



**УТВЕРЖДАЮ:**

Генеральный директор  
ООО «АСИ Санкт-Петербург»  
(Мельник И.Н.)  
Работы в рамках Договора  
№ 1211\_43 от 13.08.2018 г.

**Аналитический отчет**  
**по результатам социологического исследования,**  
проведенного с целью определения направлений и мероприятий,  
на которых население ожидает сосредоточение усилий властей в  
рамках комплексного развития транспортной системы  
Санкт-Петербурга и Ленинградской области

**Санкт-Петербург**  
**2018**

## Оглавление

1	Введение .....	5
2	Методика социологического исследования .....	6
3	Характеристики выборочной совокупности исследования (социально-демографические характеристики выборки) .....	13
4	Основные результаты социологического исследования .....	20
5	Уровень удовлетворенности населения Санкт-Петербурга и Ленинградской области существующим состоянием транспортной инфраструктуры и качеством транспортного обслуживания .....	32
5.1	Популярность различных видов транспорта среди жителей Санкт-Петербурга и Ленинградской области .....	38
5.2	Удовлетворенность наземным общественным транспортом (автобусы, троллейбусы, трамваи) .....	44
5.2.1	Удобство расписания наземного общественного транспорта .....	50
5.2.2	Интервал движения наземного общественного транспорта .....	53
5.2.3	Вместимость наземного общественного транспорта .....	56
5.2.4	Качество (комфорт) наземного общественного транспорта .....	59
5.2.5	Безопасность наземного общественного транспорта .....	62
5.2.6	Количество остановочных пунктов наземного общественного транспорта .....	65
5.2.7	Обустройство остановочных пунктов наземного общественного транспорта .....	68
5.2.8	Безопасность остановочных пунктов наземного общественного транспорта .....	71
5.2.9	Информационные сервисы на остановках наземного общественного транспорта .....	74
5.2.10	Безопасность подходов к остановкам наземного общественного транспорта .....	77
5.2.11	Удобство оплаты проезда наземного общественного транспорта .....	80
5.2.12	Стоимость проезда на наземном общественном транспорте .....	83
5.2.13	Способы оплаты проезда на наземном общественном транспорте .....	86
5.3	Уровень удовлетворенности коммерческим наземным общественным транспортом (маршрутные такси («маршрутки»)) .....	88
5.3.1	Удобство расписания коммерческого наземного транспорта .....	94
5.3.2	Интервал движения коммерческого наземного транспорта .....	97
5.3.3	Вместимость коммерческого наземного транспорта .....	100
5.3.4	Качество (комфорт) коммерческого наземного транспорта .....	103
5.3.5	Безопасность коммерческого наземного транспорта .....	106
5.3.6	Количество остановочных пунктов коммерческого наземного транспорта .....	109
5.3.7	Обустройство остановочных пунктов коммерческого наземного транспорта .....	112
5.3.8	Безопасность остановочных пунктов коммерческого наземного транспорта .....	115
5.3.9	Информационные сервисы на остановках коммерческого наземного транспорта .....	118
5.3.10	Безопасность подходов к остановкам коммерческого наземного транспорта .....	121

5.3.11	Удобство оплаты проезда коммерческого наземного транспорта .....	124
5.3.12	Стоимость проезда в коммерческом наземном транспорте.....	127
5.4	Уровень удовлетворенности электричками .....	130
5.4.1	Удобство расписания электричек .....	136
5.4.2	Интервал движения электричек .....	139
5.4.3	Вместимость электричек .....	142
5.4.4	Качество (комфорт) электричек .....	145
5.4.5	Безопасность электричек .....	148
5.4.6	Количество остановочных пунктов (станций) электричек.....	151
5.4.7	Обустройство остановочных пунктов (станций) электричек.....	154
5.4.8	Безопасность остановочных пунктов (станций) электричек .....	157
5.4.9	Информационные сервисы на остановках (станциях) электричек.....	160
5.4.10	Обустроенность подземных/наземных переходов к станциям электричек .....	163
5.4.11	Удобство оплаты проезда в электричках.....	166
5.4.12	Стоимость проезда в электричках .....	169
5.4.13	Способы оплаты проезда в электричке .....	172
5.5	Уровень удовлетворенности метро.....	174
5.5.1	Удобство расписания метро.....	180
5.5.2	Интервал движения поездов метро .....	183
5.5.3	Вместимость вагонов метро.....	186
5.5.4	Качество вагонов (комфорт) метро.....	189
5.5.5	Безопасность в вагонах метро .....	192
5.5.6	Количество станций метро .....	195
5.5.7	Обустройство станций метро .....	198
5.5.8	Безопасность станций метро.....	201
5.5.9	Информационные сервисы на станциях метро.....	204
5.5.10	Безопасность подходов / обустроенность подземных переходов к станциям метро...207	
5.5.11	Удобство оплаты проезда в метро.....	210
5.5.12	Стоимость проезда в метро .....	213
5.5.13	Способы оплаты проезда в метро .....	216
5.6	Уровень удовлетворенности дорогами общего пользования .....	218
5.6.1	Уровень удовлетворенности дорогами общего пользования в Санкт-Петербурге .....	222
5.6.2	Качество дорожного покрытия .....	229
5.6.3	Ширина проезжей части .....	232
5.6.4	Дорожные знаки и разметка .....	235
5.6.5	Светофорное регулирование .....	238
5.6.6	Информационные указатели.....	241
5.6.7	Наличие и вместимость парковок у дома / работы .....	244

