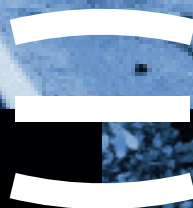


SIMETRA

ЗАДАВАТЬ КРАСОТУ ДВИЖЕНИЯ



РЕЙТИНГ ГОРОДОВ  
РОССИИ  
ПО КАЧЕСТВУ  
ОБЩЕСТВЕННОГО  
ТРАНСПОРТА

2021



**Рейтинг городов России  
по качеству  
общественного транспорта**

**Санкт-Петербург  
2021**

## Содержание

Алфавитный указатель городов.....	4
Подходы к составлению рейтинга.....	8
Выбор показателей и сбор исходных данных .....	8
Система оценки .....	17
Благодарности.....	17
Новые города.....	18
Основные изменения .....	24
Условные обозначения.....	29
<b>Рейтинг</b>	
Екатеринбург .....	30
Пермь .....	31
Казань.....	32
Ижевск .....	33
Нижний Новгород .....	34
Новокузнецк.....	35
Самара .....	36
Волгоград.....	37
Новосибирск .....	38
Тверь .....	39
Киров .....	40
Ростов-на-Дону.....	41
Красноярск .....	42
Магнитогорск .....	43
Саратов.....	44
Краснодар.....	45
Челябинск .....	46
Кемерово.....	47
Мурманск .....	48
Чебоксары.....	49
Симферополь .....	50
Набережные Челны.....	51
Ульяновск .....	52
Великий Новгород .....	53
Иваново .....	54
Тула .....	55
Омск .....	56
Тюмень .....	57
Ярославль.....	58
Брянск .....	59
Владимир .....	60
Сургут .....	61
Липецк.....	62
Смоленск .....	63

Якутск.....	64
Калининград .....	65
Череповец .....	66
Севастополь.....	67
Барнаул .....	68
Тамбов.....	69
Белгород.....	70
Вологда.....	71
Орёл .....	72
Йошкар-Ола .....	73
Уфа .....	74
Сыктывкар.....	75
Рязань.....	76
Тольятти.....	77
Волжский.....	78
Псков.....	79
Калуга .....	80
Нижний Тагил.....	81
Хабаровск .....	82
Томск.....	83
Сочи.....	84
Владивосток .....	85
Петрозаводск .....	86
Курск.....	87
Кострома.....	88
Иркутск.....	89
Улан-Удэ .....	90
Архангельск .....	91
Воронеж .....	92
Грозный .....	93
Благовещенск.....	94
Курган .....	95
Нальчик.....	96
Оренбург .....	97
Чита .....	98
Таганрог .....	99
Саранск .....	100
Ставрополь .....	101
Махачкала.....	102
Пенза.....	103
Владикавказ.....	104
Астрахань.....	105

<b>Краткие выводы</b> .....	106
-----------------------------	-----

<b>Приложение.</b> Основные показатели, характеризующие качество систем общественного транспорта.....	112
---	-----

## Алфавитный указатель городов

Архангельск .....	91
Астрахань.....	105
Барнаул .....	68
Белгород.....	70
Благовещенск.....	94
Брянск .....	59
Великий Новгород .....	53
Владивосток .....	85
Владикавказ.....	104
Владимир .....	60
Волгоград.....	37
Волжский.....	78
Вологда.....	71
Воронеж .....	92
Грозный .....	93
Екатеринбург .....	30
Иваново .....	54
Ижевск .....	33
Иркутск.....	89
Йошкар-Ола .....	73
Казань.....	32
Калининград .....	65
Калуга .....	80
Кемерово.....	47
Киров .....	40
Кострома.....	88
Краснодар.....	45
Красноярск .....	42
Курган .....	95
Курск.....	87
Липецк.....	62
Магнитогорск .....	43
Махачкала.....	102
Мурманск.....	48
Набережные Челны.....	51
Нальчик.....	96
Нижний Новгород .....	34
Нижний Тагил.....	81
Новокузнецк.....	35
Новосибирск .....	38
Омск .....	56
Оренбург .....	97
Орёл .....	72

Пенза.....	103
Пермь .....	31
Петрозаводск .....	86
Псков.....	79
Ростов-на-Дону.....	41
Рязань.....	76
Самара .....	36
Саранск .....	100
Саратов.....	44
Севастополь.....	67
Симферополь .....	50
Смоленск .....	63
Сочи.....	84
Ставрополь .....	101
Сургут .....	61
Сыктывкар.....	75
Таганрог .....	99
Тамбов.....	69
Тверь.....	39
Тольятти.....	77
Томск.....	83
Тула .....	55
Тюмень .....	57
Улан-Удэ .....	90
Ульяновск .....	52
Уфа .....	74
Хабаровск .....	82
Чебоксары.....	49
Челябинск .....	46
Череповец .....	66
Чита .....	98
Якутск.....	64
Ярославль.....	58





## НИКОЛАЙ ЦЕХОМСКИЙ

Первый заместитель  
председателя ВЭБ.РФ  
– член правления

## Предисловие

У ВЭБ.РФ и SIMETRA во многом совпадают подходы к тому, каким должен быть современный общественный транспорт. Есть решения, которые зарекомендовали себя на международном и российском уровне, а их эффективность подтверждена многими исследованиями. К таким решениям мы относим: разделение маршрутов на магистральные и подвозные, обеспечение приоритетного движения общественного транспорта, запуск единого оператора, организацию работы с перевозчиками по брутто-контрактам, преимущественное развитие электротранспорта, развитие платежных сервисов, внедрение интеллектуальных транспортных систем, вовлечение горожан в решение транспортных вопросов. Важно, что многие из этих решений нашли отражение в методологии рейтинга. Она обеспечивает взгляд на транспортные системы городов с точки зрения конкретного пассажира.

Общественный транспорт вносит важный вклад в комфорт и качество жизни людей в городах. На каждый рубль, грамотно вложенный в его развитие, может приходиться до 3-4 рублей эффекта для экономики и социальной сферы.

Отрасль давно нуждалась в прозрачном инструменте комплексной оценки общественного транспорта в городах и агломерациях. Начиная с 2021 года в рейтинге раскрывается больше информации: теперь значения конкретных показателей качества транспортных систем представлены в разрезе городов. Это придает дополнительную ценность исследованию и демонстрирует открытость и верифицируемость методики.

Существенно и то, что появилась возможность оценивать динамику развития транспорта в городах. И она довольно релевантно отражает происходящие изменения.

Так, существенно укрепились по сравнению с прошлым годом позиции тех городов, которые реализовали масштабные изменения транспортных систем. Это Пермь, Новокузнецк и Тверь. Не на всех этапах реализации эти изменения проходили гладко. Руководителям городов и регионов потребовалось проявить политическую волю, чтобы добиться качественных изменений на пользу горожанам. И рейтинг SIMETRA показывает, что усилия не пропали даром: комфорт и удобство перевозок, физическая доступность, безопасность и эффективность транспортной сети выросли.

ВЭБ.РФ как институт развития рассматривает городской общественный транспорт в широком контексте – как один из важнейших элементов, формирующих современную городскую экономику. Сейчас мы занимаемся построением системы комплексной оценки экономики городов, включающей транспортные и инженерные системы, ЖКХ, городскую среду, социальную инфраструктуру, торговлю и услуги. И такие детальные отраслевые исследования помогут и в нашей работе – чтобы лучше понимать потребности городов, оценивать социальные, экономические и технологические эффекты от реализации инвестиционных проектов, транслировать лучшие практики российских городов.

## Дорогие друзья!

Я рад представить 2-е издание нашего Рейтинга городов России по качеству общественного транспорта. Год назад, выпуская первую версию рейтинга, мы не могли даже представить, какой сильный отклик он вызовет. За это время в наш адрес поступило большое количество отзывов, комментариев и предложений по развитию рейтинга.

В обратной связи наиболее часто встречающимися были предложения и комментарии относительно увеличения количества рассматриваемых в исследовании городов, а также налаживания более тесного и предметного взаимодействия с городами и регионами при подготовке материала.

В новом рейтинге мы увеличили число рассматриваемых городов – их теперь стало 76. Ключевым фактором при выборе новых городов стало расширение географии исследования, что позволило уделить внимание ранее не представленным регионам страны. Как и прежде, мы намеренно не включаем в рейтинг Москву и Санкт-Петербург из-за существенных отличий от других городов России.

Также, при подготовке данного рейтинга мы направили запросы во все города, для того чтобы получить максимально полную и актуальную информацию. Отмечу, что мы были приятно удивлены реакцией большинства городов – ответы приходили быстро, и содержали полезную и актуальную информацию. Это показывает, что на местах работают неравнодушные люди, которым интересно то, чем они занимаются, поэтому мы верим, что не сразу, но скоро ситуация в сфере общественного транспорта улучшится в большинстве городов нашей страны.

В первом издании к каждому городу была приведена краткая справка, но так как прошедший год не принес в большинстве мест кардинальных изменений, то мы решили не повторяться и добавить описание только для новых участников исследования. При этом нами было принято решение сделать акцент на графических материалах, которые отражают полноту и фундаментальность подхода: все анализируемые маршрутные сети были с высокой точностью оцифрованы в среде PTV VISUM.

В рейтинг также включено описание ключевых событий в сфере общественного транспорта. Прошлый год был тяжелым для абсолютного большинства, но даже в трудные времена творятся добрые дела, и об этом необходимо рассказывать. Заодно это поможет понять, почему тот или иной город сумел за один год существенно улучшить свое положение.

В заключение, я хотел бы еще раз подчеркнуть, что наша компания по-прежнему открыта для сотрудничества, поэтому если у вас есть какие-то вопросы, предложения и комментарии, пишите, мы будем рады пообщаться.



## ВЛАДИМИР ШВЕЦОВ

Генеральный директор  
компании SIMETRA



## Подходы к составлению рейтинга

### Выбор показателей и сбор исходных данных

Сравнение транспортных систем – это комплексная задача, решение которой требует детального рассмотрения множества параметров. Сложность структуры и разница в наборах свойств таких макро-объектов требует наиболее широкого охвата комбинаций показателей. Такой подход позволяет в деталях раскрыть устройство транспортной системы и продемонстрировать роль и значимость каждой из составляющих.

В ходе подготовки материалов к настоящему изданию рейтинга мы в значительной степени уточнили и систематизировали собираемые данные, что позволило не только расширить количество рассматриваемых, но и повысить качество расчетных показателей.

Каркас методологии, применяемой в рейтинге, был сформирован нами в прошлом году и включает в себя набор показателей, которые обеспечивают разумный компромисс между доступностью данных, временными и трудовыми затратами при их сборе и репрезентативностью результатов. Изменения в структуре рейтинга приведены в таблице 1. Итоговый перечень включает в себя 44 показателя и 1 штрафной фактор.

Таблица 1

### Изменения в структуре показателей Рейтинга

Включенные показатели	Исключенные показатели
<ul style="list-style-type: none"><li>— Расстояние между остановочными пунктами</li><li>— Процент сети, работающий в режиме высокой и критической нагрузки (&gt;60 ед./час)</li><li>— Среднее время ожидания транспортного средства любого маршрута на остановке</li><li>— Доля транспортных средств, доступных для маломобильных групп населения</li><li>— Маршрутный коэффициент</li><li>— Участие в программах обновления подвижного состава</li><li>— Доля маршрутов, работающих на принципах регулируемого тарифа</li><li>— Штрафной балл за неинтегрированность магистральных систем транспорта в систему общественного транспорта</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>— Связность пешеходной инфраструктуры</li><li>— Насыщенность сети транспортными средствами – плотность движения транспортных средств по УДС</li><li>— Возможность использования транспортной карты для оплаты нетранспортных услуг</li></ul>

Понимая необходимость сохранения преемственности между выпусками, в этом релизе мы сохранили исходную принципиальную схему классификации и систематизации показателей, которая представлена пятью качественными группами:

- 1. Физическая доступность.** К этой группе отнесены показатели, характеризующие близость остановочных пунктов относительно мест проживания жителей и мест притяжения транспортных потоков. Их анализ показывает, как быстро потенциальный пассажир может добраться до ближайшей остановки, а также до места назначения.
- 2. Ценовая доступность** характеризует соотношение стоимости услуг общественного транспорта с реальными доходами населения. Ключевой мерой сравнения в данной группе выбран социально обоснованный тариф (СОТ) – стоимость разового билета, рассчитанная с учетом средневзвешенных душевых доходов населения. СОТ определяется исходя из предположения предельно допустимых трат на общественный транспорт в размере не более 7% от доходов населения<sup>1</sup> и совершения 52 поездок на общественном транспорте в течение месяца<sup>2</sup>, что установлено в качестве нормы в месячной корзине потребителя. Этот показатель может быть неоптимален, однако он закреплен в нормативной базе РФ, что позволяет использовать его в качестве опорного для дальнейших расчетов.
- 3. Эффективность транспортной сети.** В данный блок включены параметры системы общественного транспорта, имеющие непосредственное отношение к процессу перевозки пассажира. Основная масса входящих в группу показателей прямым или косвенным образом оценивают одну из самых важных составляющих качества транспортного обслуживания – скорость перемещения.
- 4. Группа «Комфорт и удобство»** представлена параметрами, которые обеспечивают внешнюю привлекательность транспортной системы. Это множество «крупных мелочей»: сюда входят тарифная система и функциональность транспортной карты, сервисы информирования о работе транспортной системы, имиджевая составляющая и, безусловно, характеристики подвижного состава.
- 5. Безопасность и устойчивое развитие** включает в себя показатели, характеризующие потенциальные риски использования общественного транспорта для пассажира. В группу входят показатели, связанные с экологичностью общественного транспорта (состояние электротранспорта). Развитие электротран-

<sup>1</sup> Уровень определен Транспортной стратегией Российской Федерации на период до 2030 года.

<sup>2</sup> В соответствии с минимальным набором услуг, определенным предшествующей (до 2013 года) редакцией «Методических рекомендаций по определению потребительской корзины для основных социально-демографических групп населения». Из текста действующего Постановления Правительства № 54 от 28.01.2013 года, которое заменило «Методические рекомендации», это положение по необъяснимой для нас причине исчезло.



спорта в том числе является гарантом устойчивого развития территории за счет наличия альтернативных видов транспорта и возможностей к их быстрому расширению и, при необходимости, к конверсии в магистральные виды. Регулярное обновление парка подвижного состава, в том числе в рамках специальных программ и национальных проектов, а также подходы в тарифной политике также отражены соответствующими показателями. Кроме того, мы отнесли к данной категории рейтинг, сформированный на основе общественного мнения, так как психологическое восприятие жителями качества транспортного обслуживания принципиальным образом может влиять на дальнейшее развитие транспортной системы с позиций перераспределения пассажирских потоков между общественным и индивидуальным транспортом.

Основные показатели, характеризующие качество систем общественного транспорта, для рассматриваемых городов приведены в Приложении. В таблице 2 также приведены источники данных, использованные для анализа. Их можно условно отнести к трем категориям:

- 1. Программные средства ГИС-анализа и поисково-информационные картографические службы**, с применением которых в первую очередь связано получение пространственных данных о параметрах транспортной сети в границах активной зоны города, под которой нами понимается совокупность пространственных формирований, освоенных и функционально приспособленных преимущественно в целях проживания и хозяйственной деятельности человека. Это понятие несколько шире «ядра агломерации», так как помимо главного, в него может включаться еще и ряд близко расположенных локальных ядер.
- 2. Официальные источники открытых данных**, к которым относятся данные государственной статистики и публикуемые администрациями крупных городов материалы. В том числе есть материалы Федеральной службы государственной статистики (Росстат), программы социально-экономического развития городов, реестры муниципальных и межмуниципальных маршрутов регулярных перевозок, документы транспортного планирования (ПКРТИ, КСОДД, КСОТ), документы территориального планирования и другие.
- 3. Открытые источники** – от региональных новостных порталов до независимых тематических проектов, в том числе: информационная система «Реформа ЖКХ»; «Городской электротранспорт» (крупнейшая база данных подвижного состава и фотогалерея городского электротранспорта России и мира); портал «Автобусный транспорт» (крупнейшая база данных подвижного состава и фотогалерея автобусов России); проекты «Выделенные полосы в России. Рейтинг городов» и «Трамвайные системы России. Рейтинг по обособлению путей».

Показатели качества транспортного обслуживания, используемые в оценке

Показатель	Весовой коэффициент	Целевое значение	Источник данных
<b>Физическая доступность</b>			
<b>21</b>			
Плотность распределения остановочных пунктов общественного транспорта по территории города	3,3	5 ед. /кв. м.	Программные средства ГИС. Данные поисково-информационных картографических служб
Территория в 700 метровой зоне доступности остановочных пунктов общественного транспорта (% от освоенной территории города) Буферная зона – 1000 м	3,8	85 %	Программные средства ГИС
Процент территории, покрытой остановочными пунктами общественного транспорта магистрального типа Буферная зона – 1000 м	3,4	40 %	Программные средства ГИС
Доля населения, проживающего в 500 метровой зоне доступности общественного транспорта	3,8	100 %	Данные Росстата. Проект «Реформа ЖКХ». Программные средства ГИС
Доля населения с доступом к общественному транспорту магистрального типа Зона доступа – 1000 м	3,2	50 %	Данные Росстата. Проект «Реформа ЖКХ». Программные средства ГИС
Средневзвешенное по числу рейсов расстояние между остановочными пунктами общественного транспорта	3,5	500 м	Программные средства ГИС
<b>Ценовая доступность</b>			
<b>17</b>			
Соответствие тарифа СОТ. В качестве тарифа принимается стоимость проезда при наличном расчете с учетом распространенности на муниципальных маршрутах города	4,0	1 отн. ед.	Данные Росстата. Реестр муниципальных маршрутов. Данные об официально установленных на муниципальных маршрутах тарифах
Соответствие тарифа СОТ при оплате транспортной или банковской картой В качестве тарифа принимается стоимость проезда при безналичном расчете банковской или транспортной картой с учетом распространенности на муниципальных маршрутах города. В случае, если бесконтактный способ оплаты на маршруте не действует, в качестве величины тарифа принимается значение стоимости проезда при наличном расчете	4,1	1 отн. ед.	Данные Росстата. Реестр муниципальных маршрутов. Данные об официально установленных на муниципальных маршрутах тарифах

Таблица 2

Показатель	Весовой коэффициент	Целевое значение	Источник данных
Отношение стоимости месячного проездного билета к среднему доходу населения. При расчёте используется стоимость проездного билета на максимальное число видов транспорта, если таковой имеется в тарифном меню. При рассмотрении учитывается доля маршрутов общественного транспорта, на которую распространяется действие проездного билета	4,4	7 %	Данные Росстата. Реестр муниципальных маршрутов. Данные об официально установленных на муниципальных маршрутах тарифах
Отношение двойной стоимости оплаты проезда к цене пересадочного тарифа При рассмотрении учитывается доля маршрутов общественного транспорта, на которую распространяется система бесплатной пересадки	4,5	2 отн. ед.	Реестр муниципальных маршрутов. Данные об официально установленных на муниципальных маршрутах тарифах
Штрафной балл за неинтегрированность магистральных маршрутов в систему общественного транспорта за счет пересадочного/повременного тарифа или безлимитного (месячного)	не более 4,5	0	Реестр муниципальных маршрутов. Данные об официально установленных на муниципальных маршрутах тарифах
<b>Эффективность транспортной системы</b>	<b>25</b>		
Количество мест в транспортном средстве на душу населения – потенциал использования подвижного состава	1,7	15 ед./100 чел.	Данные Росстата. Реестр муниципальных маршрутов
Количество пассажиров на место в транспортном средстве: оценка заполнения и эффективности использования подвижного состава	1,9	3,5 чел./ед.	Сведения о годовом или суточном пассажиропотоке на общественном транспорте. Реестр муниципальных маршрутов
Процент маршрутной сети, работающей в режиме высокой или критической нагрузки в количестве подвижного состава общественного транспорта (более 60 ед. и 120 ед. транспортных средств/час, соответственно)	1,8	0%	Программные средства ГИС. Данные поисково-информационных картографических служб
Средневзвешенное по числу остановочных пунктов время ожидания транспортного средства любого маршрута на остановке	1,8	2,5 мин.	Программные средства ГИС. Данные поисково-информационных картографических служб
Средневзвешенное по числу рейсов время ожидания определенного маршрута общественного транспорта	1,8	5 мин.	Программные средства ГИС. Данные поисково-информационных картографических служб

Таблица 2

Показатель	Весовой коэффициент	Целевое значение	Источник данных
Относительная скорость движения общественного транспорта в сравнении со скоростью автомобильного потока	1,9	1,0 отн. ед.	Данные поисково-информационных картографических служб
Суточная неравномерность скорости движения общественного транспорта	1,7	1,0 отн. ед.	Данные поисково-информационных картографических служб
Процент обособления трамвайных путей	1,9	100%	Данные администраций муниципальных образований и организаторов перевозок. Проект «Трамвайные системы России. Рейтинг по обособлению путей»
Доля выделенных полос движения безрельсового общественного транспорта в общей протяженности улично-дорожной сети	1,9	20%	Данные администраций муниципальных образований и организаторов перевозок. Проект «Выделенные полосы в России. Рейтинг городов». Географические данные. Программные средства ГИС
Длина выделенных полос движения безрельсового общественного транспорта на душу населения	1,6	50 м/1000 чел.	Данные администраций муниципальных образований и организаторов перевозок. Проект «Выделенные полосы в России. Рейтинг городов». Данные Росстата. Географические данные. Программные средства ГИС
Коэффициент маршрутного использования линейной трамвайной сети. Рассчитывается с учетом участков сети, изолированных от основной сети с фактическим сохранением необходимого для осуществления движения состояния инфраструктуры	1,8	100 %	Программные средства ГИС
Коэффициент маршрутного использования линейной троллейбусной сети. Рассчитывается с учетом участков сети, обслуживаемых с применением увеличенного автономного хода	1,7	100%	Программные средства ГИС
Коэффициент непрямолинейности маршрутов общественного транспорта, взвешенный по числу совершаемых рейсов	1,7	1,27 отн. ед.	Реестр муниципальных маршрутов. Данные поисково-информационных картографических служб
Маршрутный коэффициент – показатель уровня дублирования маршрутов в системе	1,8	4,0 ед.	Программные средства ГИС



Таблица 2

Показатель	Весовой коэффициент	Целевое значение	Источник данных
<b>Комфорт и удобство</b>			
<b>20</b>			
Наличие электронной транспортной карты	1,8	+	Данные администраций муниципальных образований и организаторов перевозок. Данные операторов транспортных карт. Данные перевозчиков
Возможность дистанционного пополнения баланса и/или записи билетов на транспортную карту	1,7	+	Данные администраций муниципальных образований и организаторов перевозок. Данные операторов транспортных карт. Данные перевозчиков
Возможность оплаты проезда внутри транспортных средств с помощью мобильных устройств или банковских карт	1,8	+	Данные администраций муниципальных образований и организаторов перевозок. Данные операторов транспортных карт. Данные перевозчиков
Разнообразие тарифного меню. Учитывается наличие пересадочного (повременного) тарифа, суточного (в том числе на несколько дней) билета, проездного на месяц и более (по разным видам транспорта)	1,6	+	Данные администраций муниципальных образований и организаторов перевозок. Данные операторов транспортных карт. Данные перевозчиков
Наличие официального или неофициального мобильного приложения в сфере транспорта – платформы, на базе которой собрана наиболее полная информация об общественном транспорте города	1,6	+	Данные сервисов хранения цифровых дистрибутивов и реализации мобильных приложений
Наличие информации о движении транспортных средств в режиме реального времени	1,9	+	Данные поисково-информационных картографических служб, в т.ч. адаптированные для использования в границах муниципальных образований
Наличие информации об актуальных расписаниях движения транспорта	1,7	+	Данные поисково-информационных картографических служб, в т.ч. адаптированные для использования в границах муниципальных образований. Данные администраций муниципальных образований и организаторов перевозок. Данные перевозчиков

Таблица 2

Показатель	Весовой коэффициент	Целевое значение	Источник данных
Наличие актуальных карт-схем маршрутной сети (в любом доступном формате)	1,8	+	Данные поисково-информационных картографических служб, в т.ч. адаптированные для использования в границах муниципальных образований. Данные администраций муниципальных образований и организаторов перевозок. Данные перевозчиков
Фирменный стиль оформления подвижного состава и инфраструктуры общественного транспорта	1,2	+	Открытые источники
Доля транспортных средств большой вместимости	1,7	80%	Реестр муниципальных маршрутов. Данные портала «ТрансФото». Данные портала «Автобусный транспорт»
Доля транспортных средств, обеспечивающих условия «дружественности» для маломобильных групп населения (наличие низкого пола и/или низкопольных накопительных площадок)	1,7	100%	Реестр муниципальных маршрутов. Данные портала «ТрансФото». Данные портала «Автобусный транспорт». Данные портала «Buspictures»
Возрастные характеристики ТС относительно вырабатываемого ресурса	1,5	0,95 отн. ед.	Реестр муниципальных маршрутов. Данные портала «ТрансФото». Данные портала «Автобусный транспорт». Данные портала «Buspictures»
<b>Безопасность и устойчивое развитие</b>			
<b>17</b>			
Количество ДТП с участием общественного транспорта в расчете на единицу подвижного состава – вероятность попадания единицы подвижного состава общественного транспорта в ДТП	2,0	0,01 ед. ДТП/ ед. ПС	Данные портала «Показатели состояния безопасности дорожного движения». Реестр муниципальных маршрутов. Данные портала «ТрансФото»

Таблица 2

Показатель	Весовой коэффициент	Целевое значение	Источник данных
Количество раненых и погибших в расчете на 1 ДТП с участием общественного транспорта	2,2	0 чел./ед. ДТП	Данные портала «Показатели состояния безопасности дорожного движения»
Количество пострадавших в ДТП с участием общественного транспорта в расчете на 1 млн пассажиров	2,1	0 чел./млн пасс.	Данные портала «Показатели состояния безопасности дорожного движения». Сведения о годовом или суточном пассажиропотоке на общественном транспорте
Доля электротранспорта в парке транспортных средств общественного транспорта	2,1	50 %	Реестр муниципальных маршрутов. Данные портала «ТрансФото»
Доля рабочего подвижного состава в парке транспортных средств	2,2	100 %	Реестр муниципальных маршрутов. Данные портала «ТрансФото». Данные портала «Автобусный транспорт». Данные портала «Buspictures»
Оценка качества общественного транспорта на основе опроса общественного мнения	2,2	10,0 баллов	Данные портала «Domofond». Рейтинг 200 городов по работе общественного транспорта
Планомерное обновление подвижного состава, в том числе за счет участия в специализированных государственных проектах и программах. В качестве показателя принято количество парка подвижного состава с остатком нормативного ресурса эксплуатации, который составляет 10% и менее от установленного заводом-изготовителем или предприятием по капитально-восстановительному ремонту	2,1	1 отн. ед.	Данные национального проекта БКАД. Реестр муниципальных маршрутов. Данные портала «ТрансФото». Данные портала «Автобусный транспорт». Данные портала «Buspictures»
Доля маршрутов, работающих на принципах регулируемого тарифа	2,1	100%	Реестр муниципальных маршрутов

## Система оценки

Система оценки рейтинга наследует принципы распределенного оценивания показателей и групп весами, установленными в соответствии со степенью их влияния на привлекательность общественного транспорта и использованными в предыдущем выпуске. При этом вклад каждой группы показателей в актуальной редакции рейтинга остаётся неизменным, а распределение весов корректируется пропорциональным образом с учётом изменений в структуре показателей.

