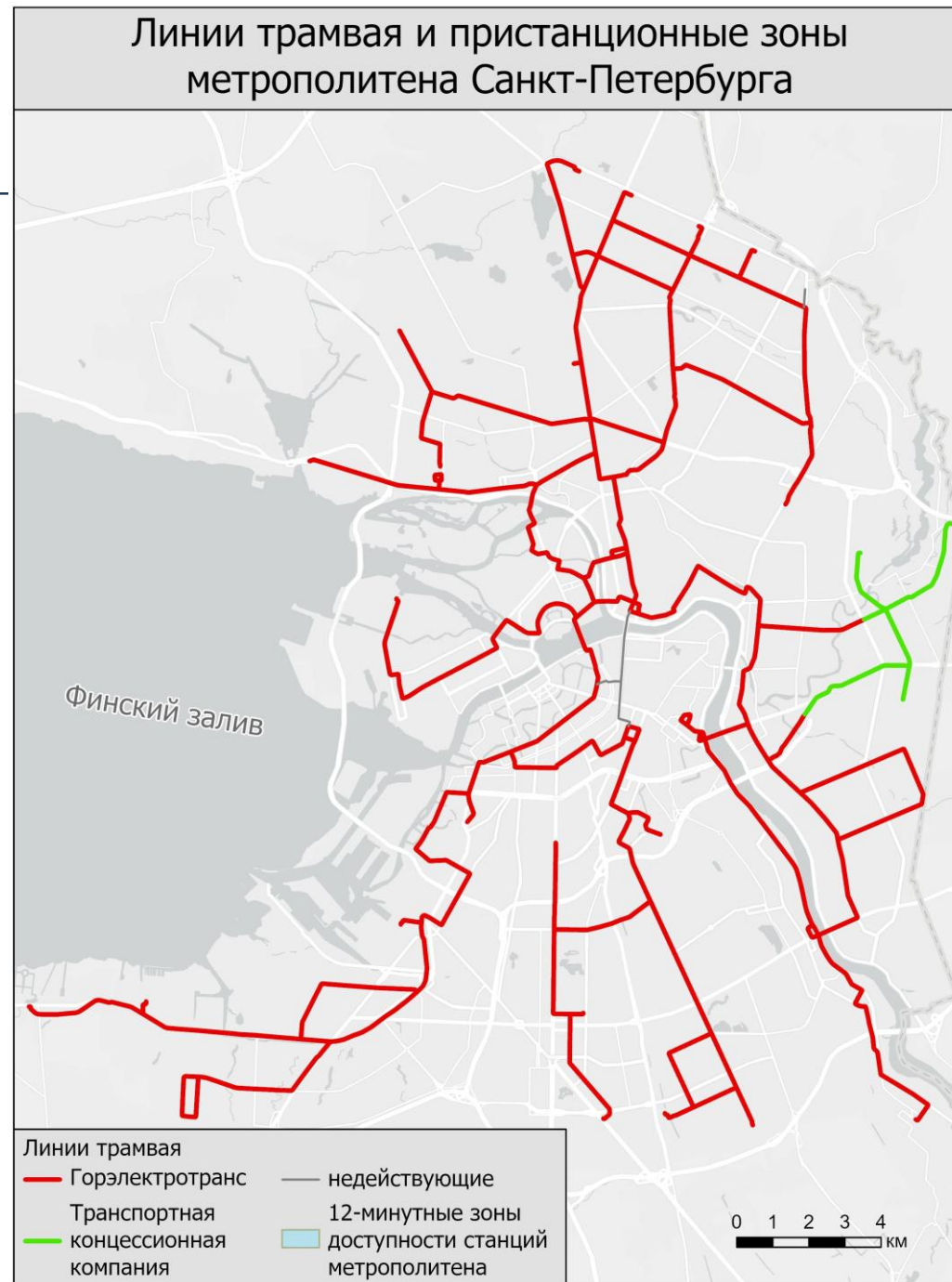
СЕТЬ МЕТРОПОЛИТЕНА

- Система метрополитена состоит из 5 линий и 72 станций.
- Протяжённость эксплуатируемых линий — 125 км.
- 22% площади морфологического города покрыты 12-минутными зонами доступности вокруг станций метрополитена.
- В ходе проведения транспортной реформы пространственная структура сети метрополитена затронута не была.