5.6.8	Наличие и вместимость перехватывающих парковок .....	247
5.6.9	Удовлетворенность дорожной инфраструктурой Ленинградской области .....	250
5.6.10	Качество дорожного покрытия .....	257
5.6.11	Ширина проезжей части .....	260
5.6.12	Дорожные знаки и разметка .....	263
5.6.13	Светофорное регулирование .....	266
5.6.14	Информационные указатели.....	269
5.6.15	Наличие и вместимость парковок у дома / работы.....	272
5.6.16	Наличие и вместимость перехватывающих парковок .....	275
5.7	Способы оплаты общественного транспорта .....	278
6	.Оценка возможности перехода с личного транспорта на общественный.....	280
7	Использование велотранспорта .....	288
8	Количественные показатели работы транспортных систем Санкт-Петербурга и Ленинградской области .....	293
8.1	Популярность различных видов транспорта.....	295
8.2	Средняя длительность корреспонденции .....	301
8.3	Сезонность передвижений пассажиров .....	314
8.4	Среднее число корреспонденций и использованных типов транспорта .....	320
8.5	Общий объем корреспонденций.....	324
8.6	Объем корреспонденций между Санкт-Петербургом и административно-промышленными центрами Ленинградской области .....	329
8.7	Средняя дальность поездок .....	336
9	Мнение граждан о необходимых мерах по улучшению транспортного обслуживания и состояния транспортной инфраструктуры (по Южному и Восточному направлению Санкт-Петербурга) .....	340
10	Приложение к Методике социологического исследования. Анкета .....	354

# 1 Введение

Методика социологического исследования с целью определения направлений и мероприятий, на которых население ожидает сосредоточение усилий властей в рамках комплексного развития транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области (далее – Методика социологического исследования) разработана в рамках реализации первого этапа оказания услуг в соответствии с требованиями технического задания к Договору №1211\_43 от 13.08.2018 на проведение социологического исследования с целью определения направлений и мероприятий, на которых население ожидает сосредоточение усилий властей в рамках комплексного развития транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области по заказу автономной некоммерческой организации «Дирекция по развитию транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области» (далее – Дирекция).

В рамках разработки Методики социологического исследования Исполнителем были проведены следующие мероприятия:

1. Desk-research (Кабинетное исследование) – анализ документов, научной литературы по теме исследования;
2. Интервью с экспертами (5 штук), в том числе, 2 интервью с сотрудниками Дирекции;
3. Построение и расчет выборочной совокупности исследования с учетом требований, указанных в Техническом задании к Договору;
4. Разработка инструментария социологического исследования (опросника) для проведения опроса методом формализованного интервью на планшетных компьютерах (не менее 25 вопросов с подвопросами).

## 2 Методика социологического исследования

### **ЦЕЛЬ И ЗАДАЧИ ИССЛЕДОВАНИЯ**

**Цель исследования** – определение направлений и мероприятий, на которых население ожидает сосредоточение усилий властей в рамках комплексного развития транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области.