Сформированное на основе реальных практических примеров устойчивых транспортных систем европейских городов и экспертной оценки участников Ассоциации транспортных инженеров (АТИ) и коллектива компании SIMETRA видение «идеального города» соответствует оценке качества общественного транспорта, равной 100 баллам. Показатели всех других городов оцениваются в соответствующей пропорции к референтным значениям.

При подготовке рейтинга использовались данные за I квартал 2021 года, при отсутствии – за 2020 год. Информация о пассажиропотоках взята за 2019 год, так как из-за разных по характеру и длительности ограничительных мер в российских городах в 2020 году, данные за последний год не сопоставимы.

## Благодарности

За год существования рейтинга мы получили много откликов, среди которых была и критика за недостаточное привлечение администраций непосредственно оцениваемых городов к получению объективной информации о состоянии систем их общественного транспорта. Это важное замечание было учтено: в адрес администраций городов были направлены письма с просьбой оказать содействие в сборе данных. От большинства из них были получены содержательные ответы. Мы хотели бы поблагодарить за оказанную помощь руководство и ответственные за транспорт подразделения следующих городов и регионов:

Архангельск	Йошкар-Ола	Нальчик	Тверь
Астрахань	Казань	Н. Новгород	Тольятти
Барнаул	Калининград	Новокузнецк	Томск
Брянск	Кемерово	Новосибирск	Тюмень
В. Новгород	Кострома	Омск	Улан-Удэ
Владивосток	Краснодар	Орёл	Уфа
Владимир	Красноярск	Пермь	Хабаровск
Волгоград	Курган	Псков	Чебоксары
Воронеж	Липецк	Рязань	Челябинск
Екатеринбург	Махачкала	Саратов	Чита
Иваново	Мурманск	Сочи	





## Новые города

### Мурманск

Расстояние между остановочными пунктами и поддерживаемые интервалы движения приемлемы, но высокий коэффициент непрямолинейности маршрутов не соответствует топологии города. Доступны безлимитный месячный проездной билет и уникальный билет на 10 дней, которые действуют примерно на 2/3 маршрутов.

Средняя скорость общественного транспорта выше аналогичных показателей большинства других городов. Мурманск демонстрирует средние значения по доле низкопольного подвижного состава (около 20%), но явно выделяется по числу машин большой вместимости: их больше половины. Возраст подвижного состава в целом соответствует срокам службы, хотя темпы его обновления несколько отстают от потребностей города.

Отдельный бонус – дружелюбный интерфейс сайта муниципального перевозчика (обслуживает 19 из 31 маршрутов), отвечающего всем потребностям пассажиров в необходимой информации о схемах движения, расписаниях и тарифах.

### Великий Новгород

Парк подвижного состава Великого Новгорода остается одним из самых подготовленных к большим объемам перевозок, что парадоксально для такого малого города: на балансе перевозчиков находятся 73 машины особо большого класса, чего нет даже в ряде крупных городов-миллионников. Обратной стороной медали можно считать достаточно большое время ожидания на остановках, которое в среднем составляет около 15 минут. Подробная информация о расписаниях движения приведена на официальном сайте транспортного обслуживания Великого Новгорода.

Среди плюсов также стоит выделить распространение единых транспортных карт с примечательным названием «Береста» и наличие 2,6 км участков выделенных полос (по данным Новгородской области).

Применяемая тарифная политика обеспечила возможность ввода единого безлимитного проездного на всех маршрутах города, хотя сами цены на проезд выше социально обоснованного тарифа.

### Тамбов

В городе установлена разумная стоимость проезда на общественном транспорте, а действующий проездной билет распространяется на 3/4 маршрутов. Кроме этого, Тамбов демонстрирует неплохие показатели по комфорту и удобству для пассажиров: помимо наличия транспортной карты, здесь велик процент подвижного состава

ва большой вместимости, а доля низкопольных машин составляет около 18%.

При этом маршрутный коэффициент крайне высок и составляет 6,13, что свидетельствует об очень высоком уровне дублирования маршрутов; маршруты достаточно непрямолинейны (показатель равен 2,22), а среднее время ожидания конкретного маршрута составляет не менее 11 минут.

Город располагает развитой инфраструктурой троллейбуса, однако за последние годы более 60% его сети фактически выведено из эксплуатации. Сегодня в Тамбове действует всего 3 троллейбусных маршрута, доля электротранспорта в парке подвижного состава – всего 7%.

### Вологда

Тарифное меню Вологды включает как месячный проездной, так и повременный билет, действующие на маршрутах муниципальных перевозчиков. Стоимость проезда в целом соответствует финансовым возможностям жителей, хотя и незначительно превышает социально обоснованный тариф.

Хорошо развиты и все виды информирования граждан о работе общественного транспорта, а доля низкопольных транспортных средств составляет 32% (выше среднего по стране). При этом возраст подвижного состава превышает нормативы почти в полтора раза, а темпы его обновления невысоки – около 2% в год.

Несмотря на наличие в городе завода по производству троллейбусов, этот вид электротранспорта обслуживает единственный маршрут из пяти некогда действовавших. Инфраструктура задействована меньше чем на треть.

### Орёл

Город занимает среднее положение по всем группам показателей, за исключением ценовой доступности. Проездной на месяц доступен за 700 рублей, но воспользоваться им можно лишь на 1 трамвайном (на период ремонта Красного моста) и 4 троллейбусных маршрутах. Временное закрытие линий ГЭТ обуславливает использование инфраструктуры всего на 63%. При этом в состав парка в целом входят более 30% единиц электротранспорта. По мере восстановления движения трамваев и троллейбусов ожидается укрепление позиций Орла в рейтинге.

При умеренном коэффициенте непрямолинейности маршрутов (1,64) маршрутный коэффициент (5,00) чрезмерен. Требуется более глубокой проработки и вопрос обеспечения приоритета общественного транспорта: обособлено чуть более половины трамвайных путей, а протяженность выделенных полос безрельсовых маршрутов составляет всего 350 метров.



## Йошкар-Ола

Система общественного транспорта в Йошкар-Оле ничем особо не выделяется, поэтому город находится в середине рейтинга. В городе отсутствует трамвай, при этом неплохо развита троллейбусная сеть. К сожалению, средний возраст троллейбусов очень высок – более 25 лет, поэтому обновлением подвижного состава необходимо заняться как можно скорее. Также к недостаткам можно отнести очень низкую долю низкопольного подвижного состава, отчасти это связано как раз с наличием большого числа старых троллейбусов.

Среди плюсов транспортной системы выделяется относительно малое время ожидания транспорта на остановках, за что, однако, приходится «платить» весомой долей сегментов маршрутной сети, где возможны перегрузки и сбои в движении. Маршрутный коэффициент достаточно низкий, а вот тариф несколько завышен, хотя горожанам и предоставляется возможность получения скидок при оплате банковскими или транспортными картами.

## Сыктывкар

Специфика транспортной системы Сыктывкара – низкая насыщенность. Это выражается в интервалах движения: при средневзвешенном по числу рейсов интервале в 15,5 минут на ощутимом количестве маршрутов прождать можно полчаса и больше. Маршрутный коэффициент далек от критического (всего 2,95), непрямолинейность маршрутов также близка к среднему по городам рейтинга (1,96).

Установленные тарифы на проезд в общественном транспорте соответствуют социальным нормам, однако отсутствует какое-либо разнообразие тарифного меню. Из доступных типов тарифов – только разовый. Критическим для города является и доля неисправного подвижного состава, составляющая почти 22% от численности парка, что достаточно показательно: доля выработавшего свой ресурс подвижного состава приближается к 20%. Обновление автобусного парка ведется, однако за последний год приобретено всего 17 единиц техники (1,8% парка).

## Псков

Парк подвижного состава на 74% состоит из автобусов большого и особо большого классов, а в последний год он был обновлен почти на 25%. По этому показателю Псков – явный рекордсмен в категории малых городов. Тем не менее, доля транспортных средств с превышением нормативных сроков службы до сих пор ощутима (также около 25%).

В целом показатели эффективности маршрутной сети города достаточно стандартны: маршруты выстроены по довольно прямолинейным трассам (показатель – 1,60), уровень дублирования не критичный – 2,67. Из недостатков – никак не обеспечен приоритет, а среднее время ожидания на остановочном пункте достигает в среднем почти 14 минут.

Тарифная сетка представлена стандартным посадочным тарифом и безлимитным проездным, действительным на 78% маршрутов. И именно по ценовой доступности город недополучает основное количество пунктов с учётом тарифов значительно выше социальных норм: от 15 до 69% больше СОТ.

## Петрозаводск

Уровни комфорта и удобства «тянут» город вниз при в целом неплохих показателях эффективности транспортной сети. Здесь до сих пор не реализован проект транспортной карты, возраст парка превышает нормативный, а доля подвижного состава с низким полом едва достигает 6%. Темпы обновления при этом незначительные и явно недостаточные.

Доля электротранспорта в Петрозаводске составляет не менее 20%, однако примерно 17% линий не задействованы в регулярном маршрутном движении. Проездной на месяц действует также лишь в пределах троллейбусных маршрутов и достаточно дорог (2000 рублей).

При этом маршрутный коэффициент соответствует аналогичным для хорошо развитых сетей, сеть не перегружена подвижным составом (не более 1% участков работает в режиме высокой и критической загрузки), среднее время ожидания конкретного маршрута составляет не более 8 минут.

## Кострома

Кострома – один из немногих городов, где средний возраст парка укладывается в нормативные сроки, однако за последний год не было приобретено ни одной новой единицы техники.

Хороший балл город набирает по показателям эффективности работы маршрутной сети за счет внедрения выделенных полос и хороших показателей по проценту использования инфраструктуры ГЭТ и времени ожидания транспортных средств на остановочных пунктах. А вот расстояние между остановочными пунктами для такого маленького города слишком велико – почти 600 метров.

Специализированной транспортной карты здесь нет, а все тарифы выше социально обоснованных норм.





## Грозный

Высокий уровень безопасности позволил городу получить один из лучших показателей по группе «безопасность и устойчивое развитие»: за 2020 г. ГИБДД не было зарегистрированного ни одного случая смерти или ранения в ДТП с участием общественного транспорта.

Показатели физической доступности системы в целом дают сравнимый с другими городами балл. В этой группе единственным показателем, требующим улучшений, является доступность территорий (охват составляет всего 73% по данным исследования). При маршрутном коэффициенте в 2,32 время ожидания транспорта на остановках оценивается в среднем в 4,1 минуты, что выгодно отличает систему транспорта Грозного.

В Грозном не действуют транспортные карты, хотя в конце 2020 года был успешно запущен проект по внедрению бесконтактной оплаты проезда банковскими картами. Подвижной состав в значительной степени устарел (в т.ч. и морально) и требует приобретения новых машин, в том числе с низким уровнем пола, которых сегодня здесь нет.

## Благовещенск

Город недополучает баллы по уровню качества из-за скудного тарифного меню, хотя тут и существует транспортная карта, а единственный действующий в городе разовый тариф вписывается в социальные нормы.

Маршрутный коэффициент составляет всего 2,62, нагрузка транспортными средствами на инфраструктуру нормальная, однако средневзвешенное время ожидания на маршрутах составляет около 20 минут. При этом совокупная частота обслуживания остановочных пунктов также невысока и достигает почти 7 минут.

Доступных схем маршрутной сети нет. Подвижной состав, более 90% которого представлено автобусами малого и среднего классов, устарел и требует срочного обновления. Машин с низким уровнем пола – менее 1%. Троллейбус был закрыт в 2016 году.

## Нальчик

У Нальчика неплохие показатели физической доступности среди городов, в которых нет магистральных маршрутов. Выше среднего и уровень эффективности: умеренный маршрутный коэффициент (2,86), высокие суммарные провозные возможности парка транспортных средств. Степень использования инфраструктуры ГЭТ – более 80%, однако интервалы движения большие – в среднем пассажир может прождать нужный ему маршрут более 8 минут.

При этом здесь нет транспортной карты и не предусмотрено никакого тарифа, кроме разового (посадочного). Из доступной информации в сети Интернет представлены лишь схема троллейбусных маршрутов, а сведений об интервалах или сервиса онлайн-отслеживания транспорта нет вообще.

Доля электротранспорта в парке транспортных средств составляет всего 1,5%. Подвижной состав в целом относится к малому и среднему классам (более 95%), низкопольных машин – не более 5%.

## Курган

Медленно проходящая транспортная реформа пока не решила проблем транспортной системы. Среднее расстояние между остановками общественного транспорта здесь достигает почти 600 метров, что нетипично для города без магистрального общественного транспорта.

Стоимость поездки (25 рублей) на 25 процентов превышает социальную норму. При этом других тарифов в Кургане нет, даже несмотря на наличие транспортной карты. Маршрутный коэффициент крайне высок (5,36) при одновременно высоком коэффициенте непрямолинейности маршрутов (более 2).

С другой стороны, заслуживает одобрения грамотно составленная схема маршрутной сети, находящаяся в открытом доступе, и поддержание перевозчиками предельных нормативных возрастов автобусов парка, однако низкая интенсивность обновления в последний год не соответствует потребностям города.

## Таганрог

Снижению объемов перевозок в Таганроге способствует ряд факторов, в числе которых деградация тарифного меню (отменен месячный проездной билет) и отсутствие возможности бесконтактной оплаты проезда. Нет и информации о местоположении транспортных средств в режиме онлайн.

Кризисное положение электротранспорта также не позволяет занимать городу более высокие позиции в рейтинге: при 20% доли ГЭТ в парке ТС, инфраструктура задействуется не полностью. Средневзвешенные интервалы на городских маршрутах превышают 10 минут.

Тем не менее, коэффициент непрямолинейности трасс составляет не более 1,59, а маршрутный коэффициент не выходит за рамки значений, считающихся умеренными (3,90). Кроме этого, дополнительно к большой доле обособления трамвая здесь есть 6,3 км выделенных полос для безрельсового транспорта.





## Владикавказ

Состояние общественного транспорта Владикавказа сильно отстает от других городов по всем группам показателей, за исключением физической доступности: маршруты стихийным образом подстраиваются под структуру расселения жителей по территории.

Среди доступных для пассажира сервисов есть только схема трамвайной сети, которая в настоящий момент существенно сокращена и представлена тремя маршрутами. Оплата бесконтактными способами не внедрена, транспортной карты нет. Тариф только разовый (посадочный).

Средний срок службы транспортных средств превышен почти в два раза. Низкопольного подвижного состава почти нет, как и подвижного состава большой вместимости. При этом в последнее время новые транспортные средства, в том числе и трамвайные вагоны, не приобретаются.

## Основные изменения

Оценка показателей качества общественного транспорта по состоянию на начало 2021 года демонстрирует незначительные изменения структуры и порядка следования городов в рейтинге. За счет новых показателей несколько усилилась дифференциация: если в прошлом году диапазон полученных баллов составлял 37,8-73,5, то в этом году он расширился и составил 36,6-74,6. При этом средний балл также немного вырос, однако следует понимать, что изменения не так значительны, чтобы говорить о глобальных улучшениях в сфере общественного транспорта.

Лидером, как и в прошлом году, является Екатеринбург благодаря своей сбалансированной системе общественного транспорта, а вот остальной состав первой десятки претерпел существенные изменения. Так, Пермь, благодаря проведенной реформе, окончательно решив судьбу троллейбусной системы, заняла вторую позицию.

Казань также несколько улучшила свои позиции и заняла третье место за счет восстановления используемой инфраструктуры городского электротранспорта и продолжающегося расширения сети выделенных полос. Это позволило частично компенсировать низкие баллы за безопасность, которые обусловлены частыми происшествиями, в первую очередь с электротранспортом.

Ижевск, сохранив лидерство среди крупных городов, сместился на четвертое место. Больше всего пришлось потесниться Волгограду, который уступил еще и Новокузнецку. Замыкает Топ-10 Тверь. Если там всё-таки сдержат обещание и снова запустят трамвай, у Твери появятся хорошие шансы подняться ещё выше. Топ-10 покинули

Киров и Магнитогорск, но это обусловлено не ухудшением ситуации, а тем, что в других городах ситуация улучшилась.

Среди новых городов большинство расположилось во второй половине списка, однако некоторым удалось сразу подобраться вплотную к лидерам. Это Мурманск и Великий Новгород.

Десятку аутсайдеров по-прежнему возглавляет Астрахань. Там же остались Оренбург, Пенза, Саранск, Чита и Махачкала. А Белгород, напротив, благодаря принципиальным изменениям подходов к приоритизации системы общественного транспорта, сумел существенно улучшить свои позиции. Также можно отметить еще три города (Сочи, Архангельск и Воронеж), рейтинг которых немного вырос. Махачкале в этом году удалось преодолеть эффект «низкой базы» и продемонстрировать ощутимое продвижение вперед по количеству набираемых баллов. Хотя принципиального изменения места здесь не произошло, город продемонстрировал готовность для развития системы общественного транспорта. Среди новых городов в замыкающей десятке оказались Владикавказ, Таганрог и Нальчик, где ситуацию с транспортом можно назвать близкой к критической.

## 1. Тверь

Завершившийся в 2020-м году маневр по переходу на новую модель организации перевозок в Твери вывел город в топ-10 городов с лучшим общественным транспортом в стране, продемонстрировав рост по всем группам показателей. Наибольшую прибавку получает блок комфорта и удобства пользования: расширился функционал транспортной карты, появилось транспортное приложение, улучшились и характеристики используемого подвижного состава. Возраст эксплуатируемого подвижного состава в значительной степени нормализовался, уменьшившись почти в два раза, теперь он находится на уровне не более 70% от нормативного. Доля подвижного состава большого класса достигла 36%, а доля низкопольной техники перевалила за половину.

Выделенных полос в городе до сих пор нет, хотя есть планы по их внедрению, а интервалы значительно выросли. Теперь дождаться автобуса любого нужного маршрута тут можно в среднем за 10 минут. С другой стороны, значительно снизилась нагрузка на транспортную инфраструктуру, нормализовался и маршрутный коэффициент. Теперь он равен 3,48. А вот непрямолинейность маршрутов даже подросла до уровня 2,36.

Прибавили, хотя и незначительно, показатели физической доступности общественного транспорта. Тарифное меню расширилось принципиальным для современных транспортных систем пересадочным тарифом, однако сама стоимость осталась чуть выше социальных норм.



## 2. Новокузнецк

Самая масштабная и радикальная реформа маршрутной сети вывела Новокузнецк на уровень крупных городов-миллионников, дав фору даже Новосибирску, Самаре и Волгограду, которые располагают скоростными магистральными видами транспорта.

Массовое обновление подвижного состава (почти 32% от всего парка или 400 ед. техники) позволило снизить средний возраст машин, а также довело количество транспортных средств большого класса до 73%. Правда, низкопольными из них являются всего 30%. На фоне укрупнения используемой техники выросла и доля электротранспорта: теперь трамваи и троллейбусы составляют не менее трети выпускаемого на линию подвижного состава.

Новокузнецк значительно обгоняет региональный центр и многие другие города по части тарифной политики: использование пересадочного (повременного) тарифа стало возможно на 36 из 52 маршрутов. При этом сама стоимость проезда остается достаточно низкой – при уровне СОР в 24,5 рубля для жителей города установлена стоимость проезда на всех видах транспорта в 20 рублей.

Из явных недостатков можно отметить отставание от потребностей города в развитии активного адаптивного и физического приоритета общественного транспорта. Кроме того, достаточно высоким остается среднее время ожидания маршрута – 9,5 минут, что говорит о потребности в организации магистральных маршрутов.

## 3. Белгород

Ожидаемая транспортная реформа Белгорода ограничилась на начало 2021 года вводом в строй уникальной для России выделенной полосы, спроектированной в соответствии с принципами БРТ, или ускоренного автобусного транспорта. Созданная на одном из ключевых коридоров города система приоритета общественного транспорта обеспечила значимый рост по части эффективности транспортной сети и ощутимое укрепление позиций города в рейтинге.

Однако ввод обещанной новой двухуровневой маршрутной сети пока что откладывается. Магистральных маршрутов тоже пока нет. Существенно обновился парк, однако доля подвижного состава большого класса даже немного снизилась: по выделенным полосам курсируют все знакомые «ПАЗики». Доля машин с низким уровнем пола при этом составляет 35%. Продолжает снижаться и доля электротранспорта, хотя процент используемой инфраструктуры немного вырос с прошлого года, в т.ч. за счет демонтажа отдельных участков.

Ценовая доступность сохраняется на прежних уровнях, но единой транспортной карты нет.

## 4. Саратов

Значительно улучшил свои позиции Саратов. Отдельно стоит выделить работу над ошибками с тарифной системой. Средний тариф на городских маршрутах даже немного снизился, в том числе за счет специальных скидок при оплате картами. Но самое ощутимое количество баллов принесли городу расширенное тарифное меню: появление пересадочного тарифа и проездных на 1, 3, 7 дней и на декады. Правда, пока оно действует лишь на маршрутах электротранспорта.

Количество транспортных средств большого класса немного увеличилось и превысило 50%, а доля подвижного состава с низким полом составляет уже 32%. Кроме того, произошло некоторое обновление парка транспортных средств. В 2021 году покупка новой техники планируется, в том числе, за счет участия в Национальном Проекте «Безопасные качественные дороги». Наконец, выросла и доля городского электротранспорта в парке транспортных средств (с 26 до 32%).

В апреле 2021 года в активную фазу вошла реализация проекта восстановления троллейбусного сообщения с Энгельсом.

## 5. Курск

Незначительное снижение в качестве общественного транспорта Курска привело к существенному ухудшению позиции в рейтинге. Потеряв всего 2 балла, город переместился с 27 на 49 место (без учета новых городов списка).

По мере старения парка подвижного состава (со снижением доли больших машин) ухудшается его состояние, а инфраструктура городского электротранспорта частично выведена из эксплуатации: движение остановлено на 10% сети трамвая. Транспортных средств с низким полом – не более 5%.

Положение курского транспорта ярко иллюстрирует очень высокий показатель дублирования: маршрутный коэффициент равен 9,93 и является самым высоким среди городов рейтинга. При этом время ожидания конкретного маршрута достигает 12 минут. Кроме того, почти 20% сегментов всей маршрутной сети при таком дублировании работают в режиме повышенной или критической нагрузки.

В начале 2021 года Курск попал в кризисную ситуацию, связанную с реформой маршрутной сети. Изначальный вариант предполагал существенное сокращение сети городского электротранспорта и сохранение высокого уровня дублирования маршрутов, однако развернувшаяся общественная дискуссия заставила пересмотреть приоритеты развития. Новый вариант маршрутной сети по плану должен быть утвержден до конца 2021 года.



## 6. Астрахань

Неудовлетворительное состояние общественного транспорта Астрахани вызывает обоснованные опасения у транспортного сообщества: город продолжает сдавать позиции, даже оставаясь на последнем месте рейтинга. Ближайшая по рейтингу прошлого года – Махачкала сумела значительно улучшить свои позиции, прибавив около пяти баллов. Теперь ближайшим конкурентом является Пенза, но и до нее нужно добрать еще почти 10 баллов.

Сохраняя в физической доступности и даже улучшив на 0,1 балла ценовую доступность и практически отсутствующие комфорт и удобство (небольшое омоложение подвижного состава), в эффективности транспортной сети город теряет гораздо больше: маршрутный коэффициент достигает 5,29. Этим объясняется и высокий коэффициент загрузки инфраструктуры, равный 21,6% – именно такая доля маршрутной сети работает в режиме высокой или критической нагрузки. При этом уточненные данные свидетельствуют о том, что за прошедший год интервалы движения несколько выросли.

По части вновь установленных показателей блока безопасности и устойчивого развития Астрахань тоже не может продемонстрировать ни высокую долю маршрутов на регулируемом тарифе (здесь их всего 5%), ни участие в программах по обновлению подвижного состава. Троллейбус, остановленный еще в 2017 году, до сих пор не может дожидаться окончательного приговора. Инфраструктура и техника законсервированы.