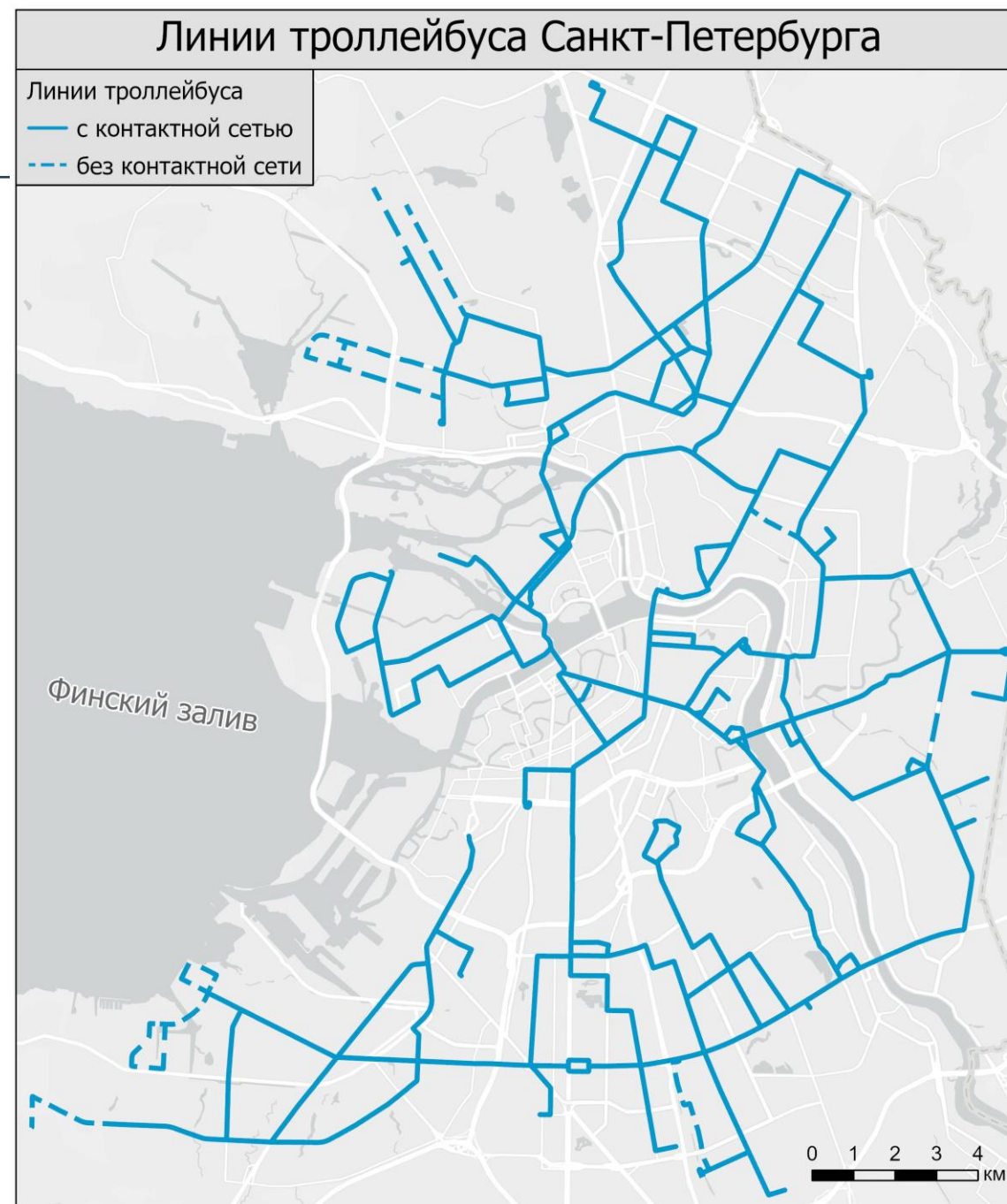
ТРАМВАЙНАЯ СЕТЬ

- Трамвайная система обслуживается двумя перевозчиками — государственным и концессионным.
- Доля сети концессионного перевозчика составляет 5,5% или 12 км.
- Протяжённость эксплуатируемых линий трамвая — 219 км.
- В ходе проведения транспортной реформы пространственная структура трамвайной сети не поменялась.