Данная цель декомпозируется на следующие **задачи**:

1. Определение уровня удовлетворенности населения Санкт-Петербурга и Ленинградской области существующим состоянием транспортной инфраструктуры и качеством транспортного обслуживания в целом и по отдельным параметрам, в том числе:

#### ***автобусное и железнодорожное сообщение:***

- расписание (удобство, частота);
- подвижной состав (местимость, качество, безопасность);
- остановочные пункты, станции, ТПУ (наличие, обустройство, безопасность, информационные сервисы, пешеходные переходы);
- стоимость, виды оплаты проезда (наличный и безналичный расчет), проездные билеты (разовые, абонементы, единые);

#### ***личный автомобильный транспорт (автомобильные дороги общего пользования):***

- качество автомобильной дороги (дорожное покрытие, ширина проезжей части – полосность);
- организация дорожного движения (дорожные знаки и разметка, светофорное регулирование, информационные указатели);
- парковки (наличие и вместимость: на УДС, перехватывающие).

2. Определение количественных показателей работы транспортных систем Санкт-Петербурга и Ленинградской области (характеристики передвижения населения) (по Южному и Восточному направлению Санкт-Петербурга):

- объем корреспонденции между Санкт-Петербургом и административно-промышленными центрами Ленинградской области;
- распределение объемов корреспонденции по времени и видам транспорта;
- определение сезонной неравномерности;
- и другие параметры.

3. Выявление мнения граждан о необходимых мерах по улучшению транспортного обслуживания и состоянию транспортной инфраструктуры (по Южному и Восточному направлению Санкт-Петербурга).

4. Определение динамики изменений в отношении населения к состоянию и развитию транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области по сравнению с результатами социологических исследований за предыдущие периоды.

### **ОБЪЕКТ И ПРЕДМЕТ ИССЛЕДОВАНИЯ**

**Объект исследования** – граждане Российской Федерации 18 лет и старше, проживающие в Санкт-Петербурге и районах Ленинградской области в границах автомагистрали А-120.

**Предмет исследования** – мнение населения Санкт-Петербурга и Ленинградской области, относительно состояния и развития транспортной системы двух регионов.

### **МЕТОД СБОРА ИНФОРМАЦИИ**

В соответствии с Техническим заданием, для достижения цели и задач данного исследования будет использован метод массового опроса путем личных формализованных интервью по месту проживания респондентов.

Интервью будут проводиться интервьюерами по методологии CAPI (Computer Assisted Telephone Interview) с использованием планшетных компьютеров.

### **ВЫБОРКА ИССЛЕДОВАНИЯ**

Объем общей выборочной совокупности исследования был определен исходя из статистической погрешности не более 2% при доверительном интервале 95% и составляет **2 400** респондентов.

Данный объем выборки делится на две равные региональные выборки, поскольку для целей и задач исследования крайне важно получить достаточный объем опрошенных респондентов по каждой из региональных выборок. Поэтому при определении численности региональных выборок было решено отойти от принципа распределения пропорциональной численности населения.

	Численность населения			Выборка		
	Город	Село	Всего	Город	Село	Всего
Санкт-Петербург	5 281 579	0	5 281 579	1200	0	1200
Ленинградская Область (Выборгский, Всеволожский, Гатчинский, Кировский, Ломоносовский и Тосненский районы)	663 532	443 991	1 107 523	1000	200	1200
<b>Всего</b>	<b>5 945 111</b>	<b>443 991</b>	<b>6 389 102</b>	<b>2200</b>	<b>200</b>	<b>2400</b>

При анализе результатов по Санкт-Петербургу и Ленинградской области в целом (для получения результатов в той части Технического задания, которая касается всей объединенной транспортной системы), будет проведена процедура взвешивания, которая позволит привести долю выборки по Ленинградской области пропорционально численности населения.

При этом, за счет большого объема региональной выборки по Ленинградской области удалось получить одновременно точную и достоверную информацию по вопросам, связанным с числовыми показателями функционирования Южного и Восточного направлений Санкт-Петербурга.

Предельный размер статистической погрешности при доверительном интервале 95% для каждой из отдельных подвыборок по Санкт-Петербургу и Ленинградской области составляет  $\pm 2,8\%$ .