## Условные обозначения

### Наличие вида транспорта в городе



Автобус



Троллейбус



Трамвай

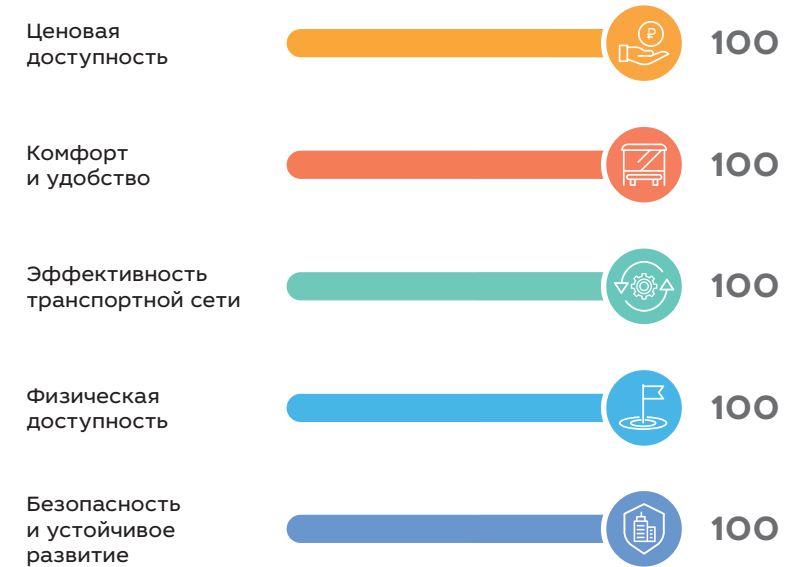


Метро



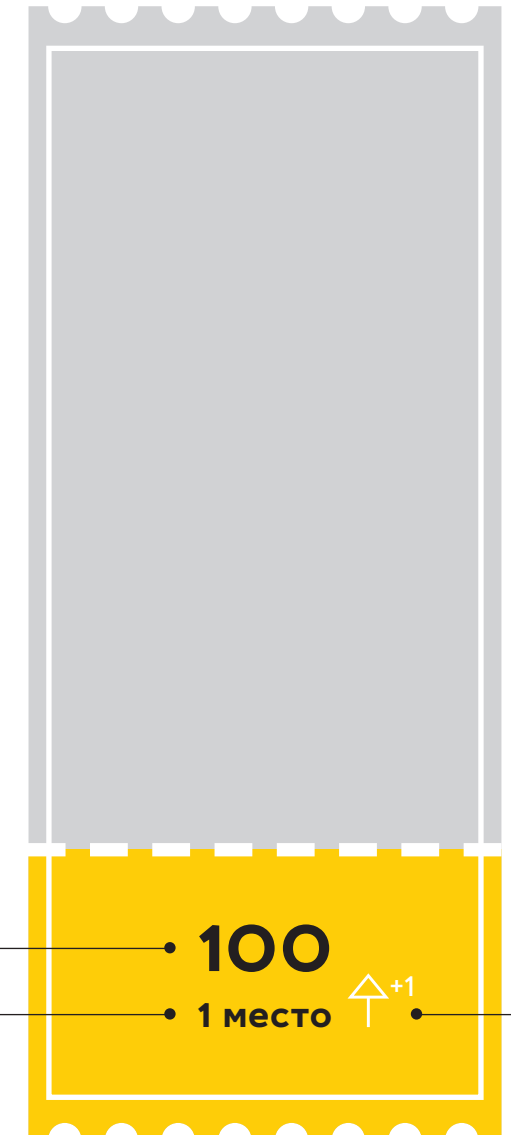
Канатная дорога или фуникулер  
(учитываются только общедоступные круглогодичные системы транспортного значения)

### Значения показателей качества



Области физической доступности остановок – 500 м

Сеть общественного транспорта  
(толщина эпюры пропорциональна интенсивности движения транспортных средств на участке дорожной сети)



• 100  
• 1 место ↑+1

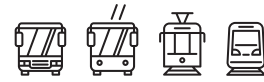
Изменение позиции  
(без учета новых городов рейтинга)

Место в общем рейтинге

Количество баллов



# Екатеринбург



Население 1 526 тыс. человек



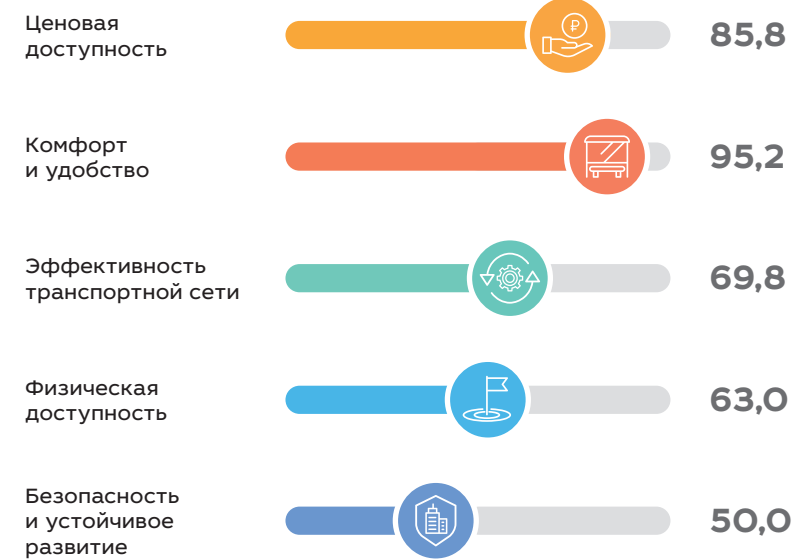
**74,6**  
1 место



# Пермь



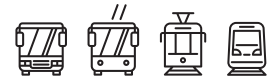
Население 1 055 тыс. человек



**72,8**  
2 место



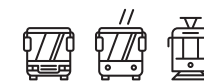
# Казань



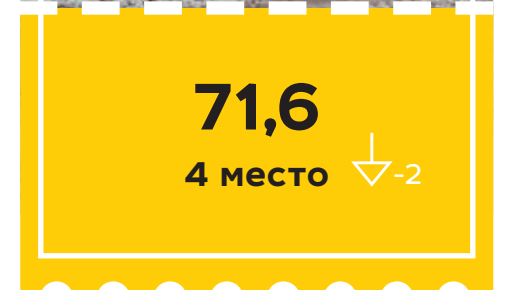
Население 1 257 тыс. человек



# Ижевск



Население 648 тыс. человек





# Нижний Новгород



Население 1 272 тыс. человек

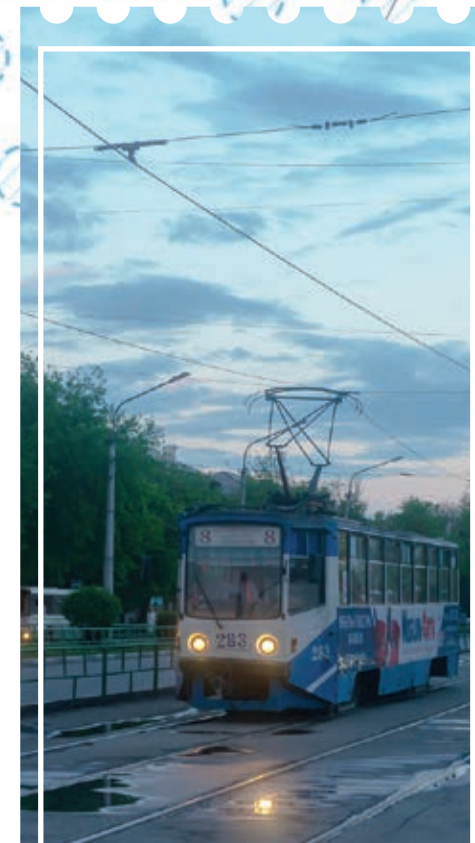
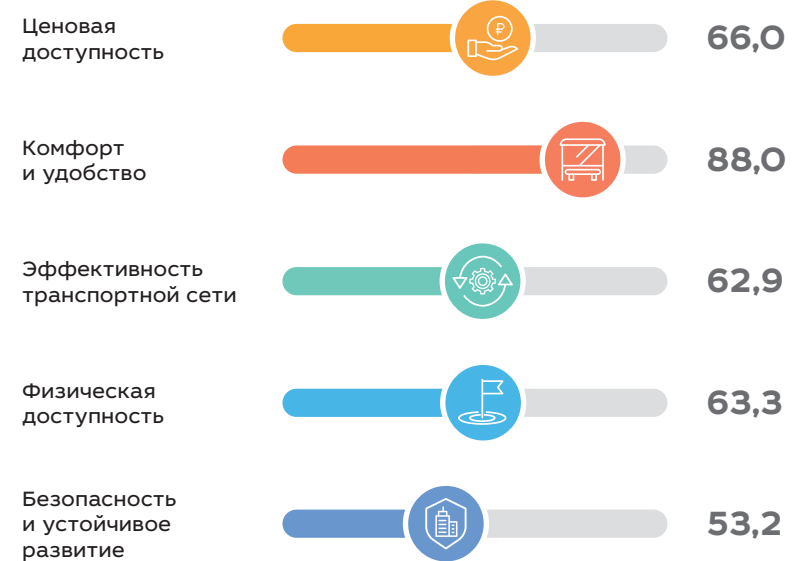