ТРОЛЛЕЙБУСНАЯ СЕТЬ

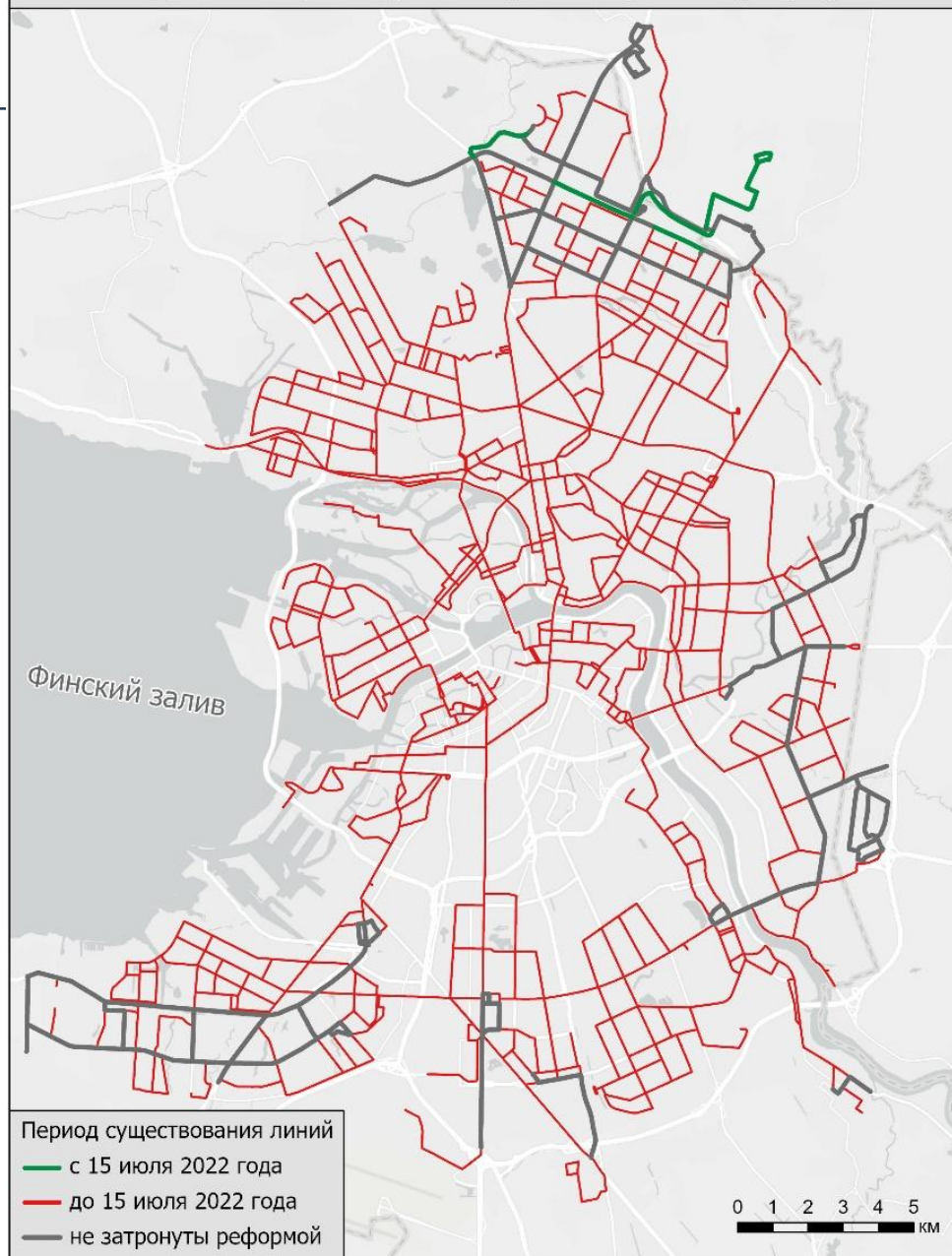
- Протяжённость сети — 295 км.
- 10% троллейбусной сети составляют линии без контактной сети, на которых эксплуатируется подвижной состав с автономным ходом до 20 км.
- В ходе проведения транспортной реформы пространственная структура троллейбусной сети не поменялась.