**Выборка по Санкт-Петербургу** котируется по районам, пропорционально численности населения каждого административного района, с дополнительным увеличением выборки на районы, пограничные с создающими маятниковый трафик районами Ленинградской области:

Районы	% от населения	выборка
Адмиралтейский район	1,7%	20
Василеостровский район	1,7%	20
Выборгский район	8,3%	100
Калининский район	8,3%	100
Кировский район	6,7%	80
Колпинский район	4,2%	50
Красногвардейский район	6,7%	80
Красносельский район	6,7%	80
Кронштадтский район	0,8%	10
Курортный район	6,7%	80
Московский район	8,3%	100
Невский район	8,3%	100
Петроградский район	1,7%	20
Петродворцовый район	4,2%	50
Приморский район	8,3%	100
Пушкинский район	8,3%	100
Фрунзенский район	6,7%	80
Центральный район	2,5%	30
<b>Всего</b>	<b>100%</b>	<b>1200</b>

**Выборка по Ленинградской области** квотировалась по районам, пропорционально численности населения каждого административного района города следующим образом:

Районы	% от населения	выборка
Выборгский	18,3%	220
Всеволожский	31,7%	380
Гатчинский	21,7%	260
Кировский	10,0%	120
Ломоносовский	6,7%	80
Тосненский	11,7%	140
<b>Итого</b>	<b>100%</b>	<b>1200</b>

Каждая региональная выборка квотировалась по полу и возрасту. Параметры выборочной совокупности: случайная бесповторная выборка с контролем по квотам (пол, возраст). Квоты на пол и возраст не являются перекрестными. Параметры квот задаются требованиями Технического задания и официальными статистическими данными Росстата на 01.01.2018<sup>1</sup>.

### **Квотные значения для региональной выборки по Санкт-Петербургу:**

Соотношение мужчин и женщин по региональной выборке в целом:

<b>Пол</b>	<b>Всего, %</b>	<b>Выборка</b>
Мужчины	45,2%	542
Женщины	54,8%	658
<b>Всего</b>	<b>100,0%</b>	<b>1200</b>

Соотношение представителей разных возрастных групп по региональной выборке в целом:

<b>Возраст</b>	<b>Всего, %</b>	<b>Выборка</b>
18-24 года	8,3%	100
25-34 года	22,3%	267
35-49 лет	25,9%	311
50 лет и старше	43,5%	522
<b>Всего</b>	<b>100,0%</b>	<b>1200</b>

### **Квотные значения для региональной выборки по Ленинградской области:**

Соотношение мужчин и женщин по региональной выборке в целом:

<b>Пол</b>	<b>Всего, %</b>	<b>Выборка</b>
Мужчины	45,9%	551
Женщины	54,1%	649
<b>Всего</b>	<b>100,0%</b>	<b>1200</b>

<sup>1</sup> Источник: <http://www.gks.ru>

Соотношение представителей разных возрастных групп по региональной выборке в целом:

<b>Возраст</b>	<b>Всего, %</b>	<b>Выборка</b>
18-24 года	14,4%	173
25-34 года	18,8%	226
35-49 лет	25,1%	301
50 лет и старше	41,7%	500
<b>Всего</b>	<b>100,0%</b>	<b>1200</b>

### ***ИНТЕРВЬЮ С ЭКСПЕРТАМИ***

Перед началом проведения исследования, на этапе анализа документов и научной литературы по теме исследования была проведена серия из 5 интервью с экспертами (в том числе, сотрудниками Дирекции).

Целью интервью было уточнение методологических вопросов, корректировка целей и задач исследования, а также объекта и предмета исследования, методов и выборки опроса. По результатам серии интервью методологическая часть исследования была обоснована перед экспертами и подтверждена с их стороны.

### ***ПРОЦЕДУРА ПРОВЕДЕНИЯ ИССЛЕДОВАНИЯ***

Опрос проводился во внутривортовых территориях («у дверей подъездов»), поскольку поквартирные опросы как метод практически перестали применяться в силу крайне низкой достижимости респондентов. Опрос во внутривортовых территориях позволил достоверно определить адрес проживания респондента и, таким образом, соблюсти требования к выборке.

Для каждой ячейки выборки (см. пункт 1.4) была определена стартовая точка опроса, начиная с которой интервьюер будет вести опрос. Всего в одной точке (т.е. внутри одной придворовой территории) разрешалось опрашивать не более 20 респондентов.

Точки для опроса жителей Ленинградской области определялись таким образом, чтобы находиться в зоне тяготения автодороги А-120.

### ***КОНТРОЛЬ КАЧЕСТВА***

Используемый метод опроса с применением планшетных компьютеров обеспечил высокий уровень контроля полевых работ, в отличие от опроса на бумажных анкетах.