**68,4**  
5 место ↑<sup>+1</sup>

# Новокузнецк



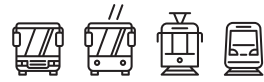
Население 549 тыс. человек



**66,9**  
6 место ↑<sup>+18</sup>



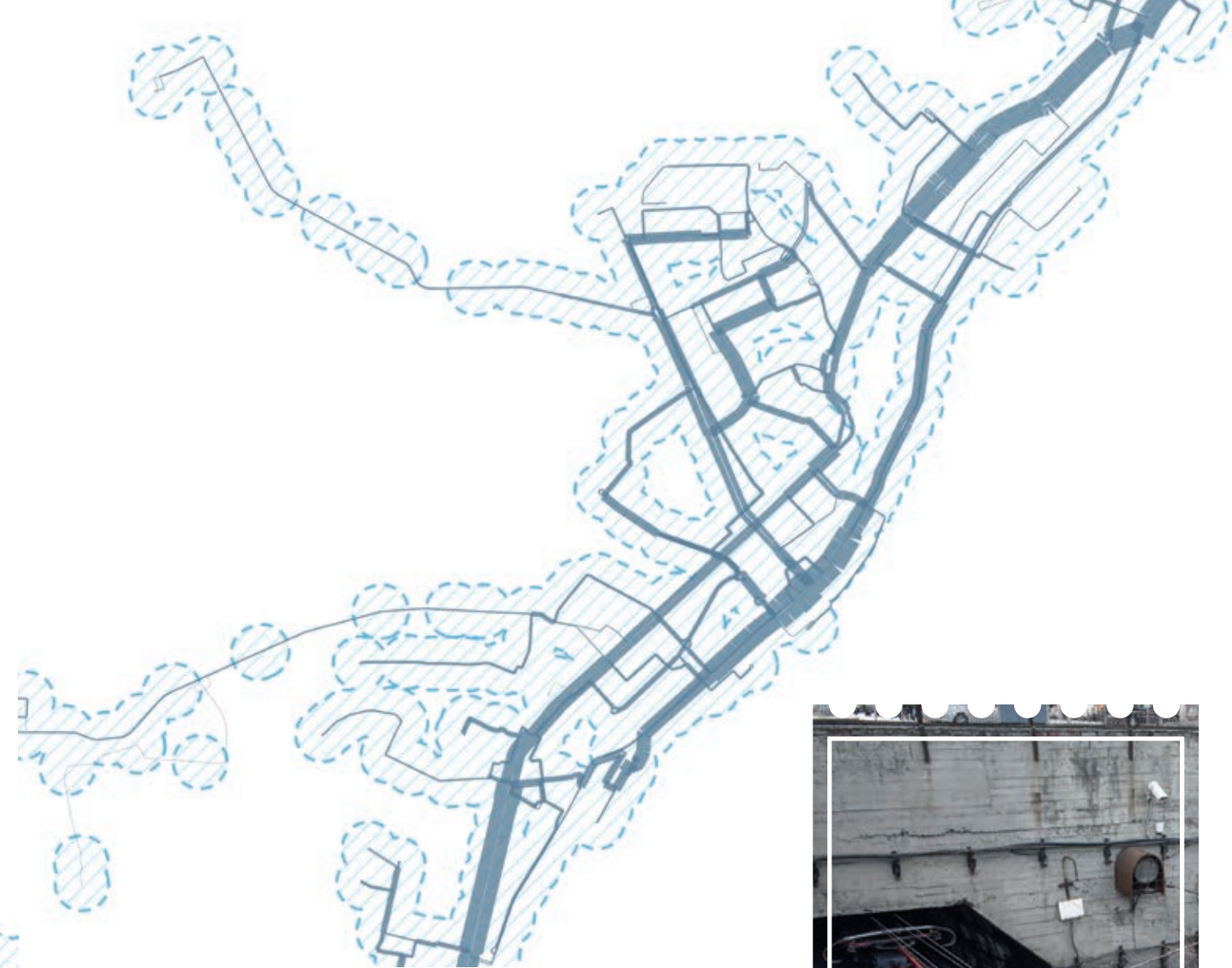
# Самара



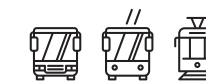
Население 1 157 тыс. человек



**66,6**  
7 место ↓-4



# Волгоград



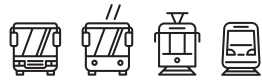
Население 1 009 тыс. человек



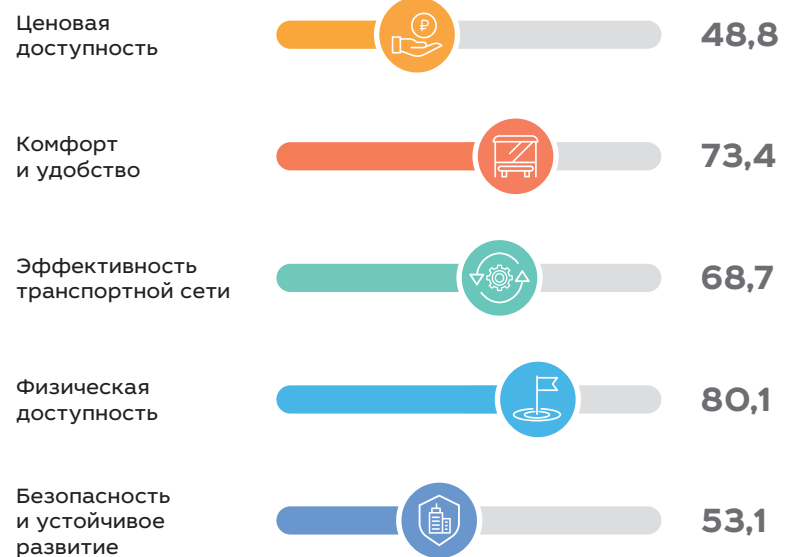
**66,3**  
8 место ↓-3



# Новосибирск



Население 1 626 тыс. человек



# Тверь

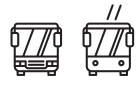


Население 425 тыс. человек





# Киров



Население 544 тыс. человек



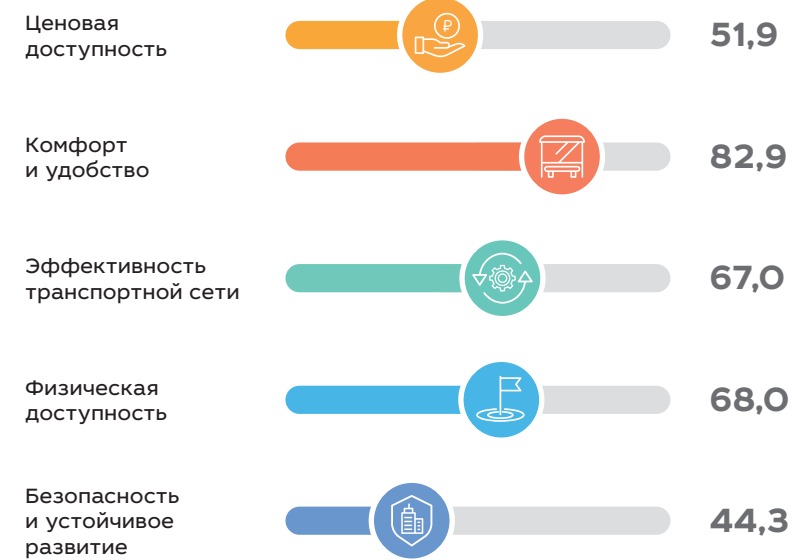
**65,3**  
11 место ↓-3



# Ростов-на-Дону



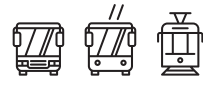
Население 1 138 тыс. человек



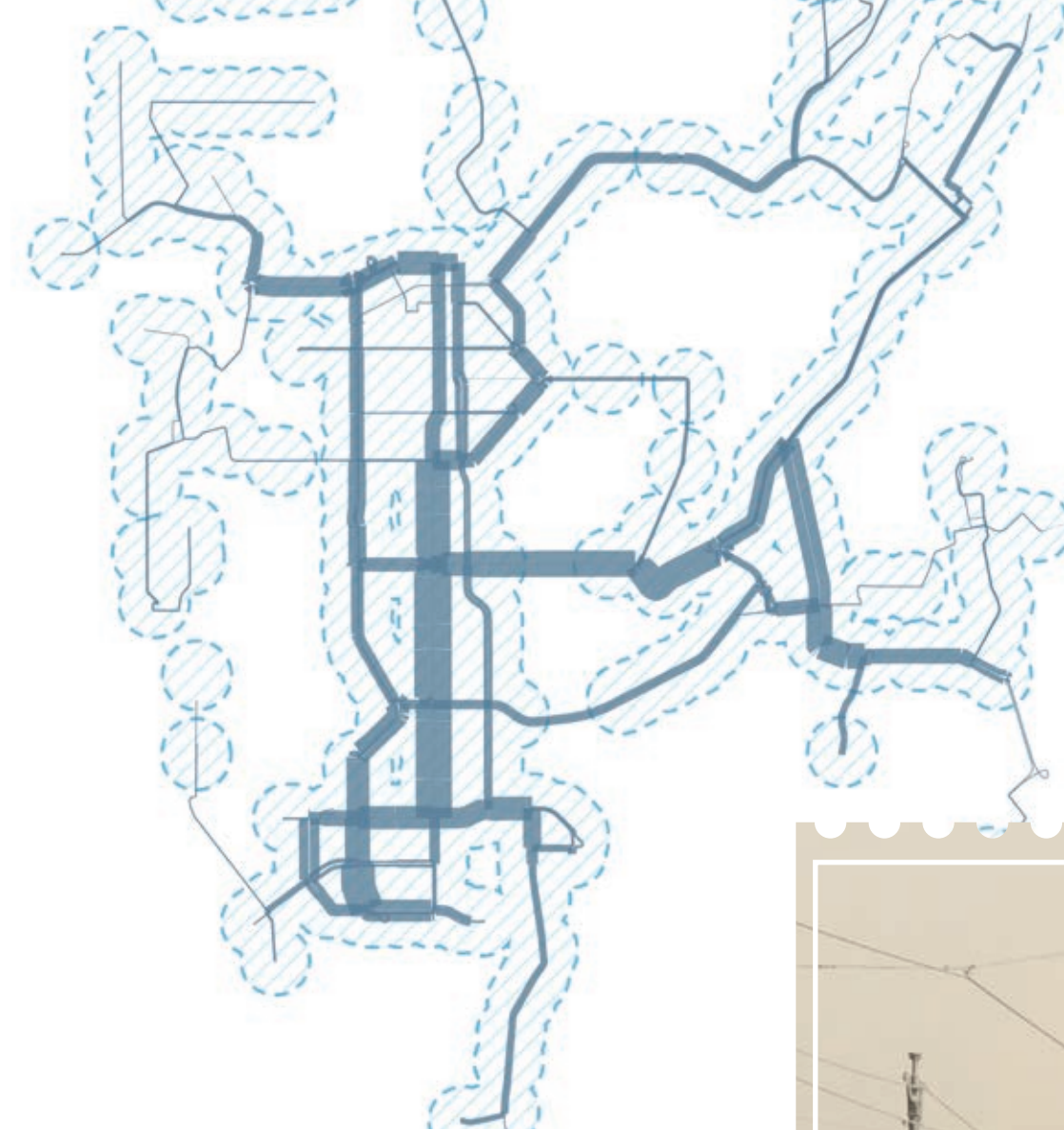
**64,0**  
12 место ↑+9



# Красноярск



Население 1 095 тыс. человек



# Магнитогорск

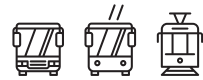


Население 413 тыс. человек





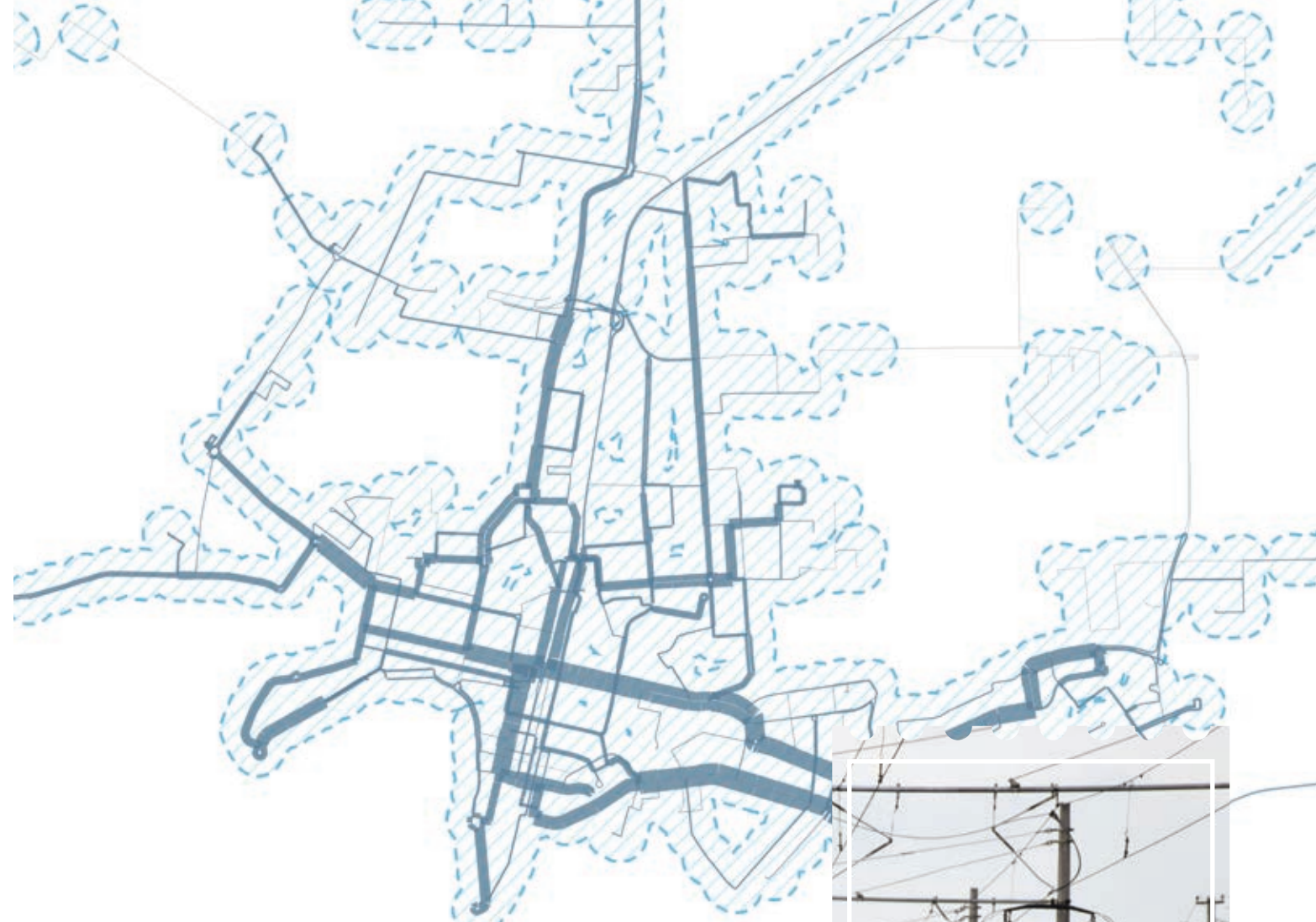
# Саратов



Население 838 тыс. человек



**62,8**  
15 место +33



# Краснодар



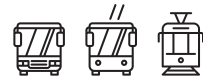
Население 1 022 тыс. человек



**62,3**  
16 место -4



# Челябинск



Население 1 197 тыс. человек



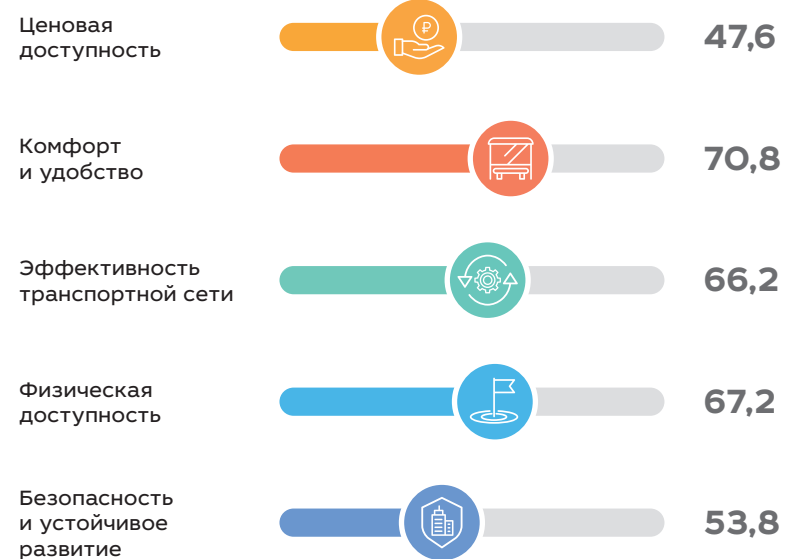
**62,3**  
17 место ↓-6



# Кемерово



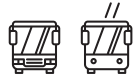
Население 556 тыс. человек



**62,1**  
18 место ↑+8



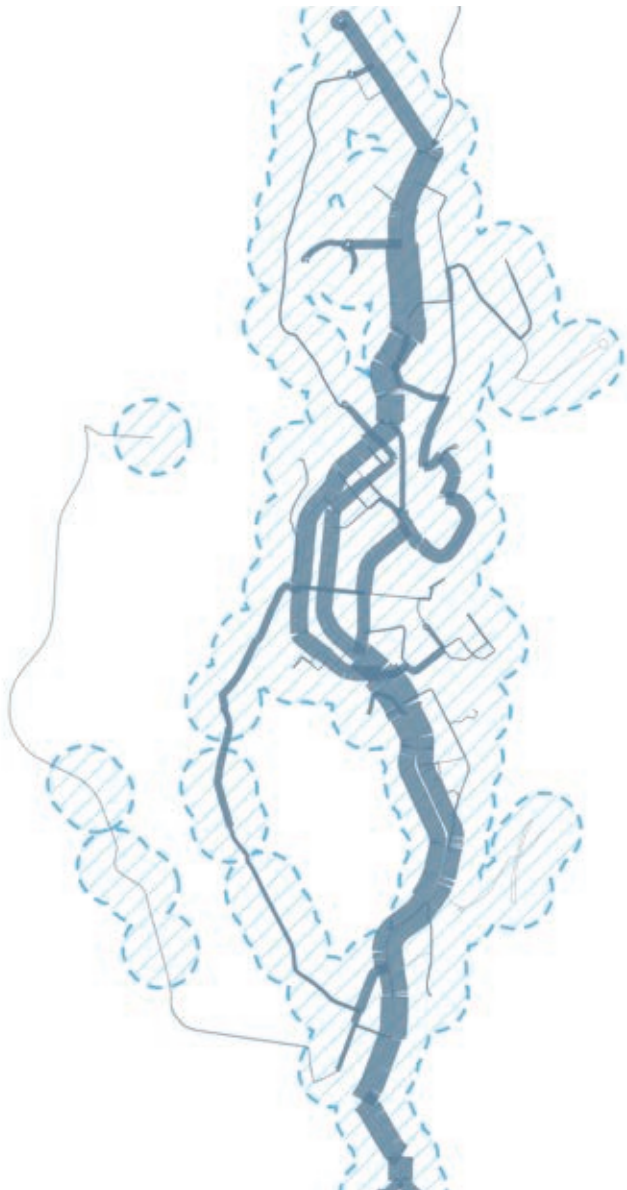
# Мурманск



Население 288 тыс. человек



**62,0**  
19 место



# Чебоксары



Население 508 тыс. человек



**61,7**  
20 место ↓-5



# Симферополь



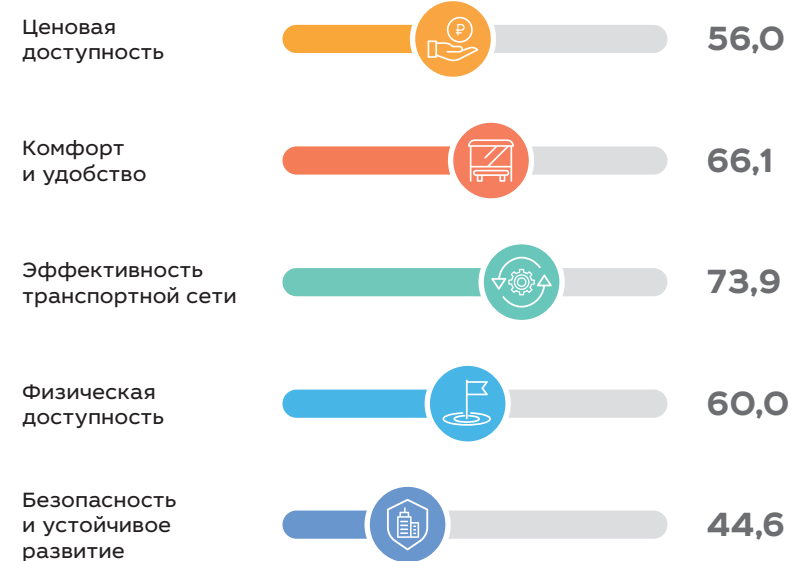
Население 362 тыс. человек



# Набережные Челны



Население 534 тыс. человек





# Ульяновск



Население 650 тыс. человек



**61,4**  
23 место ↓-5



# Великий Новгород



Население 225 тыс. человек



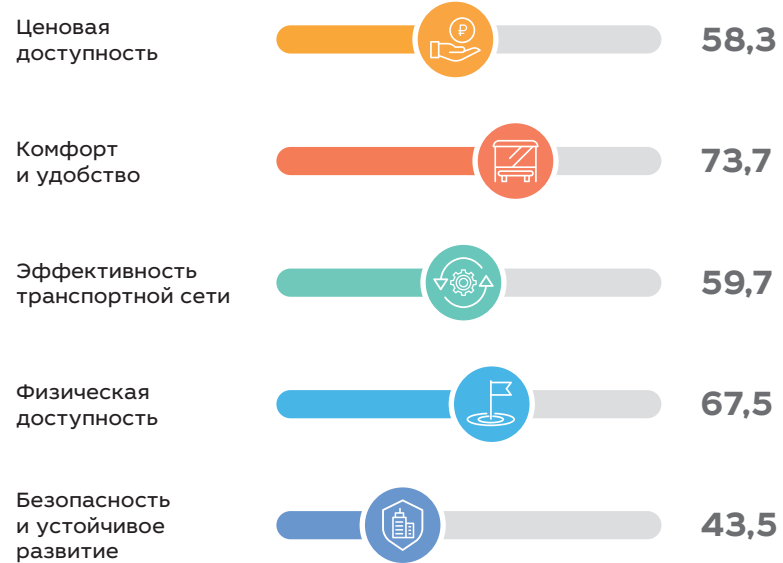
**61,3**  
24 место



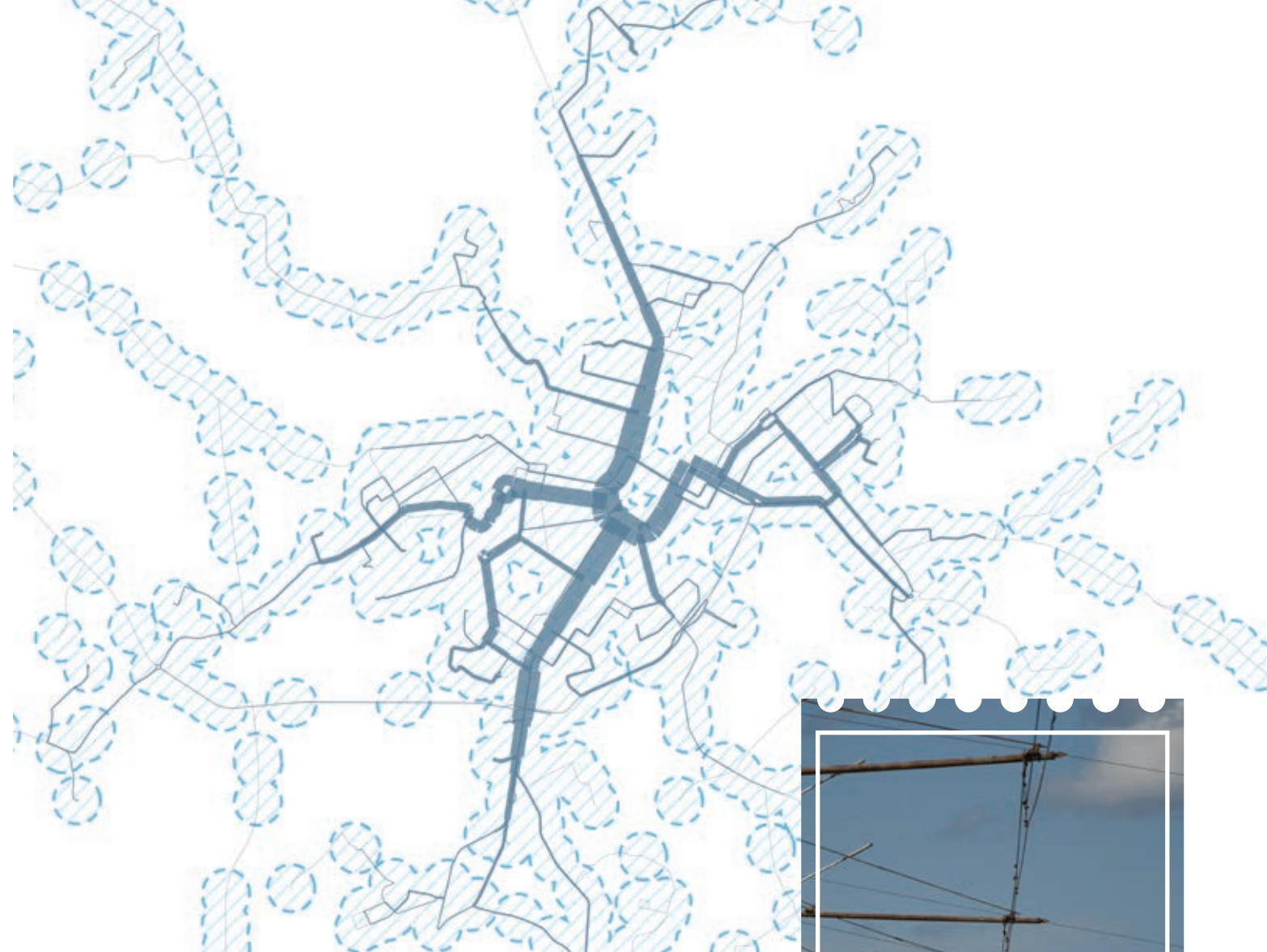
# Иваново



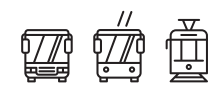
Население 405 тыс. человек



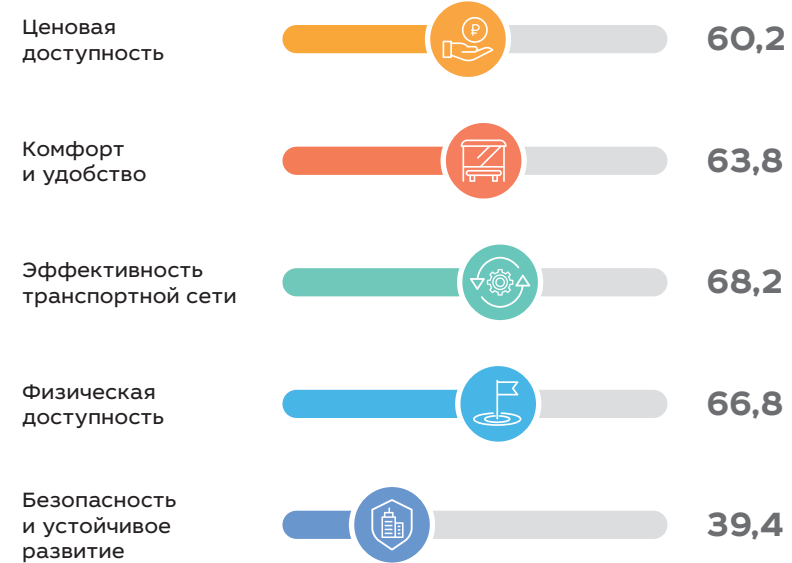
**61,2**  
25 место ↓-1



# Тула



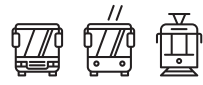
Население 543 тыс. человек



**60,8**  
26 место ↓-9



# Омск



Население 1 155 тыс. человек



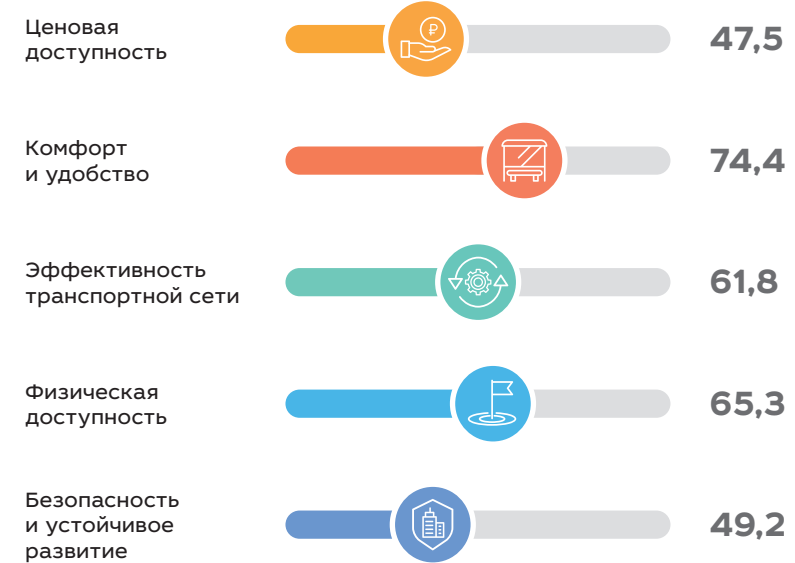
**60,6**  
27 место ↓-9



# Тюмень



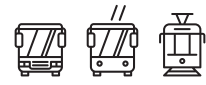
Население 807 тыс. человек



**60,5**  
28 место ↓-7



# Ярославль



Население 608 тыс. человек



**60,1**  
29 место +7



# Брянск



Население 420 тыс. человек



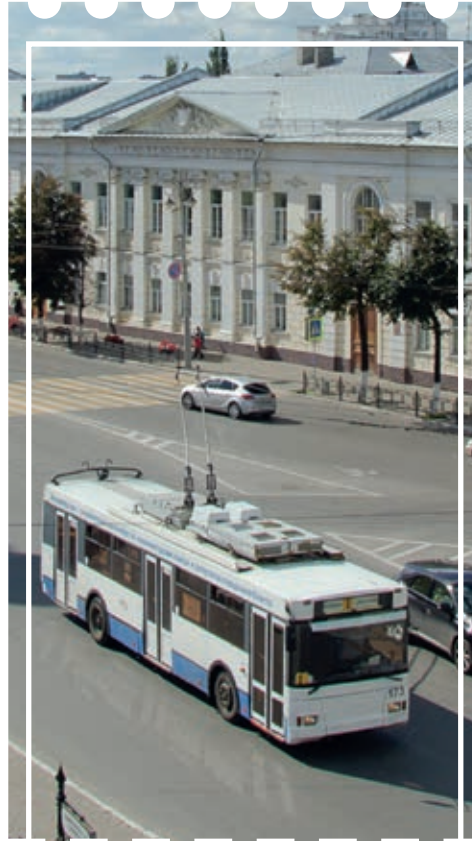
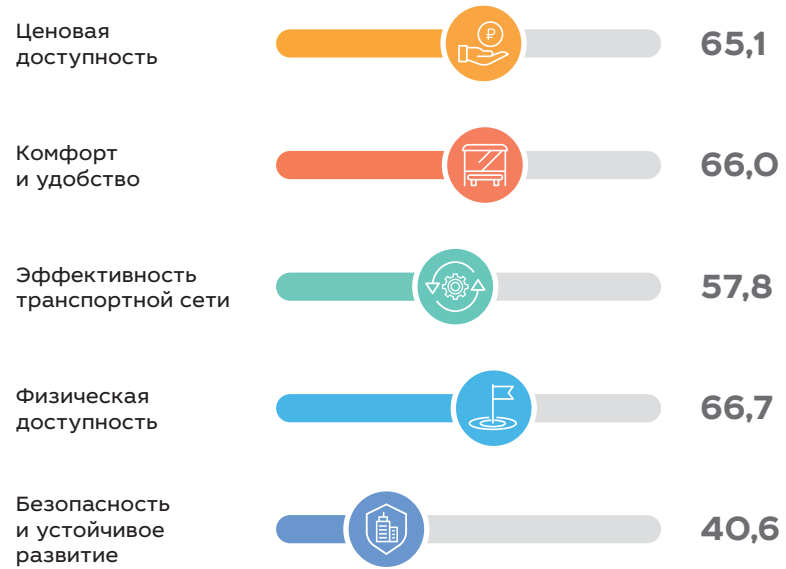
**59,7**  
30 место -8



# Владимир



Население 359 тыс. человек



# Сургут



Население 381 тыс. человек

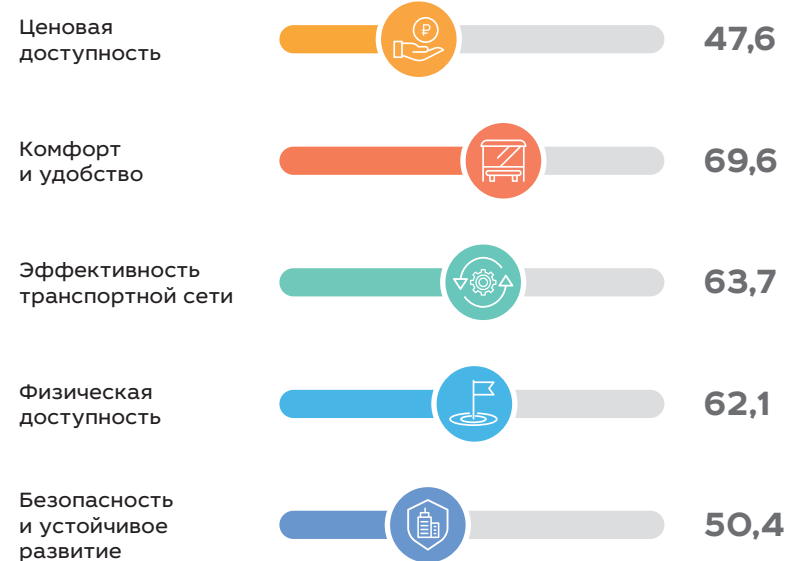




# Липецк



Население 509 тыс. человек



# Смоленск



Население 325 тыс. человек

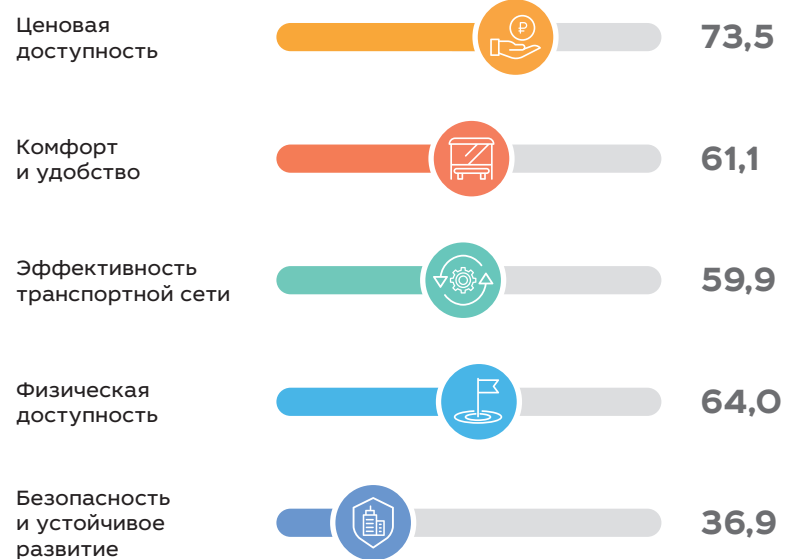




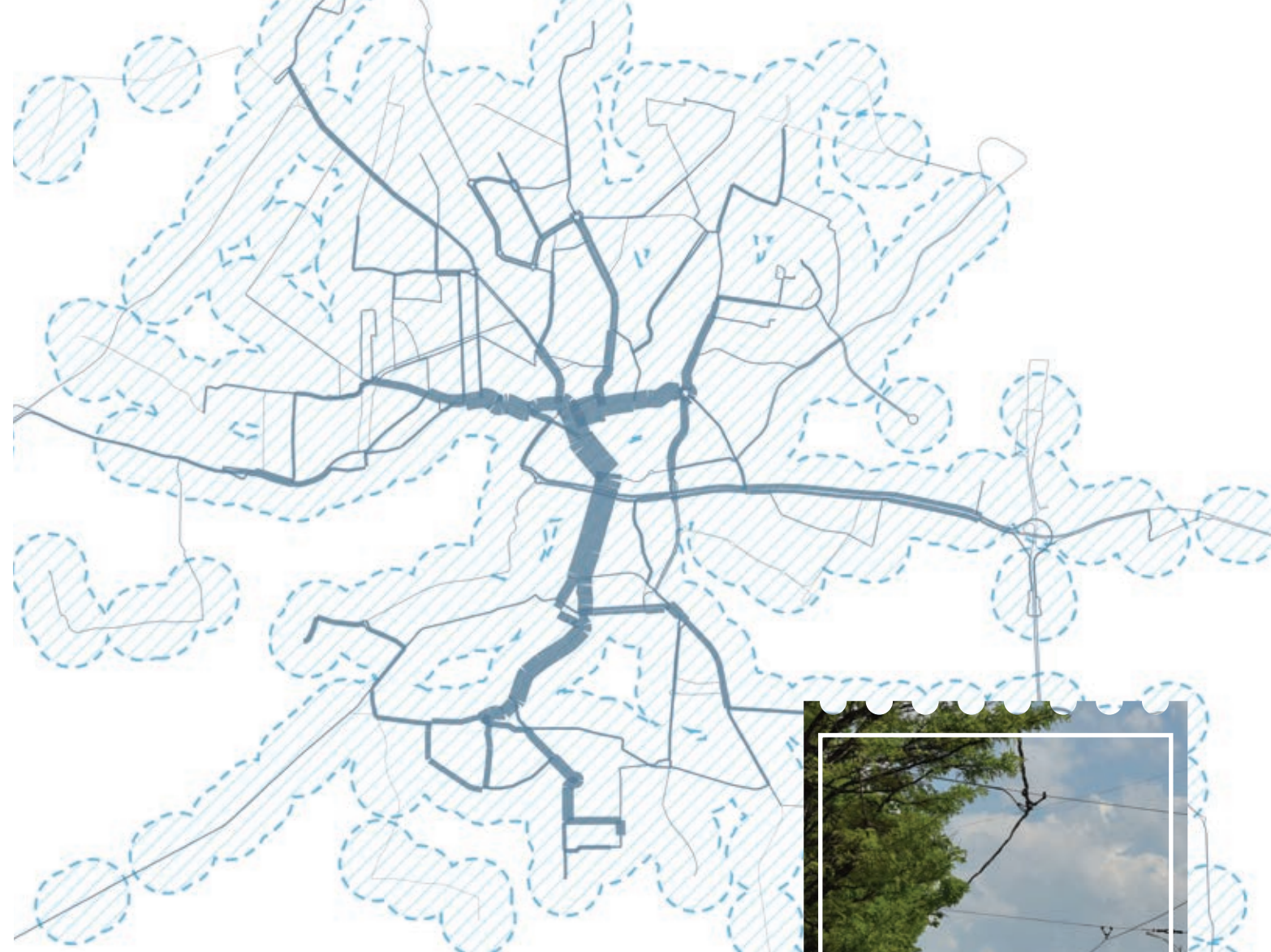
# Якутск



Население 340 тыс. человек



**59,4**  
35 место ↓-20



# Калининград



Население 489 тыс. человек



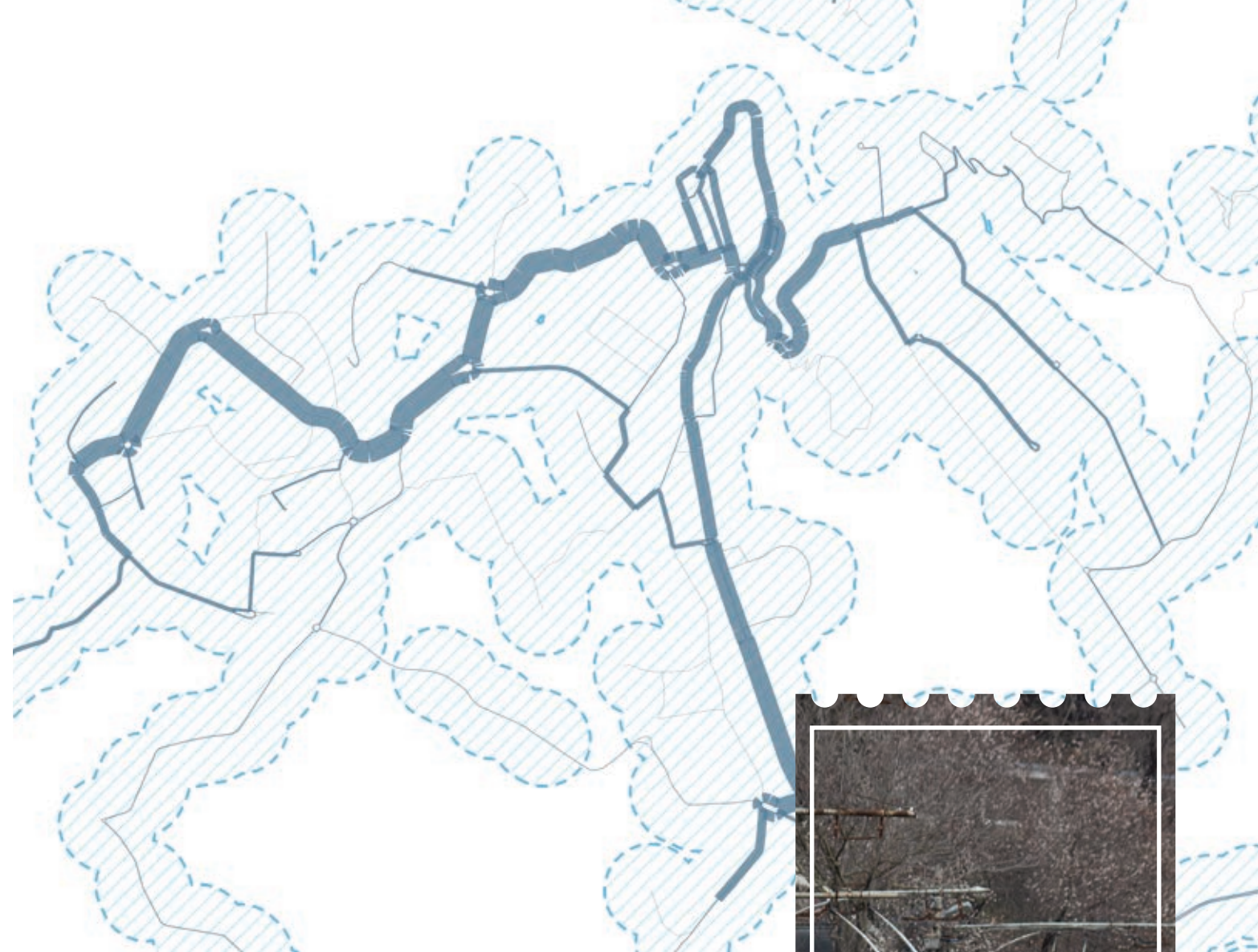
**59,2**  
36 место ↑+2



# Череповец



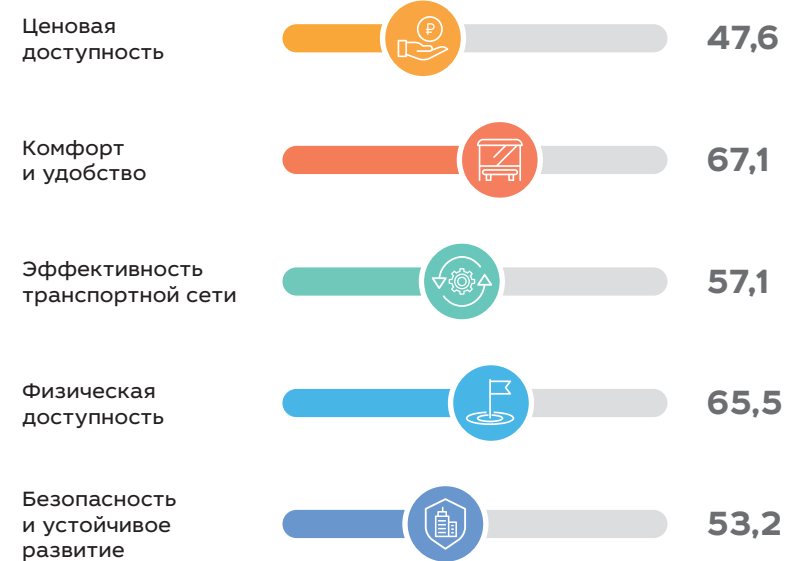
Население 315 тыс. человек



# Севастополь

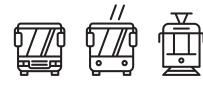


Население 449 тыс. человек





# Барнаул



Население 697 тыс. человек



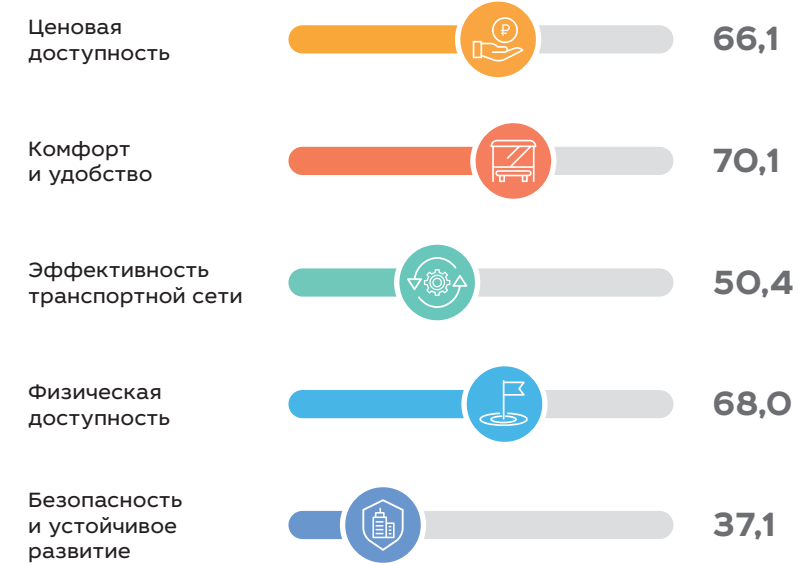
**58,4**  
39 место ↓-8



# Тамбов



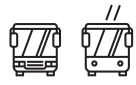
Население 292 тыс. человек



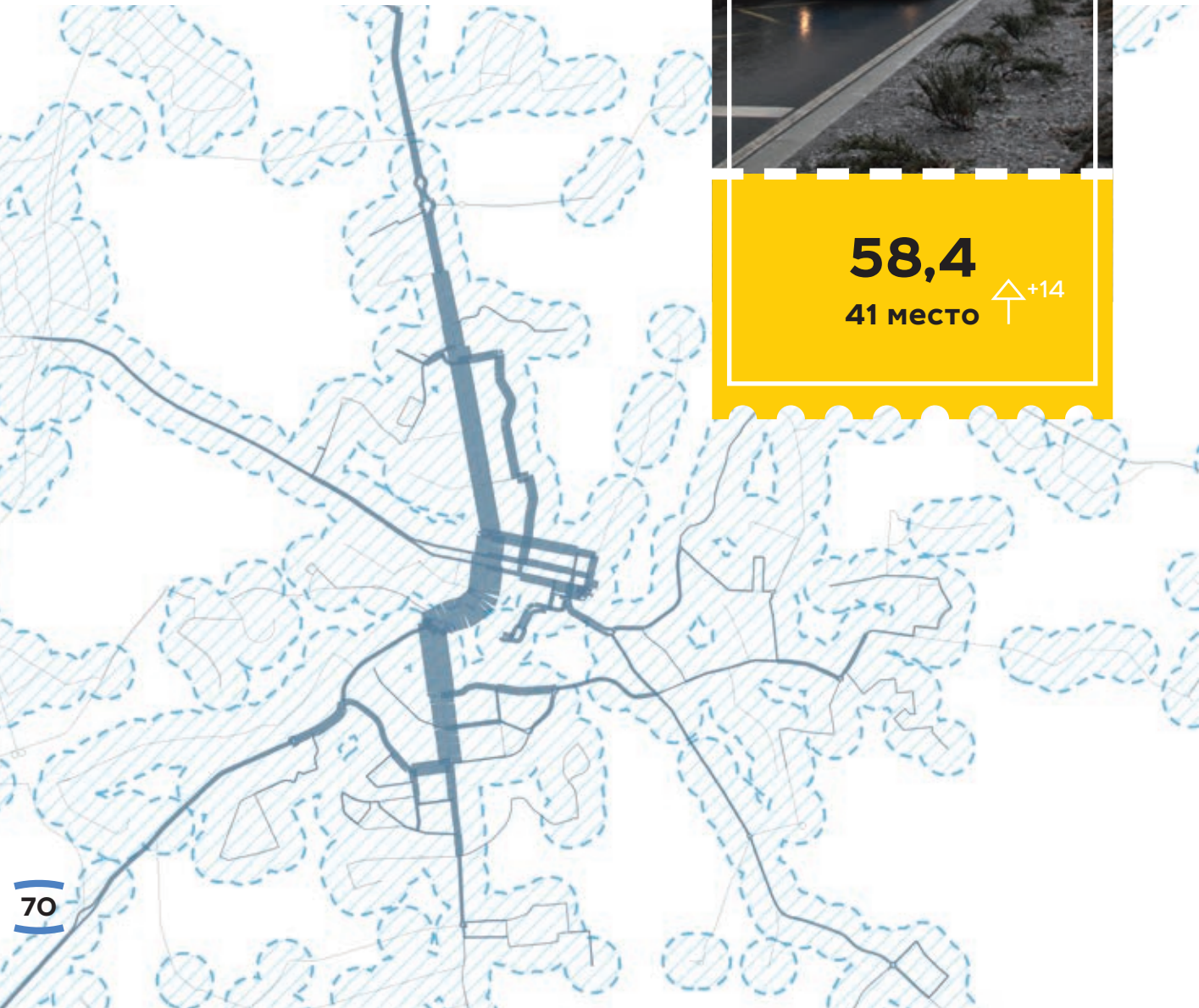
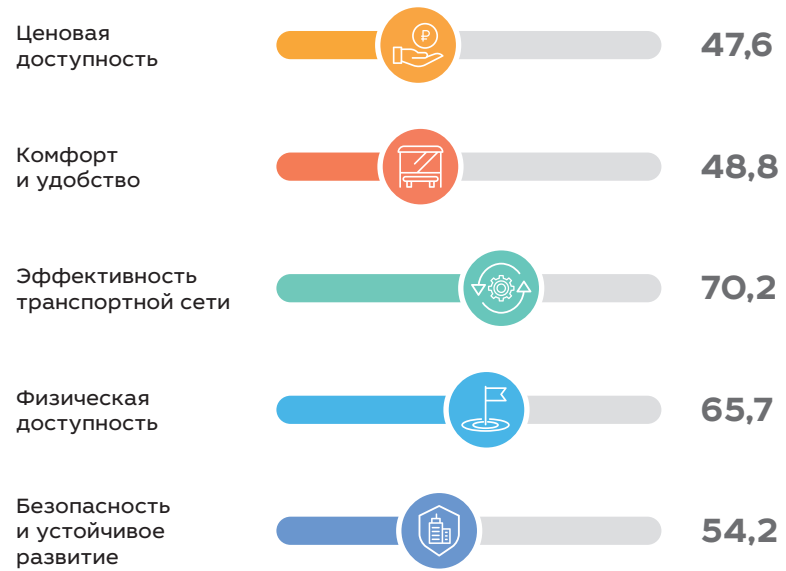
**58,4**  
40 место