СЕТЬ МАРШРУТНОГО ТАКСИ

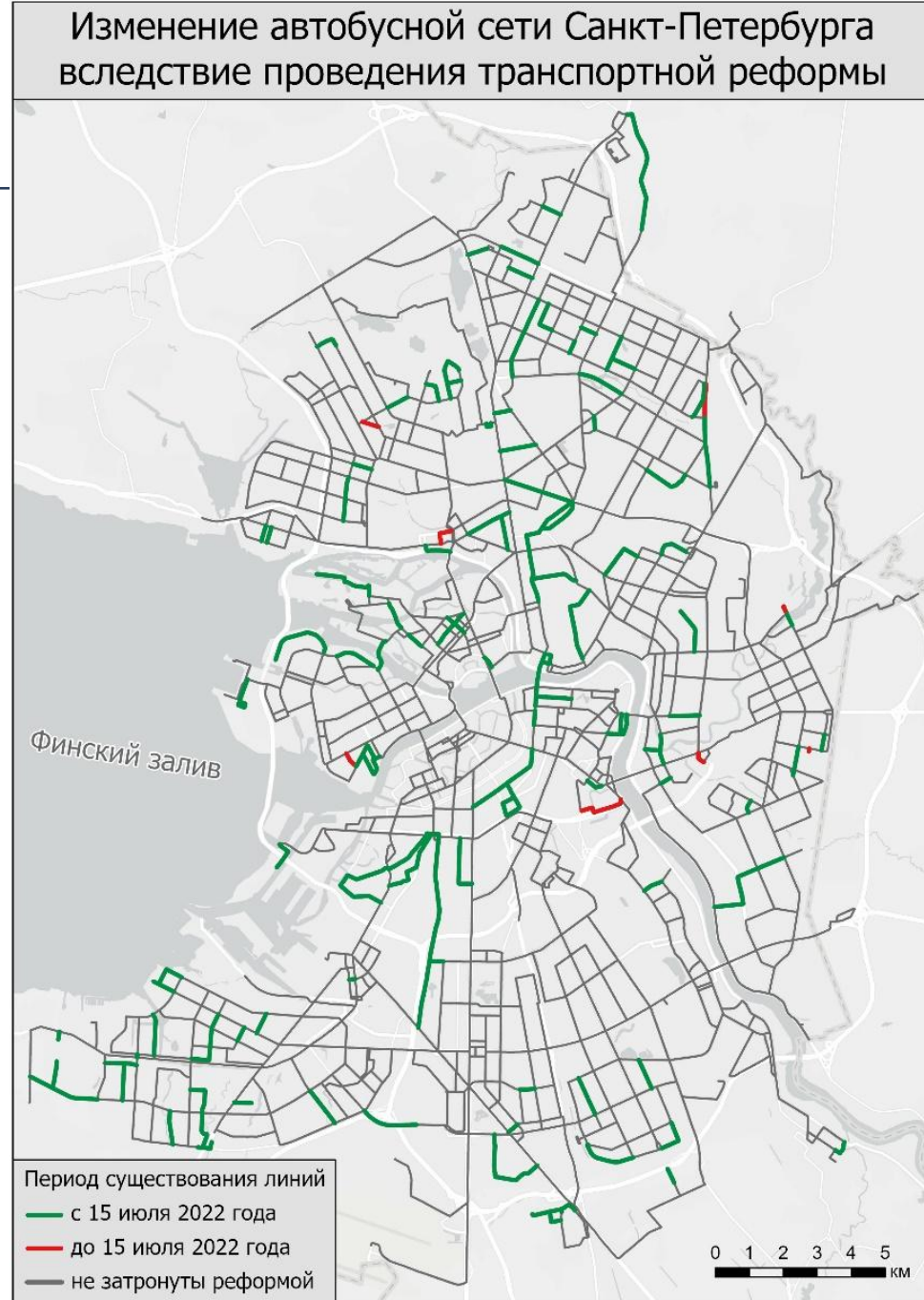
- Протяжённость сети в ходе реформы уменьшилась на 82% с 794 до 144 км.
- Новые линии маршрутного такси протяжённость 14 км появились в периферийных районах морфологического города — Парнасе и Мурино.
- В ходе проведения реформы единая сеть распалась на 5 изолированных частей, связывающих Санкт-Петербург с близлежащими пригородами Ленинградской области, такими как Кудрово и Мурино.