Контроль качества полевых работ включал:

- визуальный контроль бригадиров интервьюеров через установленные временные интервалы, сопровождающийся проверкой состояния заполненности

- электронного инструментария;
- запись GPS-координат в процессе интервьюирования с привязкой к каждому заполненному бланку интервью при помощи электронной анкеты;
- анализ распределений ответов респондентов, опрошенных каждым интервьюером, на предмет статистических выбросов.

## **РЕЗУЛЬТАТЫ ИССЛЕДОВАНИЯ**

Полученные в ходе исследования социологические данные представляются в аналитическом отчете в форме таблиц и графиков распределений ответов на вопросы и их интерпретации.

По результатам исследования Заказчику предоставлены следующие отчетные материалы:

1. Аналитический отчет, содержащий полученные результаты исследования, удовлетворяющие требованиям пп.6 и 7 Технического задания к Договору №1211\_43 от 13.08.2018, представленные в форме таблиц и графиков распределений ответов на вопросы, их основных зависимостей от параметров влияния, интерпретацию полученных данных, комментарии и основные выводы.

Аналитический отчет предоставляется на бумажном носителе (2 экземпляра) и на электронном носителе в форматах PDF и MS Office Word (2 экземпляра).

2. Массив первичных данных на электронном носителе в формате Excel (1 экземпляр) с ответами респондентов.
3. Презентация основных результатов исследования на электронном носителе в формате PowerPoint (1 экземпляр).
4. Краткое описание основных результатов исследования с целью публикации в СМИ, размещения на сайте Заказчика и т.д. на бумажном (1 экземпляр) и электронном (1 экземпляр) носителях в форматах PDF и MS Word.

## **ИНСТРУМЕНТАРИЙ (ОПРОСНИК)**

Инструментарий (опросник) исследования приводится в Приложении к данной Методике социологического исследования.

Инструментарий исследования включает в себя 87 вопросов, однако за счет системы переходов и фильтров респонденту озвучивается меньшее количество вопросов (50-60).

## **ИСПОЛЬЗУЕМЫЕ ПОКАЗАТЕЛИ**

Все значения в таблицах и рисунках округлены с точностью до десятых. Если в таблице или графике указано целое число – это значит, что при округлении это значение не имеет десятичных значений. Другими словами, значение “36%” следует читать как “36,0%”.

## **ОСОБЕННОСТИ ОТОБРАЖЕНИЯ ЗНАЧЕНИЙ ПРИ ОКРУГЛЕНИИ**

Из-за особенностей округления отображаемых значений на диаграммах в MS Excel возможна ситуация, когда сумма отображаемых значений на графиках и в таблицах больше или меньше 100%.

Она возникает из-за системного округления по математическим правилам в большую или меньшую сторону в программе, а также наличия бесконечных, которые неизбежны при расчетах процентов.

Ниже показан пример расчета долей районов для выборки исследования. Для 5 из 6 районов значение процента является бесконечным числом, которое можно лишь округлить до заданной величины.

В случае расчета в MS Excel и суммирования долей, сумма всегда будет 100%, поскольку программа учитывает наличие бесконечных дробей. Однако, при суммировании видимой части дроби (т.е. округленной), сумма никогда не будет равна 100% из-за того, что при этом не учитываются округления, производимые самой программой.

Пример:

<b>Районы</b>	<b>Выборка</b>	<b>Округление до тысячных</b>	<b>Округление до сотых</b>	<b>Округление до десятых</b>	<b>Округление до целых</b>
Выборгский	220	18,333%	18,33%	18,3%	18%
Всеволожский	380	31,667%	31,67%	31,7%	32%
Гатчинский	260	21,667%	21,67%	21,7%	22%
Кировский	120	10,000%	10,00%	10,0%	10%
Ломоносовский	80	6,667%	6,67%	6,7%	7%
Тосненский	140	11,667%	11,67%	11,7%	12%
<b>Итого</b>	<b>1200</b>	<b>100,001%</b>	<b>100,01%</b>	<b>100,1%</b>	<b>101%</b>

Как видно из таблицы выше, сумма значений никогда не равна 100%. Из-за округления бесконечных дробей "лишние" значения появляются на том уровне точности, который мы задаем. Например, если округлять до тысячных, то сумма будет 100,001%, при округлении до целых сумма будет 101%.