# Белгород



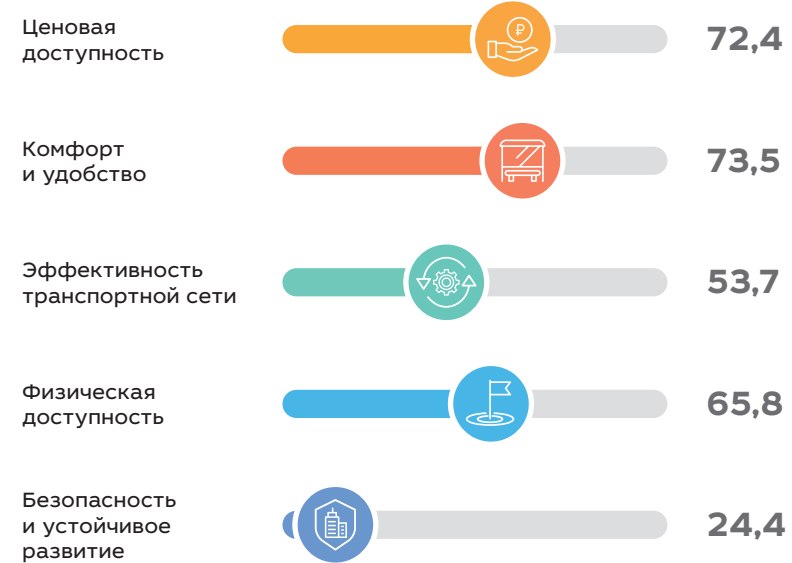
Население 394 тыс. человек



# Вологда

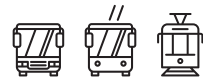


Население 317 тыс. человек

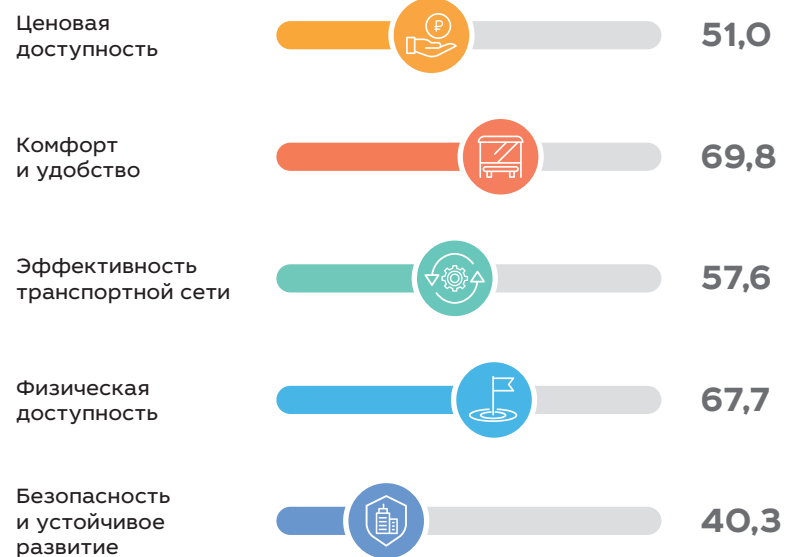




# Орёл



Население 309 тыс. человек



**58,1**  
43 место



# Йошкар-Ола



Население 286 тыс. человек



**58,0**  
44 место



# Уфа



Население 1 140 тыс. человек

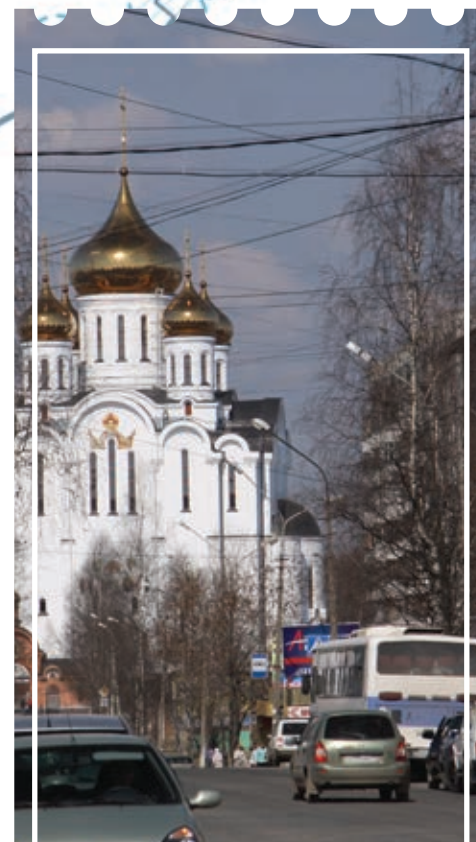
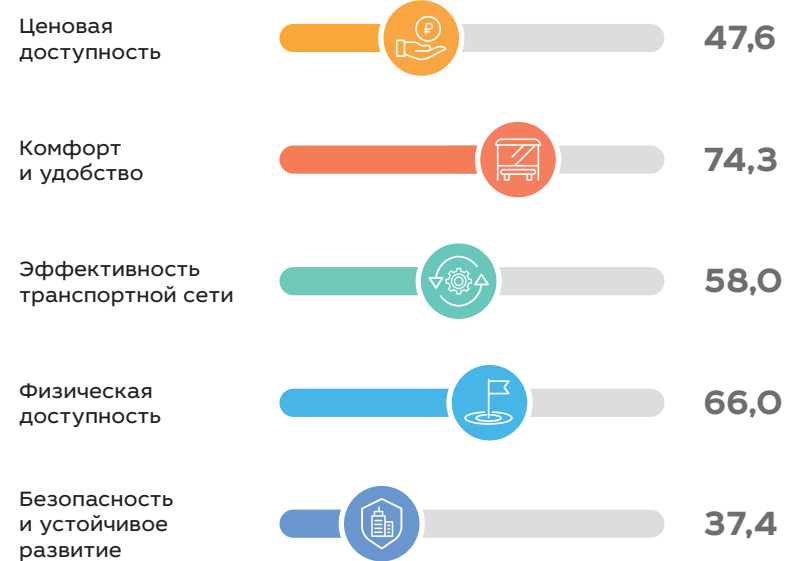