Изменение сети маршрутного такси Санкт-Петербурга вследствие проведения транспортной реформы



АВТОБУСНАЯ СЕТЬ

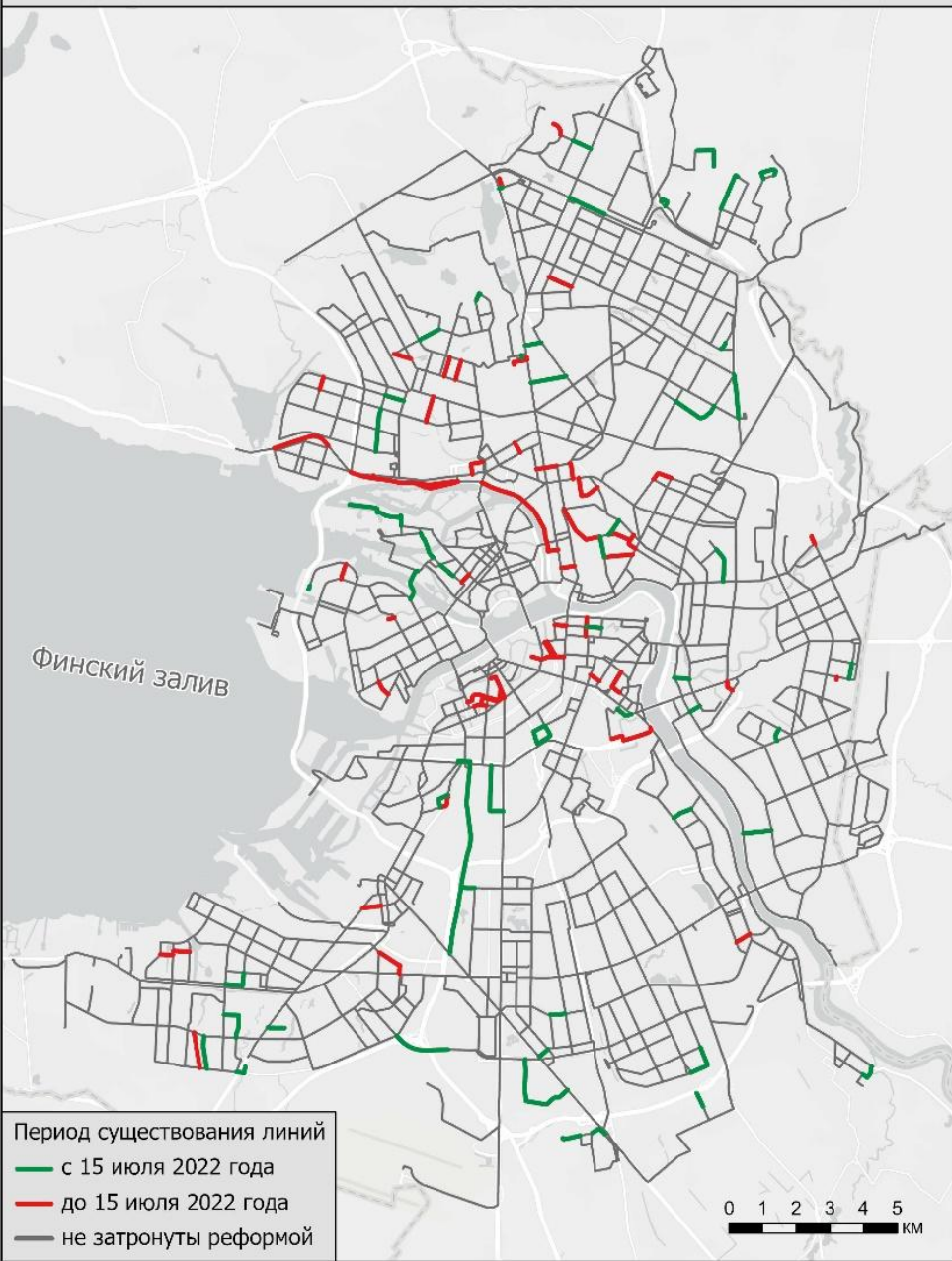
- Протяжённость сети в ходе реформы увеличилась на 14% с 871 до 991 км.
- 4,8 км линий были ликвидированы. В большинстве случаев трассы следования маршрутов перемещали на параллельные улицы.
- В ходе проведения реформы автобусная сеть стала более связной. Во многих районах автобусные маршруты заменили бывшие линии маршрутных такси.