Однако, если суммировать эти значения в MS Excel как результат формул, то сумма всегда будет 100%. Таким образом, отличие от 100% в большую или меньшую сторону нельзя считать ошибкой. Это связано с тем, что отображаемые в таблицах значения являются округленными бесконечными дробями и никогда не могут быть окончательно посчитаны.

### 3 Характеристики выборочной совокупности исследования (социально-демографические характеристики выборки)

Всего в рамках исследования было опрошено 2 400 жителей Санкт-Петербурга и Ленинградской области. Среди опрошенных: 45,5% – мужчины и 54,5% – женщины.

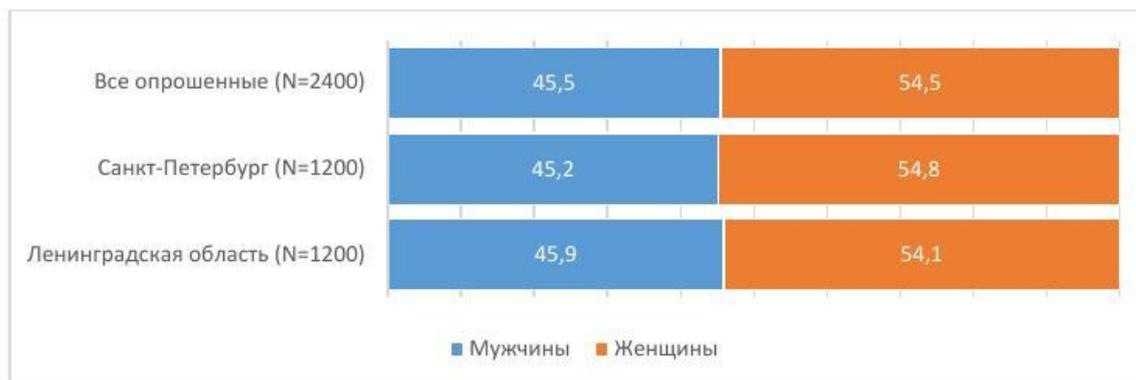


Рисунок 3.1 Распределение респондентов по полу в разрезе выборок Санкт-Петербурга и Ленинградской области (% от числа респондентов, квотирующий вопрос)

Распределение опрошенных по возрасту представлено на рисунке ниже. Большую часть опрошенных составили респонденты в возрасте старше 50 лет (42,6% по всей выборке).



Рисунок 3.2 Распределение респондентов по возрастным группам в разрезе выборок Санкт-Петербурга и Ленинградской области (% от числа респондентов, квотирующий вопрос)

Распределение опрошенных по социально-экономическому статусу представлено на рисунке ниже. Большую часть опрошенных составили работающие по найму (66,7% по всей выборке).