**57,7**  
45 место ↓-7

# Сыктывкар



Население 260 тыс. человек



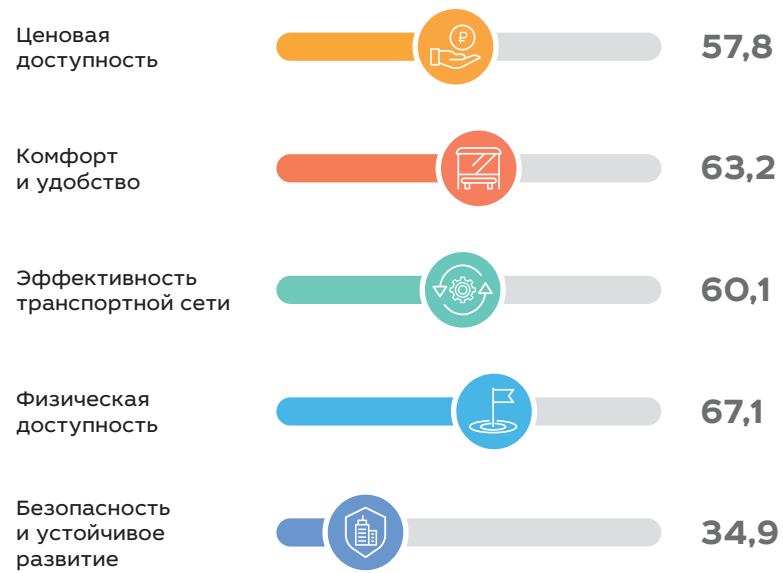
**57,7**  
46 место



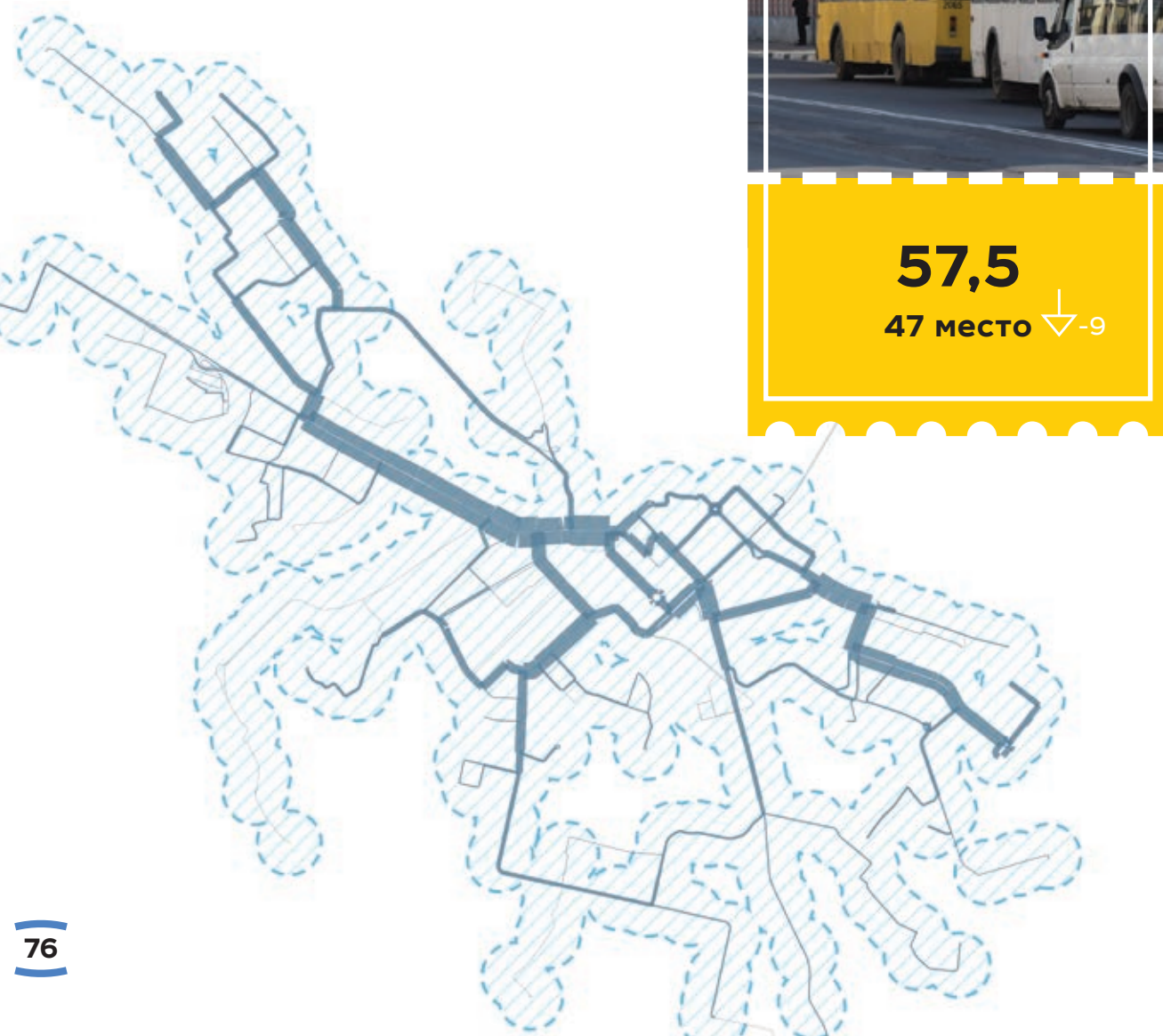
# Рязань



Население 539 тыс. человек



**57,5**  
47 место ↓-9



# Тольятти



Население 699 тыс. человек



**57,5**  
48 место ↑+1



# Волжский



Население 324 тыс. человек

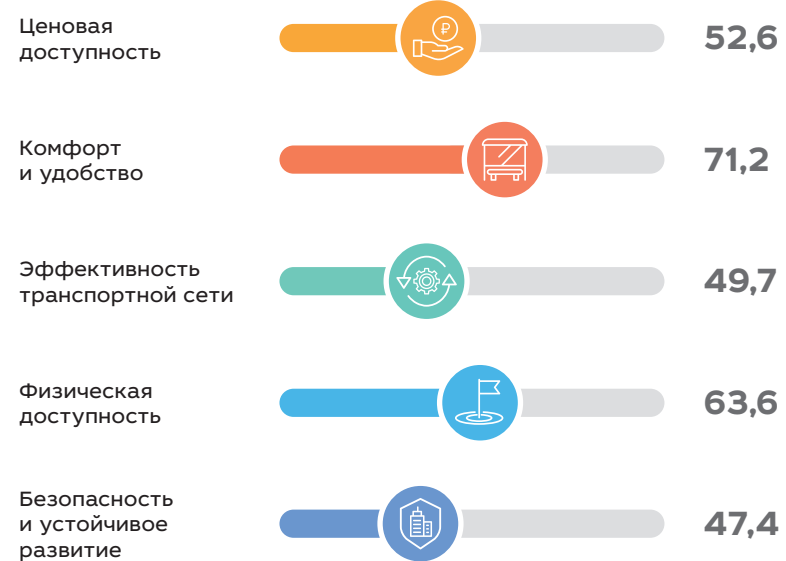


**57,5**  
49 место ↓-7

# Псков



Население 210 тыс. человек



**57,0**  
50 место



# Калуга



Население 348 тыс. человек

Ценовая доступность  51,6

Комфорт и удобство  65,6

Эффективность транспортной сети  61,7

Физическая доступность  58,0

Безопасность и устойчивое развитие  41,9



**56,6**

51 место ↓-15

# Нижний Тагил



Население 352 тыс. человек

Ценовая доступность  52,6

Комфорт и удобство  48,9

Эффективность транспортной сети  65,6

Физическая доступность  63,7

Безопасность и устойчивое развитие  47,5



**56,6**

52 место ↓-5



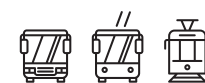
# Хабаровск



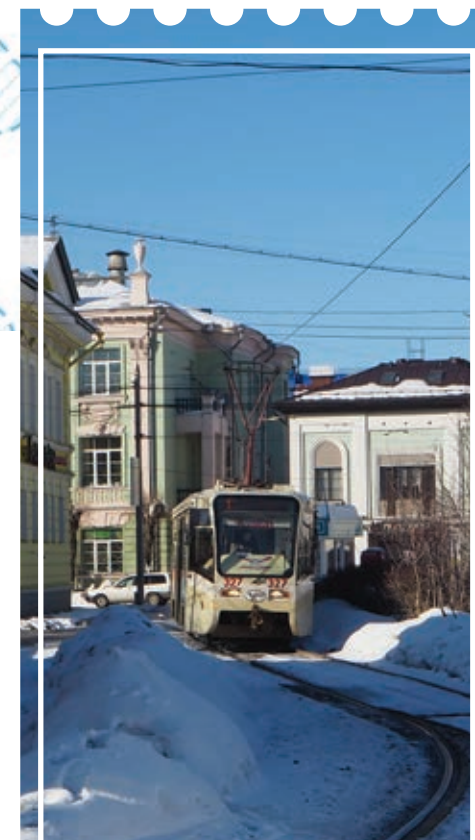
Население 616 тыс. человек



# Томск



Население 598 тыс. человек





# Сочи



Население 530 тыс. человек



# Владивосток



Население 635 тыс. человек

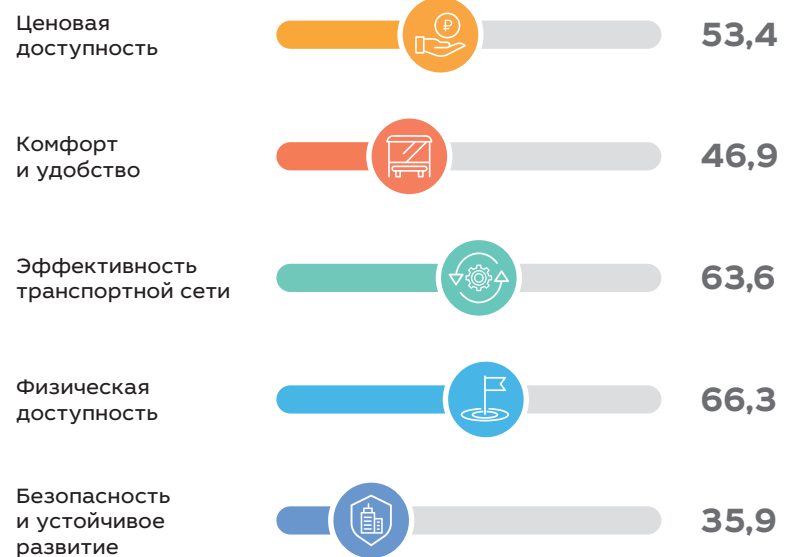




# Петрозаводск



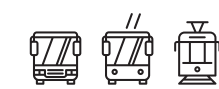
Население 281 тыс. человек



**54,4**  
57 место



# Курск



Население 453 тыс. человек



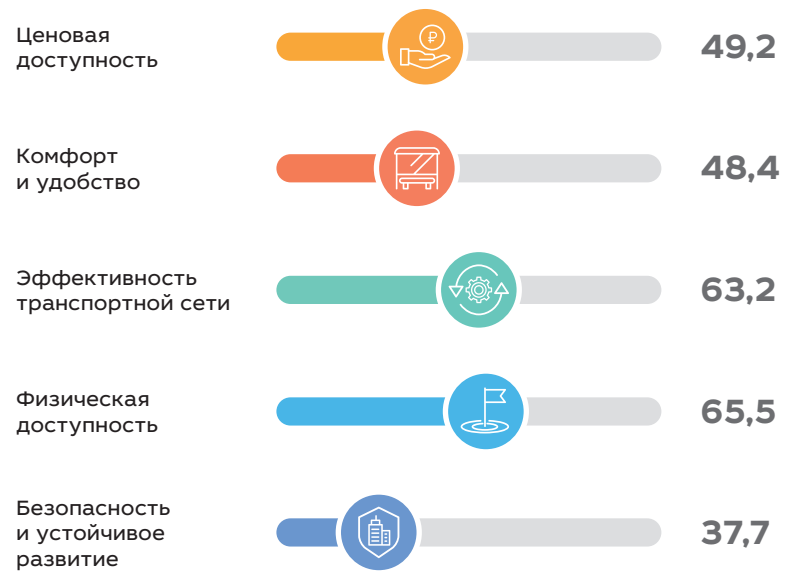
**54,1**  
58 место ↓-22



# Кострома



Население 277 тыс. человек



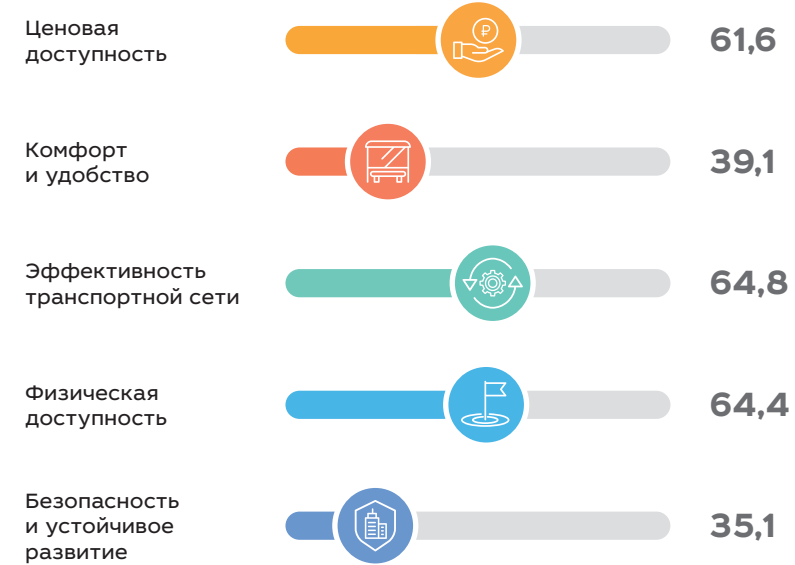
**54,0**  
59 место



# Иркутск



Население 624 тыс. человек



**54,0**  
60 место ↓-5



# Улан-Удэ



Население 439 тыс. человек



**53,0**  
61 место ↓-8



# Архангельск



Население 354 тыс. человек



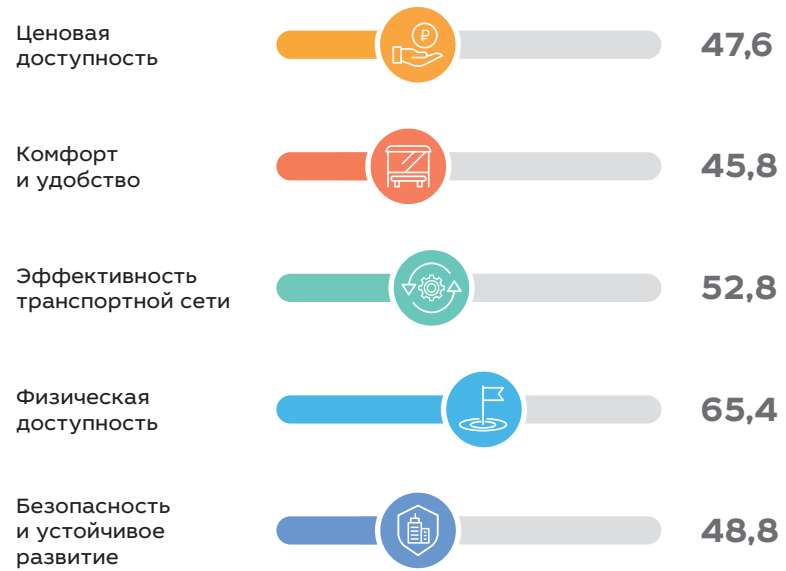
**52,8**  
62 место ↑+2



# Воронеж



Население 1 058 тыс. человек



**52,5**  
63 место +5



# Грозный



Население 322 тыс. человек



**52,1**  
64 место



# Благовещенск



Население 232 тыс. человек

Ценовая доступность  47,6

Комфорт и удобство  41,0

Эффективность транспортной сети  53,8

Физическая доступность  66,8

Безопасность и устойчивое развитие  39,9



**50,5**  
65 место



# Курган



Население 312 тыс. человек

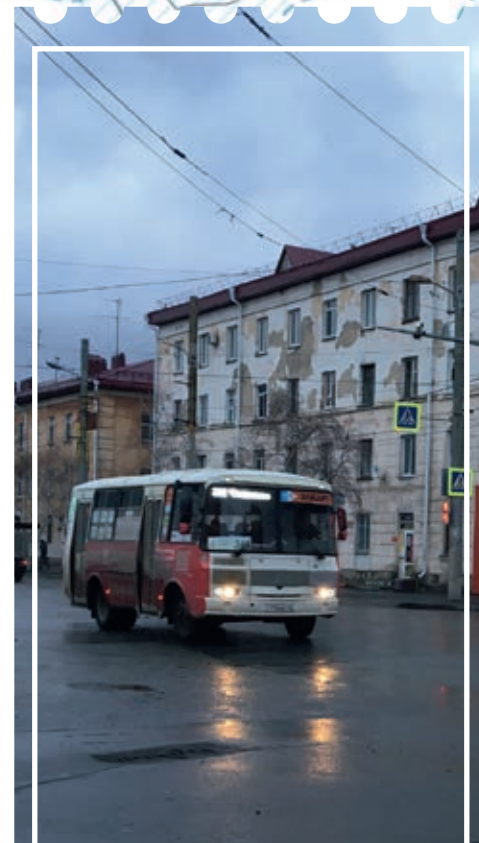
Ценовая доступность  38,1

Комфорт и удобство  61,7

Эффективность транспортной сети  49,2

Физическая доступность  66,2

Безопасность и устойчивое развитие  30,3



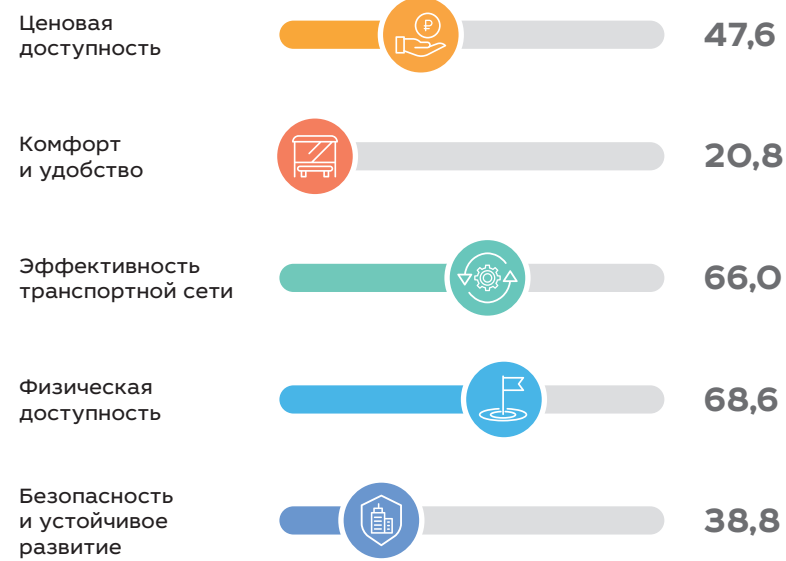
**50,2**  
66 место



# Нальчик



Население 266 тыс. человек



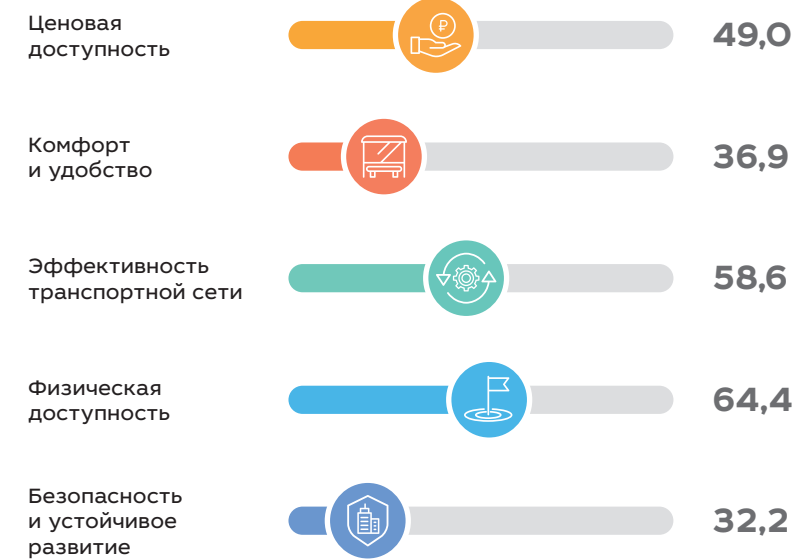
**49,7**  
67 место



# Оренбург



Население 587 тыс. человек



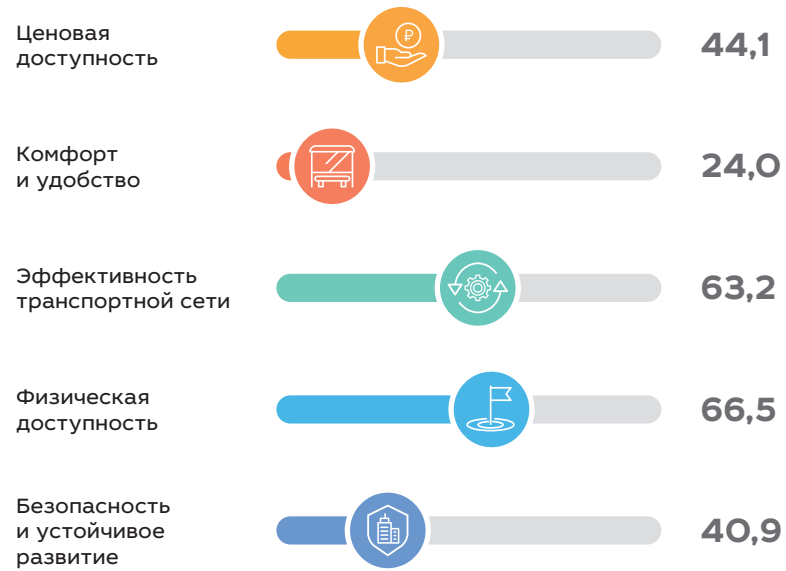
**49,4**  
68 место ↓-1



# Чита



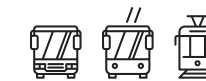
Население 352 тыс. человек



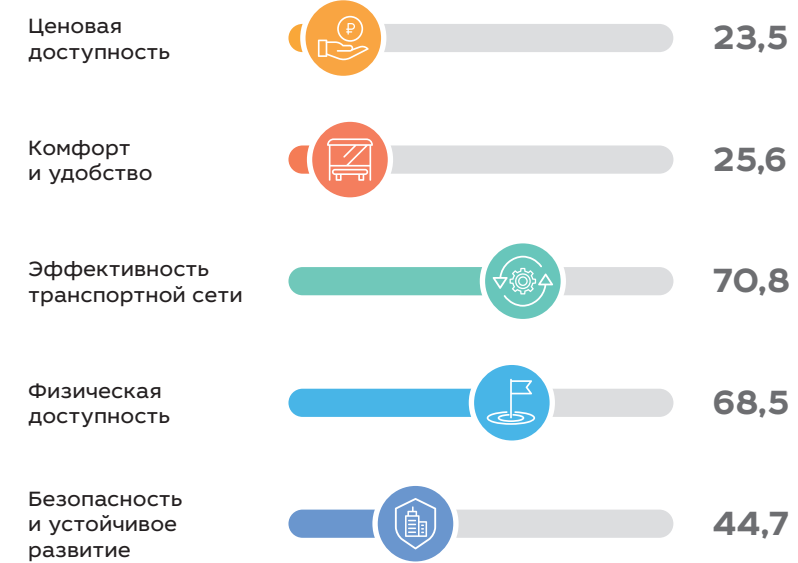
**49,0**  
69 место +2



# Таганрог



Население 249 тыс. человек



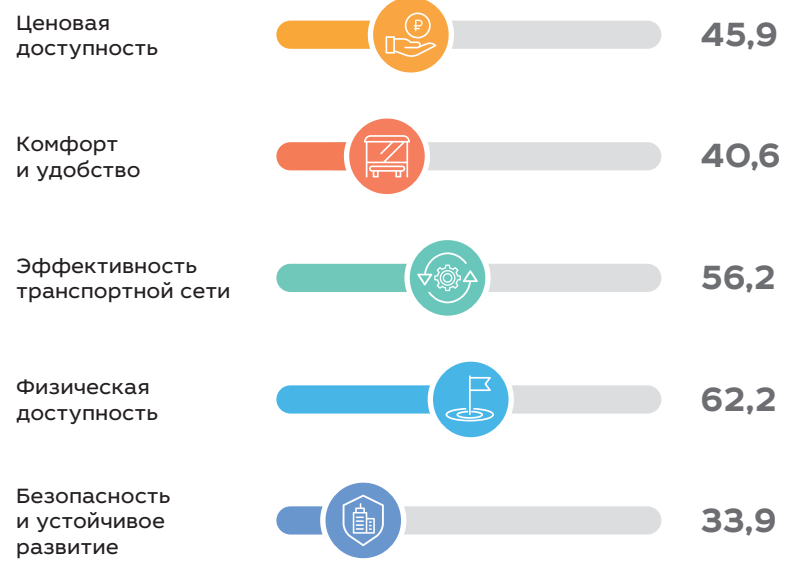
**48,8**  
70 место



# Саранск



Население 350 тыс. человек



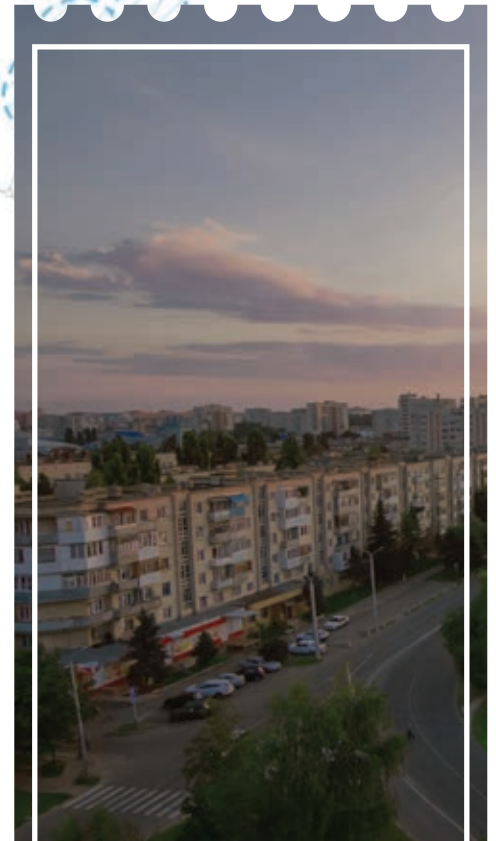
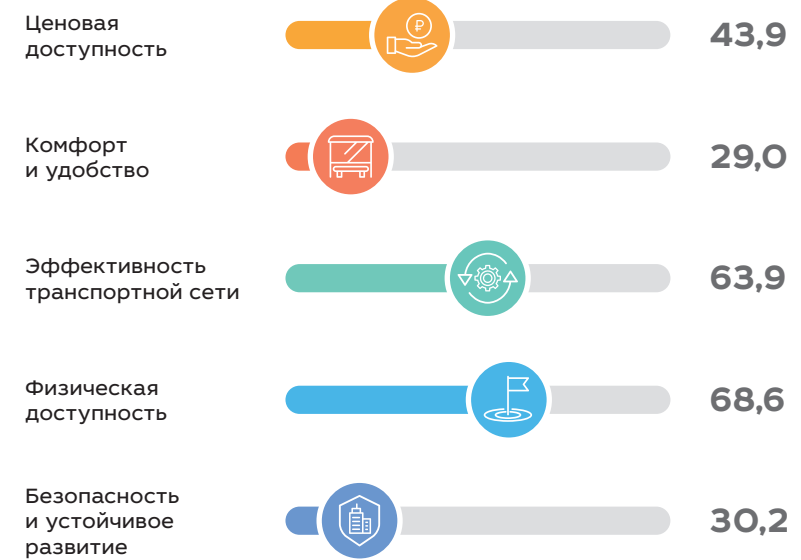
**48,8**  
71 место



# Ставрополь



Население 451 тыс. человек



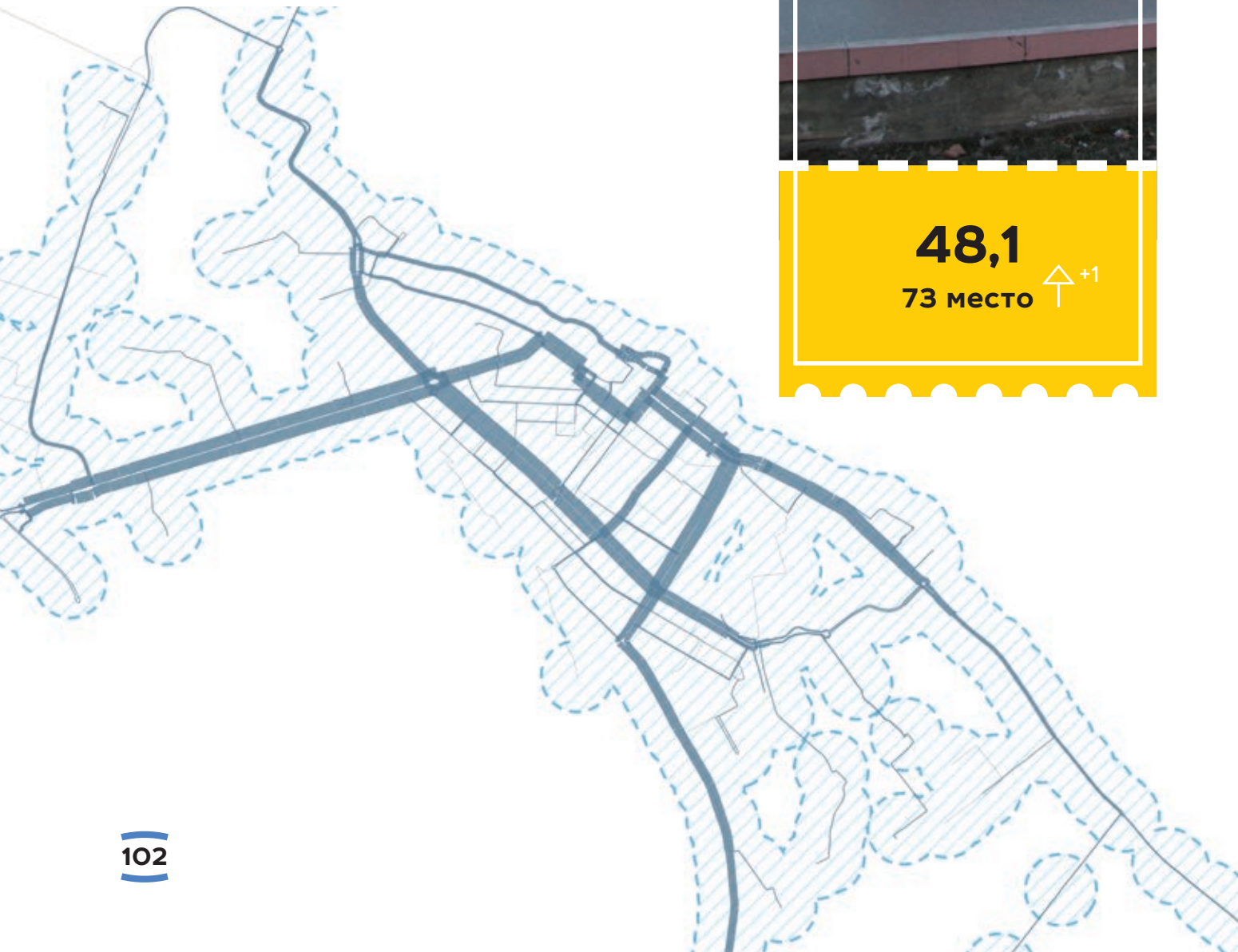
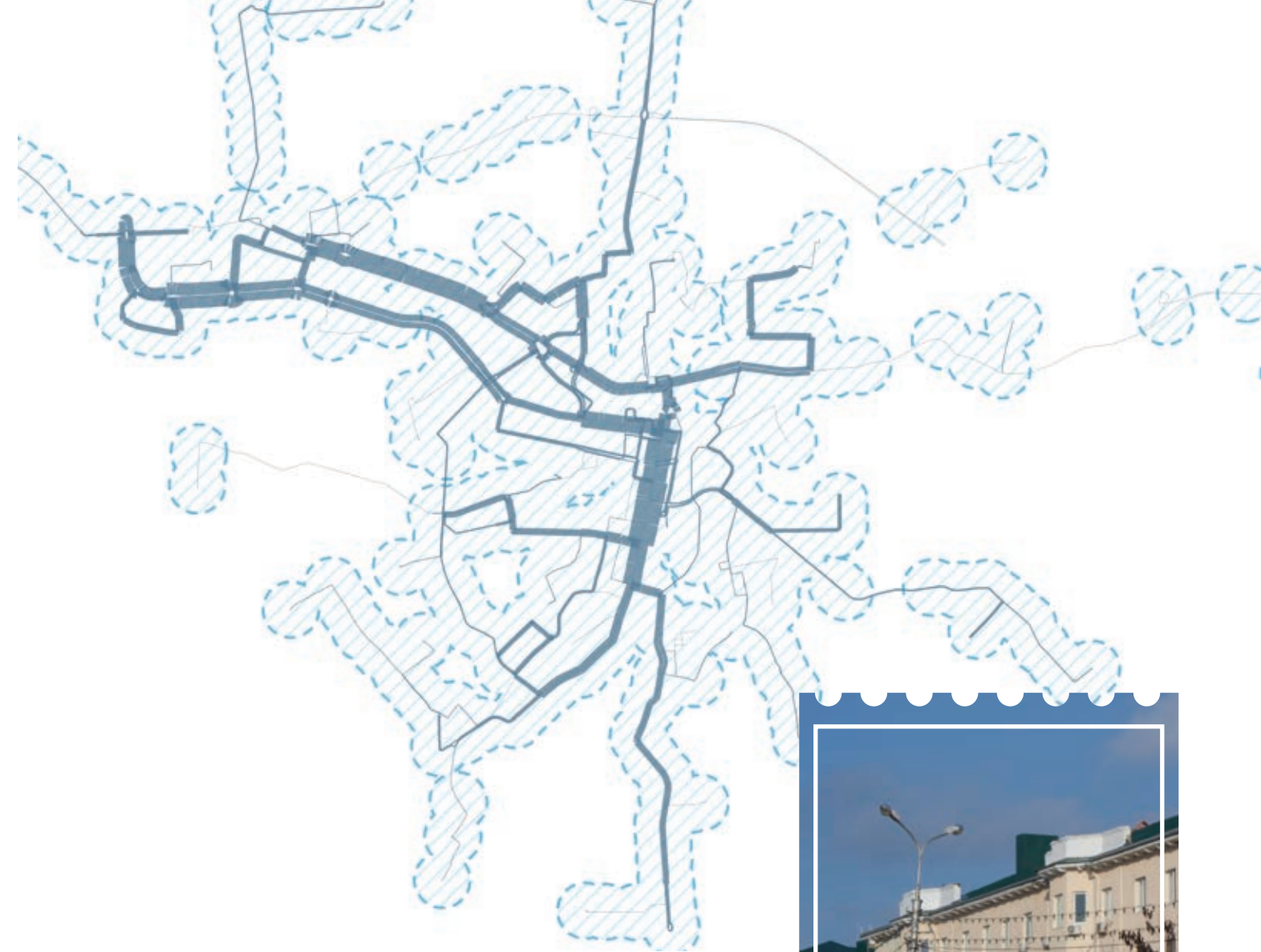
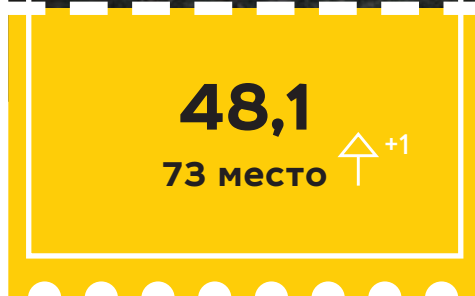
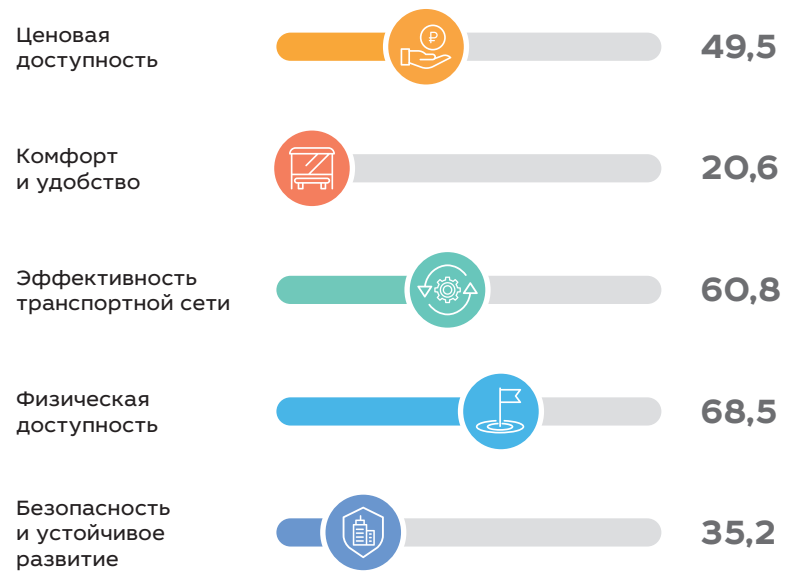
**48,8**  
72 место ↓-7



# Махачкала



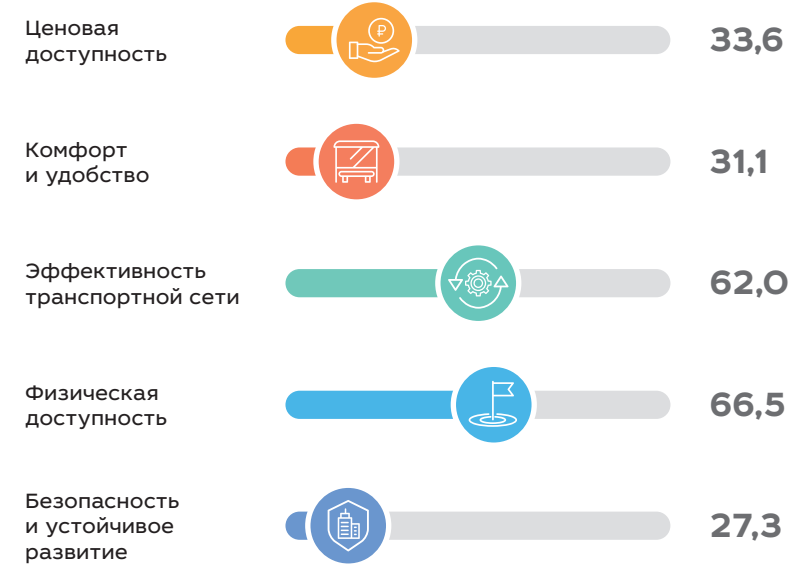
Население 736 тыс. человек



# Пенза



Население 520 тыс. человек

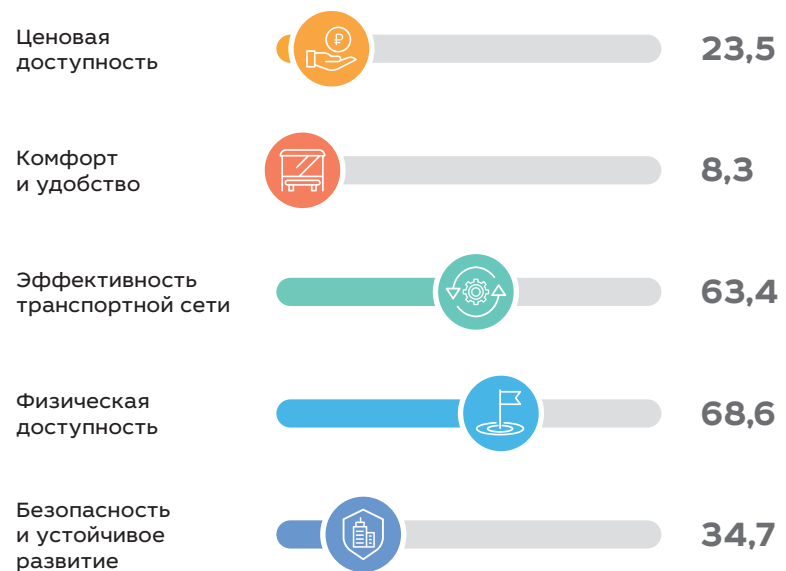




# Владикавказ



Население 321 тыс. человек



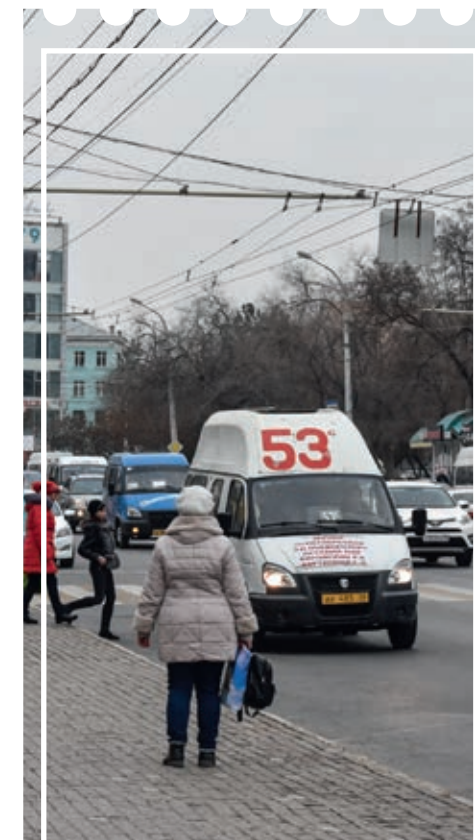
**41,8**  
75 место



# Астрахань



Население 530 тыс. человек



**36,6**  
76 место



## Краткие выводы

Как и в предыдущем выпуске, мы разделили города на три группы (миллионники, крупные (500-1000 тыс. чел.) и средние (<500 тыс. чел.)) и произвели дополнительное ранжирование внутри каждой из них.

Если говорить об изменениях в рейтинге, то в целом значимых изменений не произошло. Укрупненно можно выделить 3 группы городов – «лидеров», «аутсайдеров» и наиболее многочисленную среднюю группу. Существенного улучшения позиций в рейтинге смогли добиться только те города, где были проведены хотя бы частичные реформы в 2020 году – в первую очередь речь идет о Твери и Новокузнецке. Однако, признаков кардинального изменения подходов к организации движения общественного транспорта не происходит, что еще больше выделяет на общем фоне реализованный проект приоритизации общественного транспорта в Белгороде. Сформированный на принципах БРТ (ускоренного автобусного транспорта) выделенный коридор является уникальным для нашей страны и заслуживает особого внимания.

Значительные изменения в средней группе обусловлены в большинстве случаев не столько какими-то серьезным улучшением или, наоборот, ухудшением ситуации в городе, сколько очень близкими значениями между городами, в результате чего потеря (или получение) даже одного балла может привести к существенному изменению места в рейтинге.

По уровню тарифов, одному из наиболее важных факторов для пользователей, города разделились на две примерно равные группы относительно уровня социально обоснованного тарифа. При этом зависимости от размера города выявлено не было.

Прошлый год также показал, как важно иметь регулируемый тариф. Те города, в которых маршруты работают на принципах нерегулируемого тарифа, повсеместно оказались перед угрозой неконтролируемого роста стоимости проезда (на слуху истории с повышением тарифов на так называемых «маршрутных такси» в Уфе, Петрозаводске, Челябинске), что привело к росту недовольства среди населения. Попытки сгладить ситуацию и вернуть тарифы или добиться не столь значительного повышения, в свою очередь, приводят к конфликтам уже с перевозчиками. Таким образом, это лишний раз показывает, что правила игры должны быть определены заранее и быть максимально прозрачны.

Если говорить о маршрутных сетях, то в ряде городов отмечается значительная непрямолинейность маршрутов. Попытка охватить как можно большую территорию одним маршрутом достаточно понятна – так пытаются увеличить среднюю загрузку на маршруте, однако на практике это может приводить к обратной ситуации, когда пользователи будут предпочитать другие виды транспорта (от личного автомобиля до электросамоката) из-за неконкурентоспособного времени поездки на таких маршрутах.