ИНТЕГРАЛЬНАЯ СЕТЬ

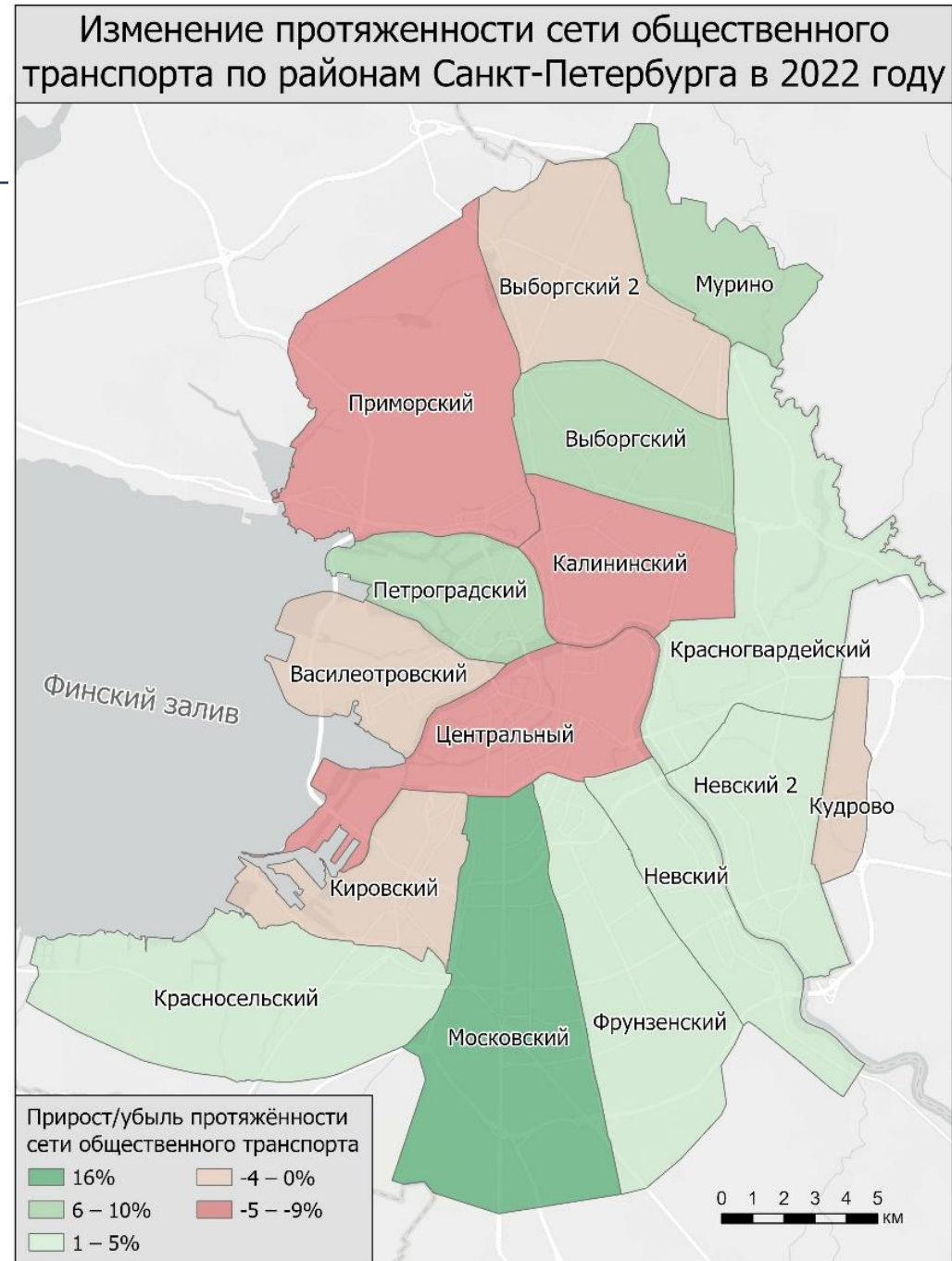
Сравнение протяжённости сетей наземного общественного транспорта Санкт-Петербурга вследствие проведения транспортной реформы

Сеть	Протяжённость до реформы (% от интегральной сети)	Протяжённость после реформы (% от интегральной сети)
Интегральная	1080 км (100%)	1088 км (100%)
Автобусная ¹	870 км (81%)	991 км (91%)
Маршрутного такси	794 км (74%)	144 км (13%)
Троллейбусная	295 км (27%)	295 км (27%)
Трамвайная	219 км (20%)	219 км (20%)



ИНТЕГРАЛЬНАЯ СЕТЬ ПО РАЙОНАМ

- Наибольший прирост интегральной сети произошёл в Московском районе — на 16%.
- Увеличение протяжённости сети в Мурино, Петроградском и Выборгском районах — 10, 8 и 7% соответственно.
- Наибольшее сокращение интегральной сети в Калининском, Приморском и Центральном районах — на 9, 7 и 6% соответственно.
- В остальных районах протяжённости сети изменилась не более чем на 5%.



Спасибо за внимание!