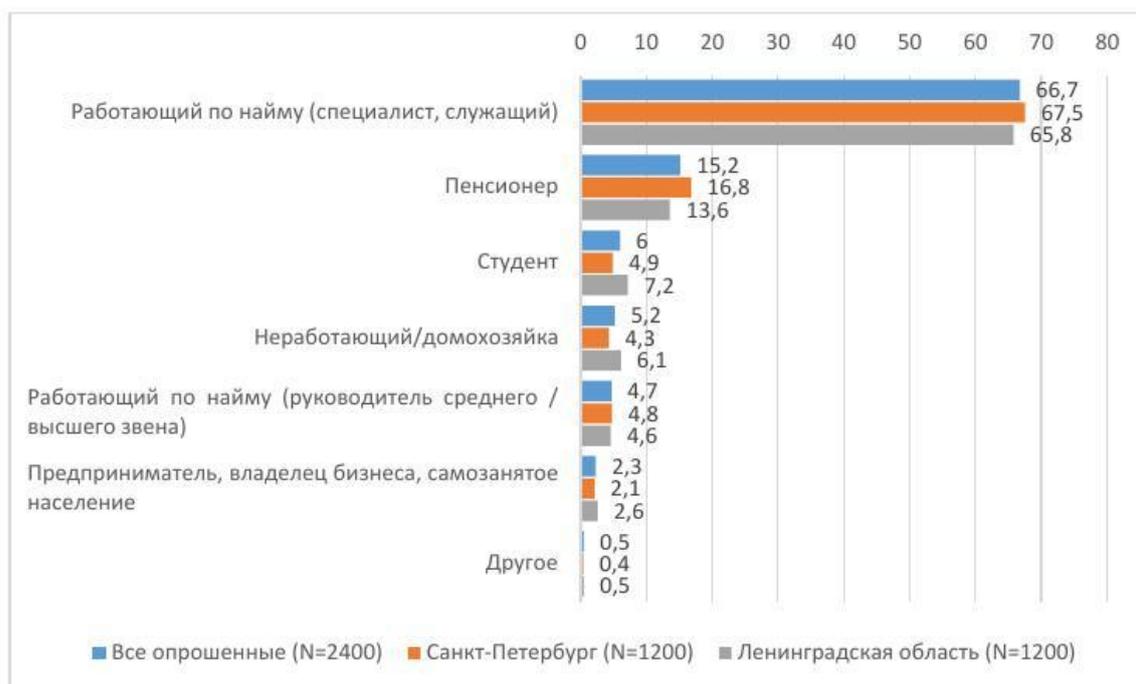


Рисунок 3.3 Распределение респондентов по социально-экономическому статусу в разрезе выборок Санкт-Петербурга и Ленинградской области (% от числа респондентов)<sup>2</sup>

Распределение опрошенных по уровню дохода представлено на рисунке ниже. Большая часть опрошенных сообщила о среднем уровне дохода (32,5% по всей выборке). Стоит отметить, что опрошенные Санкт-Петербурга чаще говорили о среднем доходе своей семьи по сравнению с опрошенными в Ленинградской области (35% и 29,9%, соответственно).



Рисунок 3.4 Распределение респондентов по уровню дохода в разрезе выборок Санкт-Петербурга и Ленинградской области (% от числа респондентов)<sup>3</sup>

<sup>2</sup> Сумма более 100%, поскольку опрошенные могли выбирать несколько ответов.

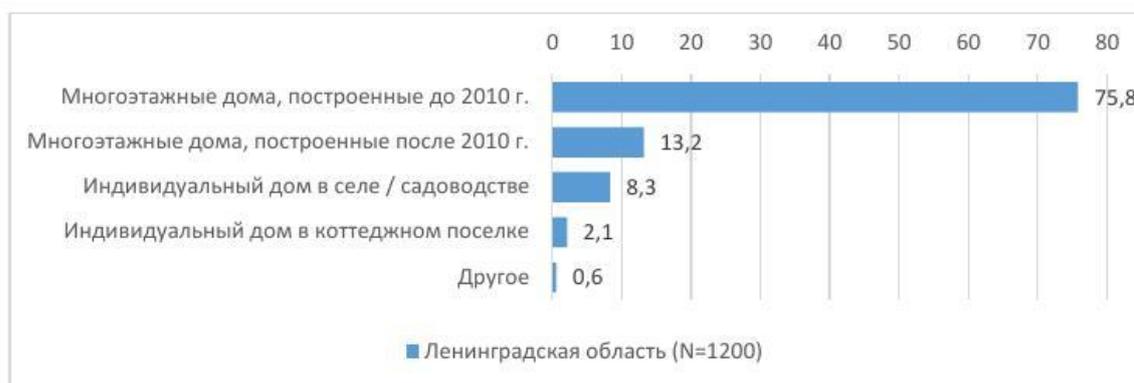
<sup>3</sup> Подписи к значениям менее 5% не отражены на рисунке для удобства. Детальные значения по каждому параметру можно посмотреть в соответствующей таблице, следующей за графиком.

Распределение респондентов по уровню дохода в разрезе выборок Санкт-Петербурга и Ленинградской области показано в таблице ниже.

**Таблица 3.1 Распределение респондентов по уровню дохода в разрезе выборок Санкт-Петербурга и Ленинградской области (% от числа респондентов)**

Район проживания	Существенно ниже среднего	Несколько ниже среднего	На среднем уровне	Несколько выше среднего	Существенно выше среднего	Отказ от ответа
Все опрошенные (N=2400)	21,9	29	32,5	9,8	2,1	4,8
Санкт-Петербург (N=1200)	22,1	28,3	35	8,9	1,9	3,8
Ленинградская область (N=1200)	21,8	29,6	29,9	10,7	2,3	5,8

Около  $\frac{3}{4}$  опрошенных (75,8%) Ленинградской области живут в многоквартирных домах, построенных до 2010 года. На втором месте по популярности многоквартирные дома, построенные после 2010 года (13,2%). На третьем месте по популярности – индивидуальный дом в селе/садоводстве (8,3%). Лишь 2,1% опрошенных Ленинградской области живут в коттеджных поселках.