Также необходимо более вдумчиво подходить и к составу и численности парка подвижного состава. С одной стороны, чем больше транспортных средств выходит на линию, тем ниже среднее время ожидания на остановке, однако когда на маршрутах присутствует избыток транспортных средств, это влечет за собой целый спектр проблем:

- «гонки» водителей между собой, для того чтобы первым успеть на следующую остановку, и, как следствие, снижение уровня безопасности;
- снижение скорости, когда несколько транспортных средств следуют «гуськом» друг за другом и вынуждены стоять в очереди перед остановкой (или высаживать пассажиров за её пределами, что также снижает уровень безопасности);
- неравномерная загрузка подвижного состава и пр.

С другой стороны, увлечение исключительно подвижным составом большой вместимости, особенно в случае малых городов, может приводить к обратной ситуации – длительному ожиданию транспорта на остановке и, соответственно, резкому снижению его привлекательности. Удержать пассажира при этом можно за счет развития сервисов информирования и четкого соблюдения устанавливаемых расписаний движения.

Статистика говорит о том, что открытыми данными о расписаниях движения в том или ином виде располагает большинство городов рейтинга, при этом почти все из них полностью или частично подключены к сервисам отслеживания транспорта в режиме онлайн. Однако по-настоящему единые сайты транспортного обслуживания города и/или сколько-либо функциональные транспортные приложения, агрегирующие всю необходимую для пассажира информацию в одном месте, представлены единичными образцами.

Существенных изменений в работе электротранспорта за прошедший год не произошло. В отдельных городах завершился демонтаж контактной сети троллейбусов. Активно обсуждаемые и разрабатываемые проекты развития сегодня сконцентрированы на восстановлении, реконструкции и развитии трамвайного движения. При этом троллейбус нельзя отнести к исчезающим видам транспорта. Некоторые города присматриваются и реализуют проекты по расширению и усилению троллейбусных сетей как за счет новых линий, так и за счет троллейбусов с увеличенным автономным ходом<sup>3</sup>.

В заключение следует отметить, что несмотря на достаточно тяжелый прошедший год, в ряде городов был осуществлен настоящий рывок в части улучшения системы общественного транспорта, что лишний раз доказывает, что при наличии желания и политической воли, можно осуществлять преобразования даже при негативных внешних факторах.

<sup>3</sup> На момент подготовки материала строится новая троллейбусная линия в Иваново, в Красноярске впервые с 2004 года организован троллейбусный маршрут между левым и правым берегами Енисея.



Таблица 3

## Рейтинг городов-миллионников

Место в группе	Позиция в рейтинге	Город	Население, млн чел.	Физическая доступность	Ценовая доступность	Эффективность транспортной сети	Комфорт и удобство	Безопасность и устойчивое развитие	ИТОГОВЫЙ РЕЙТИНГ	Изменение позиции*
-	-	Референтные значения	-	21	17	25	20	17	100	-
1	1	Екатеринбург	1,53	16,1	13,6	17,7	17,5	9,9	74,6	Сохр.
2	2	Пермь	1,06	13,2	14,6	17,4	19,0	8,5	72,8	↑
3	3	Казань	1,26	17,0	9,4	20,0	16,9	9,2	72,5	↑
4	5	Н. Новгород	1,27	17,0	13,0	16,4	14,0	8,1	68,4	↑
5	7	Самара	1,16	16,7	9,2	17,2	16,4	7,2	66,6	↓
6	8	Волгоград	1,01	16,7	10,2	17,6	15,5	6,3	66,3	↓
7	9	Новосибирск	1,63	16,8	8,3	17,2	14,7	9,0	66,0	↓
8	12	Ростов-на-Дону	1,14	14,3	8,8	16,8	16,6	7,5	64,0	↑
9	13	Красноярск	1,09	14,1	8,1	19,1	13,9	8,7	63,9	↑
10	15	Саратов	0,84	14,4	9,0	18,4	11,7	9,3	62,8	↑
11	16	Краснодар	1,02	14,2	8,1	17,5	15,7	6,8	62,3	↓
12	17	Челябинск	1,20	13,4	11,7	15,5	15,0	6,5	62,3	↓
13	27	Омск	1,15	13,7	9,9	16,0	13,9	7,0	60,6	↓
14	45	Уфа	1,14	13,3	10,2	16,7	12,1	5,5	57,7	↓
15	63	Воронеж	1,06	13,7	8,1	13,2	9,2	8,3	52,5	↑

Таблица 4

## Рейтинг крупных городов

Место в группе	Позиция в рейтинге	Город	Население, млн чел.	Физическая доступность	Ценовая доступность	Эффективность транспортной сети	Комфорт и удобство	Безопасность и устойчивое развитие	ИТОГОВЫЙ РЕЙТИНГ	Изменение позиции*
-	-	Референтные значения	-	21	17	25	20	17	100	-
1	4	Ижевск	0,65	13,9	11,4	18,2	17,6	10,4	71,6	↓
2	6	Новокузнецк	0,55	13,3	11,2	15,7	17,6	9,0	66,9	↑
3	11	Киров	0,54	13,8	12,7	14,6	17,1	7,2	65,3	↓
4	18	Кемерово	0,56	14,1	8,1	16,5	14,2	9,2	62,1	↑
5	20	Чебоксары	0,51	14,1	8,0	16,9	13,8	8,8	61,7	↓
6	22	Наб. Челны	0,53	12,6	9,5	18,5	13,2	7,6	61,4	↓
7	23	Ульяновск	0,65	14,2	10,6	18,0	10,6	7,9	61,4	↓
8	26	Тула	0,54	14,0	10,2	17,0	12,8	6,7	60,8	↓
9	28	Тюмень	0,81	13,7	8,1	15,4	14,9	8,4	60,5	↓
10	29	Ярославль	0,61	13,5	9,3	16,8	13,8	6,7	60,1	↑
11	33	Липецк	0,51	13,0	8,1	15,9	13,9	8,6	59,6	↑
12	39	Барнаул	0,70	13,9	8,4	17,0	12,5	6,6	58,4	↓
13	47	Рязань	0,54	14,1	9,8	15,0	12,6	5,9	57,5	↓
14	48	Тольятти	0,70	13,8	9,0	13,2	13,8	7,6	57,5	↑
15	53	Хабаровск	0,62	13,1	8,4	17,3	12,4	5,2	56,4	↓
16	54	Томск	0,60	13,9	9,3	15,6	8,5	8,2	55,5	↑
17	55	Сочи	0,53	13,6	8,1	13,0	14,3	6,4	55,4	↑
18	56	Владивосток	0,63	13,6	8,1	15,9	11,4	5,6	54,6	↓
19	60	Иркутск	0,62	13,5	10,5	16,2	7,8	6,0	54,0	↓
20	68	Оренбург	0,59	13,5	8,3	14,6	7,4	5,5	49,4	↓
21	73	Махачкала	0,74	14,4	8,4	15,2	4,1	6,0	48,1	↑
22	74	Пенза	0,52	14,0	5,7	15,5	6,2	4,6	46,0	↓
23	76	Астрахань	0,53	14,4	3,2	12,7	1,9	4,3	36,6	Сохр.



## Рейтинг средних городов

Место в группе	Позиция в рейтинге	Город	Население, млн чел.	Физическая доступность	Ценовая доступность	Эффективность транспортной сети	Комфорт и удобство	Безопасность и устойчивое развитие	ИТОГОВЫЙ РЕЙТИНГ	Изменение позиции*
-	-	Референтные значения	-	21	17	25	20	17	100	-
1	10	Тверь	0,43	14,3	14,0	12,1	18,2	7,3	66,0	↑
2	14	Магнитогорск	0,41	13,8	10,4	17,0	14,7	7,8	63,6	↓
3	19	Мурманск	0,29	14,2	10,8	15,0	14,7	7,2	62,0	Нов.
4	21	Симферополь	0,36	13,9	9,7	15,9	12,3	9,7	61,6	↑
5	24	В. Новгород	0,22	13,6	9,7	16,3	15,0	6,7	61,3	Нов.
6	25	Иваново	0,40	14,2	9,9	14,9	14,7	7,4	61,2	↓
7	30	Брянск	0,42	14,2	10,8	15,2	12,3	7,2	59,7	↓
8	31	Владимир	0,36	14,0	11,1	14,5	13,2	6,9	59,6	↑
9	32	Сургут	0,38	13,2	11,3	12,9	14,3	7,8	59,6	↑
10	34	Смоленск	0,33	14,0	9,1	16,9	13,1	6,5	59,6	↓
11	35	Якутск	0,34	13,4	12,5	15,0	12,2	6,3	59,4	↓
12	36	Калининград	0,49	14,2	8,0	14,1	15,7	7,3	59,2	↑
13	37	Череповец	0,31	13,0	7,2	17,8	12,4	8,6	59,0	↑
14	38	Севастополь	0,45	13,8	8,1	14,3	13,4	9,0	58,6	↓
15	40	Тамбов	0,29	14,3	11,2	12,6	14,0	6,3	58,4	Нов.
16	41	Белгород	0,39	13,8	8,1	17,6	9,8	9,2	58,4	↑
17	42	Вологда	0,32	13,8	12,3	13,4	14,7	4,1	58,4	Нов.
18	43	Орёл	0,31	14,2	8,7	14,4	14,0	6,8	58,1	Нов.
19	44	Йошкар-Ола	0,29	13,8	8,4	16,3	12,9	6,5	58,0	Нов.
20	46	Сыктывкар	0,26	13,9	8,1	14,5	14,9	6,4	57,7	Нов.
21	49	Волжский	0,32	14,3	10,5	17,2	9,5	6,0	57,5	↓
22	50	Псков	0,21	13,4	8,9	12,4	14,2	8,0	57,0	Нов.
23	51	Калуга	0,35	12,2	8,8	15,4	13,1	7,1	56,6	↓
24	52	Н. Тагил	0,35	13,4	8,9	16,4	9,8	8,1	56,6	↓
25	57	Петрозаводск	0,28	13,9	9,1	15,9	9,4	6,1	54,4	Нов.
26	58	Курск	0,45	14,3	8,6	14,1	11,1	6,0	54,1	↓
27	59	Кострома	0,28	13,8	8,4	15,8	9,7	6,4	54,0	Нов.
28	61	Улан-Удэ	0,44	14,1	8,1	17,9	5,7	7,2	53,0	↓

Место в группе	Позиция в рейтинге	Город	Население, млн чел.	Физическая доступность	Ценовая доступность	Эффективность транспортной сети	Комфорт и удобство	Безопасность и устойчивое развитие	ИТОГОВЫЙ РЕЙТИНГ	Изменение позиции*
-	-	Референтные значения	-	21	17	25	20	17	100	-
29	62	Архангельск	0,35	13,4	8,1	13,4	10,7	7,2	52,8	↑
30	64	Грозный	0,32	13,9	7,4	15,2	4,6	11,1	52,1	Нов.
31	65	Благовещенск	0,23	14,0	8,1	13,4	8,2	6,8	50,5	Нов.
32	66	Курган	0,31	13,9	6,5	12,3	12,3	5,1	50,2	Нов.
33	67	Нальчик	0,27	14,4	8,1	16,5	4,2	6,6	49,7	Нов.
34	69	Чита	0,35	14,0	7,5	15,8	4,8	7,0	49,0	↑
35	70	Таганрог	0,25	14,4	4,0	17,7	5,1	7,6	48,8	Нов.
36	71	Саранск	0,35	13,1	7,8	14,0	8,1	5,8	48,8	Сохр.
37	72	Ставрополь	0,45	14,4	7,5	16,0	5,8	5,1	48,8	↓
38	75	Владикавказ	0,32	14,4	4,0	15,8	1,7	5,9	41,8	Нов.



Основные показатели, характеризующие качество систем общественного транспорта

Порядковый номер в рейтинге	Город	Физическая доступность	Ценовая доступность	Эффективность транспортной сети	Комфорт и удобство	Безопасность и устойчивое развитие	ИТОГОВЫЙ РЕЙТИНГ	Изменение позиции*	Численность населения	Суточный пассажиропоток	Количество трамвайных маршрутов	Количество троллейбусных маршрутов	Количество автобусных маршрутов	Количество линий магистрального транспорта	Маршрутный коэффициент	Коэффициент прямолинейности маршрутов НОТ	Количество трамваев	Средний возраст трамваев	Количество троллейбусов	Средний возраст троллейбусов	Количество автобусов, всего по городу	Количество автобусов, всего по Реестру	Количество автобусов БВ и ОБВ по Реестру	Средний возраст автобусов	Доля ТС большой вместимости	Доля ТС с наличием низкого пола	Возраст ТС относительно нормативов	Доля электротранспорта в парке ТС	Доля ТС в парке	
																														млн чел.
-	Референтные значения	21	17	25	20	17	100	-	-	-	-	-	-	-	4,0	1,27	-	-	-	-	-	-	-	-	80	100	95	50	100	
1	Екатеринбург	16,1	13,6	17,7	17,5	9,9	74,6	Сохр.	1,526	820	31	17	68		1	4,14	1,69	455	35,4	237	21,1	1128	1072	356	8,7	59	25	119	39	92
2	Пермь	13,2	14,6	17,4	19,0	8,5	72,8	↑	1,055	646	7	-	75		-	3,07	1,69	163	16,3	-	-	1987	854	602	8,2	75	63	113	17	78
3	Казань	17,0	9,4	20,0	16,9	9,2	72,5	↑	1,257	714	5	10	55		1	3,28	1,80	111	5,3	181	6,4	1228	746	697	6,5	95	76	79	28	91
4	Ижевск	13,9	11,4	18,2	17,6	10,4	71,6	↓	0,648	479	11	11	38		-	3,88	1,76	238	36,7	197	27,1	697	486	369	9,4	87	16	132	47	90
5	Нижний Новгород	17,0	13,0	16,4	14,0	8,1	68,4	↑	1,272	845	13	15	90		2	5,51	1,78	332	26,2	211	14,2	1771	1276	578	6,9	62	33	93	30	71
6	Новокузнецк	13,3	11,2	15,7	17,6	9,0	66,9	↑	0,549	348	6	7	39		-	3,27	1,88	105	21,3	48	14,1	1082	292	172	6,0	73	30	84	34	76
7	Самара	16,7	9,2	17,2	16,4	7,2	66,6	↓	1,157	513	24	15	73		1	4,31	1,75	423	33,1	234	20,3	1737	1303	135	9,4	40	23	126	34	87
8	Волгоград	16,7	10,2	17,6	15,5	6,3	66,3	↓	1,009	605	12	4	55		2	3,60	1,76	328	34,0	197	18,9	2726	1240	221	10,1	42	14	138	30	78
9	Новосибирск	16,8	8,3	17,2	14,7	9,0	66,0	↓	1,626	1410	10	13	116		2	5,17	2,06	167	20,2	272	18,8	2531	1560	615	7,8	53	17	107	22	88
10	Тверь	14,3	14,0	12,1	18,2	7,3	66,0	↑	0,425	319	-	-	28		-	3,48	2,36	9	10,0	-	-	945	271	91	4,7	36	51	66	4	68
11	Киров	13,8	12,7	14,6	17,1	7,2	65,3	↓	0,544	259	-	7	44		-	3,76	2,07	-	-	108	12,5	754	408	222	11,0	64	11	145	21	92
12	Ростов-на-Дону	14,3	8,8	16,8	16,6	7,5	64,0	↑	1,138	573	5	11	89		-	4,57	1,49	62	13,2	141	11,7	1133	983	537	5,5	62	55	75	17	81
13	Красноярск	14,1	8,1	19,1	13,9	8,7	63,9	↑	1,095	562	4	5	53		-	4,23	2,06	57	31,8	110	12,6	1236	891	478	10,5	61	42	141	16	86
14	Магнитогорск	13,8	10,4	17,0	14,7	7,8	63,6	↓	0,413	88	39	-	37		-	6,94	1,78	199	22,9	-	-	1012	857	8	7,6	20	3	103	19	92
15	Саратов	14,4	9,0	18,4	11,7	9,3	62,8	↑	0,838	367	10	12	82		-	3,85	1,65	187	30,1	204	9,8	1526	849	240	8,4	51	32	110	32	87
16	Краснодар	14,2	8,1	17,5	15,7	6,8	62,3	↓	1,022	749	16	12	84		-	4,05	1,79	328	23,3	187	15,9	2228	982	63	9,6	39	13	126	34	97
17	Челябинск	13,4	11,7	15,5	15,0	6,5	62,3	↓	1,197	797	14	13	61		-	5,28	1,67	304	32,0	228	22,4	2053	1329	130	8,3	36	6	116	29	91
18	Кемерово	14,1	8,1	16,5	14,2	9,2	62,1	↑	0,556	345	5	11	112		-	5,64	1,66	81	18,6	100	11,6	892	467	128	8,3	48	26	109	28	89
19	Мурманск	14,2	10,8	15,0	14,7	7,2	62,0	Нов.	0,288	137	-	4	27		-	3,58	1,79	-	-	108	9,4	563	234	82	7,8	56	20	101	32	92
20	Чебоксары	14,1	8,0	16,9	13,8	8,8	61,7	↓	0,508	291	-	17	25		-	4,12	1,94	-	-	292	13,2	1659	293	39	8,5	57	11	113	50	95
21	Симферополь	13,9	9,7	15,9	12,3	9,7	61,6	↑	0,362	108	-	11	42		-	4,34	1,74	-	-	233	13,9	952	424	134	9,5	56	29	123	35	81
22	Набережные Челны	12,6	9,5	18,5	13,2	7,6	61,4	↓	0,534	219	11	-	23		-	4,43	1,87	114	26,8	-	-	975	270	23	7,7	37	11	107	31	98
23	Ульяновск	14,2	10,6	18,0	10,6	7,9	61,4	↓	0,650	189	11	10	57		-	4,52	1,83	207	24,4	88	14,6	2482	1567	25	8,5	17	4	116	16	95
24	Великий Новгород	13,6	9,7	16,3	15,0	6,7	61,3	Нов.	0,225	101	-	5	39		-	4,13	1,73	-	-	57	15,4	454	253	216	9,8	88	27	133	18	95
25	Иваново	14,2	9,9	14,9	14,7	7,4	61,2	↓	0,405	203	-	11	35		-	4,99	1,96	-	-	145	14,6	811	494	2	8,8	23	6	118	23	94
26	Тула	14,0	10,2	17,0	12,8	6,7	60,8	↓	0,543	375	10	6	79		-	3,59	1,66	94	20,3	100	9,3	2454	1395	116	11,6	20	13	158	12	84

\* Изменение мест приведено для перечня городов без учета добавленных; Нов. – новый город, Сохр. – сохранение позиции в рейтинге; стрелками отображено движение вверх/вниз.



Порядковый номер в рейтинге	Город	Физическая доступность	Ценовая доступность	Эффективность транспортной сети	Комфорт и удобство	Безопасность и устойчивое развитие	ИТОГОВЫЙ РЕЙТИНГ	Изменение позиции*	Численность населения	Суточный пассажиропоток	Количество трамвайных маршрутов	Количество троллейбусных маршрутов	Количество автобусных маршрутов	Количество линий магистрального транспорта	Маршрутный коэффициент	Коэффициент прямолинейности маршрутов НОТ	Количество трамваев	Средний возраст трамваев	Количество троллейбусов	Средний возраст троллейбусов	Количество автобусов, всего по городу	Количество автобусов, всего по Реестру	Количество автобусов БВ и ОБВ по Реестру	Средний возраст автобусов	Доля ТС большой вместимости	Доля ТС с наличием низкого пола	Возраст ТС относительно нормативов	Доля электротранспорта в парке ТС	Доля ТС в парке
-	Референтные значения	21	17	25	20	17	100	-	-	-	-	-	-	-	4,0	1,27	-	-	-	-	-	-	-	-	80	100	95	50	100
27	Омск	13,7	9,9	16,0	13,9	7,0	60,6	↓	1,155	539	6	8	119	-	5,63	1,89	104	17,3	163	10,7	4323	2206	230	10,1	20	6	139	11	71
28	Тюмень	13,7	8,1	15,4	14,9	8,4	60,5	↓	0,807	412	-	-	89	-	3,71	1,84	-	-	-	-	1344	1052	410	4,6	39	53	66	0	99
29	Ярославль	13,5	9,3	16,8	13,8	6,7	60,1	↑	0,608	315	4	7	90	-	6,37	1,61	67	17,9	112	12,6	1086	756	212	7,3	42	22	99	19	90
30	Брянск	14,2	10,8	15,2	12,3	7,2	59,7	↓	0,420	94	-	12	62	-	6,43	2,31	-	-	96	13,9	1109	1145	63	7,4	13	19	102	8	95
31	Владимир	14,0	11,1	14,5	13,2	6,9	59,6	↑	0,359	177	-	7	36	-	4,43	1,87	-	-	75	12,9	462	259	241	14,5	95	71	187	22	92
32	Сургут	13,2	11,3	12,9	14,3	7,8	59,6	↑	0,381	77	-	-	34	-	3,97	1,87	-	-	-	-	359	217	104	9,2	48	58	131	0	99
33	Липецк	13,0	8,1	15,9	13,9	8,6	59,6	↑	0,509	244	4	-	61	-	5,38	2,04	55	28,2	-	-	976	472	309	11,6	69	52	162	10	90
34	Смоленск	14,0	9,1	16,9	13,1	6,5	59,6	↓	0,325	99	4	4	58	-	4,76	1,73	69	18,8	76	18,7	808	585	34	9,0	25	7	121	20	89
35	Якутск	13,4	12,5	15,0	12,2	6,3	59,4	↓	0,340	140	-	-	19	-	2,39	2,47	-	-	-	-	683	752	0	10,1	0	0	144	0	80
36	Калининград	14,2	8,0	14,1	15,7	7,3	59,2	↑	0,489	545	1	3	44	-	3,41	1,81	22	30,3	45	11,1	598	480	295	10,1	66	59	137	12	96
37	Череповец	13,0	7,2	17,8	12,4	8,6	59,0	↑	0,315	247	4	-	34	-	3,95	1,82	52	28,9	-	-	553	340	289	10,9	87	42	150	13	85
38	Севастополь	13,8	8,1	14,3	13,4	9,0	58,6	↓	0,449	307	-	15	86	-	4,53	1,99	-	-	322	6,9	700	860	75	8,2	34	30	91	27	70
39	Барнаул	13,9	8,4	17,0	12,5	6,6	58,4	↓	0,697	548	8	3	56	-	3,97	1,90	242	34,5	60	15,3	1454	730	190	12,4	48	15	165	29	82
40	Тамбов	14,3	11,2	12,6	14,0	6,3	58,4	Нов.	0,292	107	-	3	61	-	6,13	2,22	-	-	26	10,2	737	340	218	9,6	67	18	134	7	91
41	Белгород	13,8	8,1	17,6	9,8	9,2	58,4	↑	0,394	96	-	4	101	-	3,93	1,84	-	-	53	9,3	703	595	175	8,5	35	35	117	8	89
42	Вологда	13,8	12,3	13,4	14,7	4,1	58,4	Нов.	0,317	181	-	1	40	-	3,67	1,66	-	-	34	14,9	448	295	182	10,4	66	32	144	10	71
43	Орёл	14,2	8,7	14,4	14,0	6,8	58,1	Нов.	0,309	123	1	4	34	-	5,00	1,64	82	36,8	67	12,3	947	331	24	7,9	36	8	110	31	85
44	Йошкар-Ола	13,8	8,4	16,3	12,9	6,5	58,0	Нов.	0,286	73	-	10	18	-	3,41	1,79	-	-	146	27,0	797	409	0	8,8	26	2	127	26	96
45	Уфа	13,3	10,2	16,7	12,1	5,5	57,7	↓	1,140	684	7	10	74	-	4,61	1,91	131	32,6	163	12,7	3026	2236	281	9,5	23	15	131	12	65
46	Сыктывкар	13,9	8,1	14,5	14,9	6,4	57,7	Нов.	0,260	100	-	-	35	-	2,95	1,69	-	-	-	-	463	311	151	8,2	49	19	117	0	78
47	Рязань	14,1	9,8	15,0	12,6	5,9	57,5	↓	0,539	327	-	12	52	-	5,27	1,99	-	-	194	15,4	681	730	69	7,8	28	16	104	21	89
48	Тольятти	13,8	9,0	13,2	13,8	7,6	57,5	↑	0,699	279	-	12	70	-	6,07	2,09	-	-	79	7,1	1166	693	245	9,1	42	31	124	10	99
49	Волжский	14,3	10,5	17,2	9,5	6,0	57,5	↓	0,324	123	7	-	31	-	4,72	1,53	80	31,6	-	-	891	478	102	11,3	33	10	157	14	94
50	Псков	13,4	8,9	12,4	14,2	8,0	57,0	Нов.	0,210	79	-	-	27	-	2,67	1,60	-	-	-	-	724	114	84	8,7	74	18	124	0	94
51	Калуга	12,2	8,8	15,4	13,1	7,1	56,6	↓	0,348	266	-	11	61	-	4,22	1,41	-	-	99	13,2	1208	620	47	7,8	20	8	108	14	88
52	Нижний Тагил	13,4	8,9	16,4	9,8	8,1	56,6	↓	0,352	301	11	-	46	-	4,27	1,95	111	14,4	-	-	866	595	4	11,7	16	5	154	16	72

\* Изменение мест приведено для перечня городов без учета добавленных; Нов. – новый город, Сохр. – сохранение позиции в рейтинге; стрелками отображено движение вверх/вниз.



Порядковый номер в рейтинге	Город	Физическая доступность	Ценовая доступность	Эффективность транспортной сети	Комфорт и удобство	Безопасность и устойчивое развитие	ИТОГОВЫЙ РЕЙТИНГ	Изменение позиции*	Численность населения	Суточный пассажиропоток	Количество трамвайных маршрутов	Количество троллейбусных маршрутов	Количество автобусных маршрутов	Количество линий магистрального транспорта	Маршрутный коэффициент	Коэффициент прямолинейности маршрутов НОТ	Количество трамваев	Средний возраст трамваев	Количество троллейбусов	Средний возраст троллейбусов	Количество автобусов, всего по городу	Количество автобусов, всего по Реестру	Количество автобусов БВ и ОБВ по Реестру	Средний возраст автобусов	Доля ТС большой вместимости	Доля ТС с наличием низкого пола	Возраст ТС относительно нормативов	Доля электротранспорта в парке ТС	Доля ТС в парке
-	Референтные значения	21	17	25	20	17	100	-	-	-	-	-	-	-	4,0	1,27	-	-	-	-	-	-	-	-	80	100	95	50	100
53	Хабаровск	13,1	8,4	17,3	12,4	5,2	56,4	↓	0,616	205	3	1	58	-	3,73	1,67	54	24,5	54	13,1	1076	638	386	11,2	66	28	152	14	95
54	Томск	13,9	9,3	15,6	8,5	8,2	55,5	↑	0,598	163	5	6	29	-	3,45	2,39	49	21,3	102	11,6	1038	521	0	9,0	22	9	121	22	70
55	Сочи	13,6	8,1	13,0	14,3	6,4	55,4	↑	0,530	252	-	-	114	-	3,25	2,36	-	-	-	-	1673	845	174	8,8	21	23	125	0	94
56	Владивосток	13,6	8,1	15,9	11,4	5,6	54,6	↓	0,635	324	1	2	87	-	4,04	1,96	21	24,5	15	13,4	893	592	258	9,1	47	16	127	6	55
57	Петрозаводск	13,9	9,1	15,9	9,4	6,1	54,4	Нов.	0,281	61	-	6	17	-	3,58	1,80	-	-	88	16,8	475	319	0	9,8	22	6	132	22	85
58	Курск	14,3	8,6	14,1	11,1	6,0	54,1	↓	0,453	307	4	7	94	-	9,93	1,83	60	27,7	60	9,9	1166	602	27	9,6	20	4	131	17	93
59	Кострома	13,8	8,4	15,8	9,7	6,4	54,0	Нов.	0,277	87	-	6	36	-	4,83	1,82	-	-	53	13,4	338	525	29	6,6	14	8	91	9	94
60	Иркутск	13,5	10,5	16,2	7,8	6,0	54,0	↓	0,624	255	7	10	72	-	5,10	1,88	72	24,4	78	10,5	1803	986	177	9,7	29	9	133	13	93
61	Улан-Удэ	14,1	8,1	17,9	5,7	7,2	53,0	↓	0,439	208	4	-	65	-	5,00	2,09	82	18,4	-	-	2133	1833	17	10,0	5	1	140	4	99
62	Архангельск	13,4	8,1	13,4	10,7	7,2	52,8	↑	0,354	186	-	-	33	-	3,02	1,71	-	-	-	-	394	403	0	5,5	0	17	79	0	74
63	Воронеж	13,7	8,1	13,2	9,2	8,3	52,5	↑	1,058	848	-	2	95	-	4,94	1,92	-	-	61	11,1	2108	1442	212	7,4	18	18	104	4	90
64	Грозный	13,9	7,4	15,2	4,6	11,1	52,1	Нов.	0,322	44	-	-	37	-	2,32	1,71	-	-	-	-	523	695	0	10,6	0	1	151	0	100
65	Благовещенск	14,0	8,1	13,4	8,2	6,8	50,5	Нов.	0,232	107	-	-	32	-	2,62	1,75	-	-	-	-	611	465	44	11,4	9	1	162	0	99
66	Курган	13,9	6,5	12,3	12,3	5,1	50,2	Нов.	0,312	94	-	-	62	-	5,36	2,05	-	-	-	-	511	455	13	6,7	3	5	95	0	94
67	Нальчик	14,4	8,1	16,5	4,2	6,6	49,7	Нов.	0,266	81	-	6	29	-	2,86	1,75	-	-	19	9,5	691	1244	17	7,7	3	4	108	2	95
68	Оренбург	13,5	8,3	14,6	7,4	5,5	49,4	↓	0,587	493	-	4	50	-	3,29	2,48	-	-	53	11,0	973	1244	67	10,7	9	11	147	4	96
69	Чита	14,0	7,5	15,8	4,8	7,0	49,0	↑	0,352	175	-	4	39	-	3,53	1,84	-	-	98	12,3	431	917	0	6,9	10	24	92	10	99
70	Таганрог	14,4	4,0	17,7	5,1	7,6	48,8	Нов.	0,249	118	7	4	41	-	3,90	1,59	65	18,2	24	10,5	529	341	19	12,3	25	11	158	21	87
71	Саранск	13,1	7,8	14,0	8,1	5,8	48,8	Сохр.	0,350	210	-	10	37	-	4,62	2,15	-	-	95	9,4	680	529	76	9,3	27	20	122	15	90
72	Ставрополь	14,4	7,5	16,0	5,8	5,1	48,8	↓	0,451	263	-	6	47	-	5,05	1,97	-	-	63	12,4	1810	1737	59	9,5	7	2	133	4	96
73	Махачкала	14,4	8,4	15,2	4,1	6,0	48,1	↑	0,736	486	-	5	66	-	4,30	1,70	-	-	44	11,8	2578	2223	20	13,3	3	4	188	2	99
74	Пенза	14,0	5,7	15,5	6,2	4,6	46,0	↓	0,520	136	-	6	53	-	4,76	1,88	-	-	68	13,1	1114	966	133	10,4	19	13	144	7	95
75	Владикавказ	14,4	4,0	15,8	1,7	5,9	41,8	Нов.	0,321	175	3	-	43	-	3,58	2,06	28	37,1	-	-	429	1717	0	14,0	2	0	195	2	98
76	Астрахань	14,4	3,2	12,7	1,9	4,3	36,6	Сохр.	0,530	164	-	-	75	-	5,29	1,71	-	-	9	22,1	1018	1382	0	10,8	1	5	154	1	97

\* Изменение мест приведено для перечня городов без учета добавленных; Нов. – новый город, Сохр. – сохранение позиции в рейтинге; стрелками отображено движение вверх/вниз.



Основные показатели, характеризующие качество систем общественного транспорта

Порядковый номер в рейтинге	Город	Длина трамвайных путей	Длина действующих трамвайных путей	Длина троллейбусной контактной сети*	Длина действующей троллейбусной контактной сети	Коэффициент использования трамвайной сети	Коэффициент использования троллейбусной сети	Длина выделенных полос нерельсового ОТ	Процент обособления трамвайных путей	Доля сегментов в режиме загрузки выше среднего	Среднее время ожидания ТС на остановке	Среднее время ожидания маршрута на остановке	СОТ	Средняя стоимость разового билета	Средняя стоимость билета при оплате картой**	Стоимость проездного билета	Процент маршрутов наземного ОТ в системе проездного билета	Стоимость пересадочного билета	Процент маршрутов наземного ОТ в системе пересадочного билета	Наличие транспортной карты	Функция дистанционного пополнения баланса	Система бесконтактной оплаты проезда	Наличие транспортного приложения	Информация о движении ОТ в режиме online	Наличие сайта с расписаниями движения	Схемы маршрутов	Фирменный стиль ОТ	
																												км
-	Референтные значения	-	-	-	-	100,0	100,0	-	100,0	0,0	2,5	5,0	-	-	-	-	100	-	100	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
1	Екатеринбург	78	76	75	72	96,3	97,1	15,3	90,9	3,2	2,0	7,6	32,9	28,5	26,5	2380	100	40	100	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
2	Пермь	49	41	-	-	84,2	-	12,4	90,8	1,6	2,1	6,9	25,7	26,0	24,2	2232	91	24	91	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
3	Казань	64	59	87	71	93,2	82,2	187,0	90,3	7,6	1,8	6,1	29,6	35,0	27,0	2800	100	-	-	✓	✓	✓	-	✓	✓	✓	✓	✓
4	Ижевск	32	32	49	45	99,4	92,6	8,2	98,7	3,4	1,8	7,2	23,9	25,0	23,0	2487	83	23	37	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
5	Нижний Новгород	76	72	114	89	95,0	78,1	3,3	71,0	13,7	1,3	7,3	27,4	28,6	27,1	2300	72	26	72	✓	✓	✓	-	✓	-	✓	-	
6	Новокузнецк	45	40	34	32	89,6	95,1	0,0	72,8	0,2	2,8	9,5	24,4	20,0	20,0	-	-	20	69	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
7	Самара	70	70	71	54	99,3	76,7	9,6	54,8	6,5	1,4	7,3	25,6	32,7	32,7	1865	100	-	-	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
8	Волгоград	60	55	50	40	91,6	80,5	17,1	89,9	8,3	1,5	5,2	22,2	25,0	22,3	2340	55	30	55	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	-
9	Новосибирск	65	64	104	93	98,5	89,8	39,5	77,5	9,7	1,4	7,4	28,2	25,3	25,3	-	-	24	20	✓	✓	✓	✓	✓	✓	±	-	
10	Тверь	11	0	-	-	0,0	-	0,0	-	0,0	3,0	10,3	22,1	29,0	25,0	1400	100	30	100	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
11	Киров	-	-	44	39	-	87,3	0,0	-	1,9	2,0	8,3	21,3	26,0	21,0	1950	100	34	100	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
12	Ростов-на-Дону	25	24	82	65	95,0	79,3	36,5	27,2	8,8	1,7	7,5	27,4	24,6	22,1	1657	19	-	-	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	-
13	Красноярск	23	23	51	45	99,5	88,4	57,1	82,6	8,1	1,5	6,4	27,9	25,4	25,4	-	-	-	-	✓	-	✓	✓	✓	✓	±	✓	
14	Магнитогорск	78	76	-	-	97,1	-	0,0	80,0	6,6	1,7	11,5	22,8	22,6	21,4	1000	51	-	-	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	-
15	Саратов	55	54	58	57	98,6	98,6	18,7	74,3	15,1	1,1	4,6	20,5	23,0	20,6	1350	21	32	21	✓	✓	✓	-	±	-	±	-	
16	Краснодар	53	53	80	71	98,4	88,5	22,2	81,4	9,6	1,3	6,0	35,3	28,8	28,8	-	-	-	-	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
17	Челябинск	66	66	83	81	100,0	97,5	2,2	73,4	6,2	1,7	9,2	22,8	24,8	23,4	2200	61	25	61	✓	✓	✓	-	✓	✓	✓	✓	✓
18	Кемерово	43	41	45	44	97,3	98,2	8,4	94,5	3,9	2,3	14,1	24,4	20,8	20,8	-	-	-	-	✓	✓	✓	✓	✓	✓	±	-	
19	Мурманск	-	-	28	26	-	94,8	0,0	-	11,6	1,4	6,3	46,2	34,0	34,0	1700	61	-	-	✓	✓	✓	-	✓	✓	✓	✓	-
20	Чебоксары	-	-	77	76	-	99,0	12,2	-	10,7	1,2	5,8	18,9	26,6	22,6	1000	40	-	-	✓	✓	✓	✓	✓	-	✓	-	
21	Симферополь	-	-	74	73	-	98,8	0,0	-	7,5	1,8	7,4	21,2	22,0	17,0	1530	57	-	-	✓	✓	✓	-	✓	±	±	-	
22	Набережные Челны	54	53	-	-	98,4	-	49,1	100,0	2,6	2,1	8,5	29,6	22,0	22,0	1500	32	-	-	✓	✓	✓	✓	-	✓	✓	-	
23	Ульяновск	55	55	31	30	99,2	98,7	2,7	83,9	6,1	1,8	9,4	21,6	22,0	21,2	1400	40	20	27	✓	✓	✓	-	-	✓	±	-	
24	Великий Новгород	-	-	12	12	-	99,1	2,6	-	0,0	3,5	15,3	23,9	27,0	25,0	2430	100	-	-	✓	✓	✓	-	✓	✓	✓	-	
25	Иваново	-	-	66	62	-	93,6	2,2	-	6,6	1,6	8,0	21,6	23,5	21,5	1100	24	21	24	✓	✓	✓	✓	±	✓	✓	-	
26	Тула	38	38	29	25	99,6	84,8	0,0	51,1	6,5	1,5	7,0	27,1	25,0	19,0	1000	48	-	-	✓	✓	✓	-	✓	✓	✓	-	

\* Длина контактной сети приведена с учетом демонтированных в 2020 г. участков и участков сети, преодолеваемых троллейбусами с помощью увеличенного автономного хода.

\*\* С учетом максимальной предоставляемой скидки при оплате безналичным способом.



Порядковый номер в рейтинге	Город	Длина трамвайных путей	Длина действующих трамвайных путей	Длина троллейбусной контактной сети*	Длина действующей троллейбусной контактной сети	Коэффициент использования трамвайной сети	Коэффициент использования троллейбусной сети	Длина выделенных полос нерельсового ОТ	Процент обособления трамвайных путей	Доля сегментов в режиме загрузки выше среднего	Среднее время ожидания ТС на остановке	Среднее время ожидания маршрута на остановке	СОТ	Средняя стоимость разового билета	Средняя стоимость билета при оплате картой**	Стоимость проездного билета	Процент маршрутов наземного ОТ в системе проездного билета	Стоимость пересадочного билета	Процент маршрутов наземного ОТ в системе пересадочного билета	Наличие транспортной карты	Функция дистанционного пополнения баланса	Система бесконтактной оплаты проезда	Наличие транспортного приложения	Информация о движении ОТ в режиме online	Наличие сайта с расписаниями движения	Схемы маршрутов	Фирменный стиль ОТ	
																												км
-	Референтные значения	-	-	-	-	100,0	100,0	-	100,0	0,0	2,5	5,0	-	-	-	-	100	-	100	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	
27	Омск	33	32	67	56	96,7	83,7	6,8	55,3	14,7	1,0	6,4	22,5	30,0	26,1	2100	47	25	47	✓	✓	✓	-	✓	✓	✓	±	
28	Тюмень	-	-	-	-	-	-	22,0	-	3,3	2,1	9,2	27,9	28,0	27,0	-	-	-	-	✓	✓	✓	✓	±	✓	±	✓	
29	Ярославль	20	19	46	42	98,3	90,5	2,2	97,3	13,9	1,1	6,2	24,7	27,7	27,7	1900	69	-	-	✓	-	✓	✓	✓	±	✓	✓	-
30	Брянск	-	-	61	59	-	96,8	0,0	-	11,0	1,5	10,8	25,1	22,0	18,0	1100	62	-	-	✓	✓	✓	-	±	✓	✓	-	
31	Владимир	-	-	34	29	-	86,6	0,1	-	8,2	1,7	8,2	22,5	23,8	23,8	1500	100	-	-	✓	✓	✓	-	✓	-	✓	-	
32	Сургут	-	-	-	-	-	-	0,0	-	0,0	2,7	11,8	50,3	28,0	28,0	1620	74	-	-	✓	✓	✓	-	✓	✓	✓	-	
33	Липецк	31	31	-	-	99,7	-	1,4	79,2	5,4	1,8	10,4	26,7	26,0	21,0	-	-	-	-	✓	✓	✓	-	✓	✓	✓	-	
34	Смоленск	20	20	14	14	98,2	97,9	0,5	45,4	2,6	2,5	11,2	22,4	22,1	22,1	2440	47	-	-	✓	✓	✓	-	✓	✓	✓	-	
35	Якутск	-	-	-	-	-	-	0,0	-	1,5	4,2	5,0	42,3	30,0	23,0	1050	100	-	-	✓	✓	✓	-	✓	✓	✓	-	
36	Калининград	25	11	47	27	43,0	57,4	0,0	59,6	10,7	1,2	6,7	27,7	28,5	25,5	-	-	-	-	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	-	
37	Череповец	13	12	-	-	96,9	-	6,0	89,4	5,8	1,9	7,2	26,4	29,9	29,9	-	-	-	-	✓	✓	✓	-	✓	-	✓	-	
38	Севастополь	-	-	61	53	-	86,4	0,0	-	6,7	1,7	9,8	28,6	19,8	16,8	-	-	-	-	✓	✓	✓	-	✓	✓	✓	-	
39	Барнаул	56	56	28	28	100,0	100,0	0,0	92,0	6,6	1,8	6,8	21,8	23,7	22,4	1100	16	-	-	✓	✓	✓	-	✓	✓	±	-	
40	Тамбов	-	-	39	14	-	35,3	0,0	-	5,0	1,8	11,3	24,2	22,0	20,0	1320	75	-	-	✓	✓	✓	-	✓	✓	✓	-	
41	Белгород	-	-	42	20	-	47,2	21,5	-	2,5	3,2	15,6	31,2	24,8	20,0	-	-	-	-	-	-	✓	-	✓	✓	✓	-	
42	Вологда	-	-	23	7	-	31,5	2,7	-	0,1	2,7	9,4	26,4	28,1	25,1	1700	76	25	39	✓	✓	✓	-	✓	✓	✓	-	
43	Орёл	17	7	34	25	41,2	74,1	0,4	54,0	14,8	1,2	5,9	22,8	20,0	17,0	700	13	-	-	✓	✓	✓	-	✓	✓	✓	-	
44	Йошкар-Ола	-	-	48	45	-	95,4	0,2	-	15,4	1,1	3,5	17,9	23,0	19,0	1000	36	-	-	✓	✓	✓	-	✓	✓	✓	-	
45	Уфа	35	34	101	72	95,3	70,8	16,6	62,1	12,8	1,1	6,1	27,8	26,7	23,3	-	-	23	47	✓	✓	✓	✓	✓	-	±	-	
46	Сыктывкар	-	-	-	-	-	-	0,0	-	0,0	2,7	7,8	33,4	25,6	23,9	-	-	-	-	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	-	
47	Рязань	-	-	65	60	-	92,2	5,1	-	8,3	1,4	9,3	24,2	23,0	22,8	1600	50	-	-	✓	✓	✓	-	✓	±	✓	-	
48	Тольятти	-	-	101	83	-	82,6	1,9	-	14,1	1,0	8,3	25,6	29,0	27,7	1550	45	-	-	✓	✓	✓	-	✓	✓	✓	-	
49	Волжский	30	30	-	-	99,1	-	0,0	100,0	11,8	1,3	5,7	22,2	20,4	20,4	1000	55	-	-	-	-	✓	-	✓	✓	✓	-	
50	Псков	-	-	-	-	-	-	0,0	-	0,0	4,3	13,8	22,7	27,0	26,3	2000	78	-	-	✓	✓	✓	-	✓	✓	✓	-	
51	Калуга	-	-	55	55	-	99,3	0,0	-	4,1	1,8	9,5	29,6	21,5	21,5	700	15	-	-	✓	✓	✓	-	✓	✓	✓	-	
52	Нижний Тагил	42	42	-	-	99,8	-	0,0	58,3	4,3	1,9	6,6	32,9	21,0	21,0	1100	19	-	-	-	-	✓	✓	✓	✓	±	-	

\* Длина контактной сети приведена с учетом демонтированных в 2020 г. участков и участков сети, преодолеваемых троллейбусами с помощью увеличенного автономного хода.

\*\* С учетом максимальной предоставляемой скидки при оплате безналичным способом.



Порядковый номер в рейтинге	Город	Длина трамвайных путей	Длина действующих трамвайных путей	Длина троллейбусной контактной сети*	Длина действующей троллейбусной контактной сети	Коэффициент использования трамвайной сети	Коэффициент использования троллейбусной сети	Длина выделенных полос нерельсового ОТ	Процент обособления трамвайных путей	Доля сегментов в режиме загрузки выше среднего	Среднее время ожидания ТС на остановке	Среднее время ожидания маршрута на остановке	СОТ	Средняя стоимость разового билета	Средняя стоимость билета при оплате картой**	Стоимость проездного билета	Процент маршрутов наземного ОТ в системе проездного билета	Стоимость пересадочного билета	Процент маршрутов наземного ОТ в системе пересадочного билета	Наличие транспортной карты	Функция дистанционного пополнения баланса	Система бесконтактной оплаты проезда	Наличие транспортного приложения	Информация о движении ОТ в режиме online	Наличие сайта с расписаниями движения	Схемы маршрутов	Фирменный стиль ОТ	
		км	км	км	км	%	%	км	%	%	мин.	мин.		руб.	руб.	руб.	руб.	%	руб.	%	-	-	-	-	-	-	-	-
-	Референтные значения	-	-	-	-	100,0	100,0	-	100,0	0,0	2,5	5,0	-	-	-	-	100	-	100	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	
53	Хабаровск	33	29	23	11	88,1	49,5	8,9	77,0	4,8	1,7	6,1	35,3	29,8	29,8	1800	6	-	-	✓	✓	✓	-	✓	-	✓	-	
54	Томск	17	17	42	41	100,0	95,6	0,3	40,1	13,2	1,1	4,5	25,4	23,0	23,0	1200	28	-	-	-	-	✓	✓	±	-	✓	-	
55	Сочи	-	-	-	-	-	-	5,1	-	1,4	3,3	12,7	35,3	27,7	27,2	-	-	-	-	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	-	
56	Владивосток	5	5	7	4	100,0	59,1	1,2	88,0	2,9	2,4	9,3	30,6	27,7	27,7	-	-	-	-	✓	✓	✓	-	✓	-	✓	-	
57	Петрозаводск	-	-	41	34	-	83,4	0,0	-	0,7	1,9	7,7	33,0	30,3	30,3	2000	26	-	-	-	-	✓	-	✓	✓	✓	-	
58	Курск	37	34	35	35	90,7	97,7	5,6	82,6	19,7	1,3	11,8	27,1	20,3	16,3	1000	10	-	-	✓	-	✓	-	✓	✓	✓	-	
59	Кострома	-	-	27	23	-	84,8	1,5	-	10,3	1,3	6,5	21,3	23,0	22,0	1800	26	-	-	-	-	✓	-	✓	✓	✓	-	
60	Иркутск	22	22	50	48	100,0	96,4	1,8	34,5	6,2	1,8	8,5	26,5	17,3	15,2	900	54	-	-	-	-	✓	-	✓	±	±	-	
61	Улан-Удэ	25	25	-	-	99,3	-	0,0	76,0	14,9	1,1	6,2	25,3	23,6	23,6	-	-	-	-	-	-	✓	-	✓	-	±	-	
62	Архангельск	-	-	-	-	-	-	0,0	-	3,1	1,8	6,7	33,2	29,0	27,2	-	-	-	-	✓	✓	✓	-	✓	✓	-	-	
63	Воронеж	-	-	50	31	-	62,6	4,9	-	8,1	1,5	8,5	27,6	23,0	21,0	-	-	-	-	-	-	✓	✓	✓	-	✓	-	
64	Грозный	-	-	-	-	-	-	0,0	-	4,3	1,8	4,1	20,1	22,2	22,2	-	-	-	-	-	-	✓	-	-	-	✓	-	
65	Благовещенск	-	-	-	-	-	-	0,0	-	0,1	3,4	9,3	31,9	29,0	29,0	-	-	-	-	✓	✓	-	-	✓	✓	-	-	
66	Курган	-	-	-	-	-	-	0,0	-	8,7	1,5	9,4	20,1	25,1	25,1	-	-	-	-	✓	✓	✓	-	✓	✓	✓	-	
67	Нальчик	-	-	38	31	-	80,4	0,0	-	0,4	2,6	8,5	19,9	19,0	19,0	-	-	-	-	-	-	✓	-	-	-	±	-	
68	Оренбург	-	-	75	41	-	55,4	9,9	-	6,0	1,4	6,8	21,9	24,9	24,9	1000	28	-	-	✓	-	-	-	✓	-	✓	-	
69	Чита	-	-	18	18	-	100,0	0,0	-	8,6	1,5	6,5	25,3	27,4	27,4	-	-	-	-	-	-	✓	-	-	-	±	-	
70	Таганрог	21	21	29	22	100,0	76,3	6,3	73,9	0,9	2,4	10,6	27,4	20,8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	✓	✓	-	
71	Саранск	-	-	63	48	-	75,9	2,7	-	10,0	1,4	8,5	19,0	24,5	24,0	1540	51	-	-	-	-	✓	-	✓	-	✓	-	
72	Ставрополь	-	-	47	40	-	86,4	2,9	-	16,1	1,0	5,8	22,0	23,9	23,9	-	-	-	-	-	-	✓	-	±	-	✓	-	
73	Махачкала	-	-	37	37	-	100,0	0,0	-	20,6	0,5	3,0	23,1	21,9	21,7	1080	7	-	-	-	-	✓	-	-	-	±	-	
74	Пенза	-	-	61	57	-	94,5	0,3	-	18,7	0,9	5,2	21,4	30,4	30,4	-	-	-	-	✓	-	-	-	✓	-	±	-	
75	Владикавказ	26	12	0	0	44,5	-	0,0	57,7	16,0	1,0	4,4	19,5	15,7	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	±	-	
76	Астрахань	-	-	9	0	-	0,0	5,2	-	21,6	0,8	4,4	20,4	25,4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	±	-	

\* Длина контактной сети приведена с учетом демонтированных в 2020 г. участков и участков сети, преодолеваемых троллейбусами с помощью увеличенного автономного хода.

\*\* С учетом максимальной предоставляемой скидки при оплате безналичным способом.



## Мы собрали и обработали для вас данные этого рейтинга



**Владимир Швецов**  
Генеральный директор



**Владимир Валдин**  
Директор по решениям  
в области общественного  
транспорта



**Юрий Сурнин**  
Руководитель группы  
планирования  
общественного  
транспорта



**Всеволод Морозов**  
Руководитель группы  
системного анализа  
мобильности, к.э.н.



**Вадим Вангородский**  
Системный аналитик,  
к.э.н.



**Владислав Безукладников**  
Транспортный инженер



**Юлия Коваль**  
Транспортный инженер



**Павел Плохов**  
Руководитель группы  
визуальных  
коммуникаций



**Алиса Быкова**  
Специалист по визуализации

## Фото

Владимир Валдин – стр. 9, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 31, 38, 39, 42, 45, 53, 54, 55, 58, 65, 66, 71, 76, 79, 84, 86, 88, 97, 106

Аркадий Гершман – стр. 36, 37, 44, 51, 52, 57, 63, 70, 80, 85, 89, 92, 99, 105

Юрий Сурнин – стр. 30

Алексей Савин – стр. 33, 34, 35, 40, 41, 43, 50, 56, 60, 62, 67, 68, 74, 78, 82, 87

Денис Кабанов – стр. 46, 75, 93, 95, 102

Кристиан Бёттгер – стр. 47, 83

Владимир Пашенко – стр. 49

**Григорий Егоров** – стр. 59

Сергей Сигачев – стр. 64, 72, 77, 90

Елена Иванова – стр. 73

Наталья Павлова – стр. 91

Mikbiz / Shutterstock.com – стр. 8

Varavin88 / Shutterstock.com – стр. 10

Art Konovalov / Shutterstock.com – стр. 32  
Vereshchagin Dmitry / Shutterstock.com – стр. 48

Essffes / Shutterstock.com – стр. 61

Fire-fly / Shutterstock.com – стр. 69

ET1972 / Shutterstock.com – стр. 81

Beliakina Ekaterina / Shutterstock.com – стр. 94

Mikhail Pogosov / Shutterstock.com – стр. 96

Gennadiy Solovyev / Shutterstock.com – стр. 98

gOd4ather / Shutterstock.com – стр. 100

Alexander Gololobov / Shutterstock.com –

стр. 101

Vladimir\_Dresvyannikov / Shutterstock.com –

стр. 103

ULU\_BIRD / Shutterstock.com – стр. 104

KURLIN\_CaFe / Shutterstock.com – стр. 107

При использовании информации, представленной в настоящем издании, обязательна ссылка на источник. Воспроизведение любым способом фрагментов издания возможно только по согласованию с авторами.

SIMETRA (ООО А+С Транспроект)© Все права защищены



[publictransport.simetracgroup.ru/rating](https://publictransport.simetracgroup.ru/rating)





[WWW.SIMETRAGROUP.RU](http://WWW.SIMETRAGROUP.RU)

[WWW.PTV-VISION.RU](http://WWW.PTV-VISION.RU)

[WWW.RITM3.RU](http://WWW.RITM3.RU)

[WWW.ASUDD.COM](http://WWW.ASUDD.COM)

191014, САНКТ-ПЕТЕРБУРГ  
САПЕРНЫЙ ПЕР., Д. 5А, ЛИТ. Б  
+7 (812) 702 13 35  
[SPB@SIMETRAGROUP.RU](mailto:SPB@SIMETRAGROUP.RU)

101000, МОСКВА  
АРХАНГЕЛЬСКИЙ ПЕР., Д. 10А  
+7 (495) 481 29 28  
[MOSCOW@SIMETRAGROUP.RU](mailto:MOSCOW@SIMETRAGROUP.RU)