**Рисунок 3.5 Распределение ответов на вопрос: «Укажите, пожалуйста, в каком типе застройки Вы живете», (% от числа респондентов в Ленинградской области)**

Больше всего респондентов, проживающих в многоквартирных домах, построенных до 2010 года, в Гатчинском районе (83,5%), меньше всего – в Ломоносовском районе (63,7%). О проживании в многоквартирных домах, построенных после 2010 года, чаще всего говорили во Всеволожском районе (27,9%), реже всего - в Тосненском районе (2,1%). Больше всего тех, кто живет в индивидуальных домах в селах или садоводстве - в Ломоносовском районе (25%), во Всеволожском районе такой ответ не был упомянут ни разу.

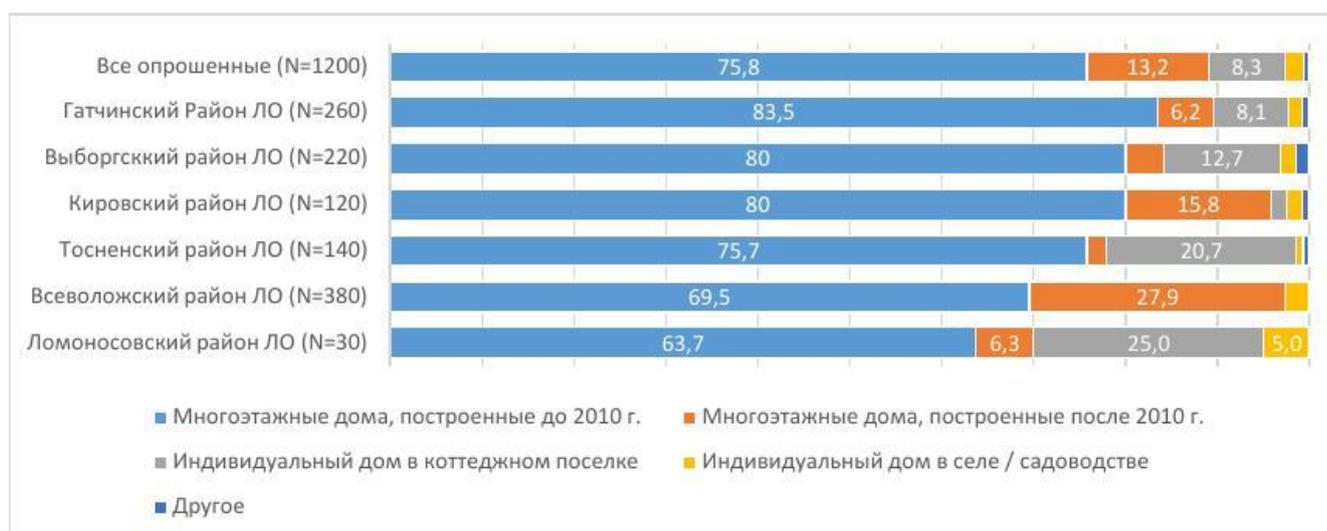


Рисунок 3.6 Распределение ответов на вопрос: «Укажите, пожалуйста, в каком типе застройки Вы живете», (% от числа респондентов, в разрезе районов Ленинградской области)<sup>4</sup>

Популярность отдельных типов застройки среди опрошенных в Ленинградской области показана в таблице ниже.

Таблица 3.2 Типы застройки жилых домов среди опрошенных в Ленинградской области (% от числа респондентов)

Район проживания	Многоэтажные дома, построенные до 2010 г.	Многоэтажные дома, построенные после 2010 г.	Индивидуальный дом в коттеджном поселке	Индивидуальный дом в селе / садоводстве	Другое
<b>Все опрошенные (N = 1200)</b>	<b>75,8</b>	<b>13,2</b>	<b>8,3</b>	<b>2,1</b>	<b>0,6</b>
Выборгский район (N = 220)	80,0	4,1	1,8	12,7	1,4
Всеволожский район (N = 380)	69,5	27,9	2,6	0,0	0,0
Гатчинский район (N = 260)	83,5	6,2	1,5	8,1	0,8
Кировский район (N = 120)	80,0	15,8	1,7	1,7	0,8
Ломоносовский район (N = 80)	63,7	6,3	5,0	25,0	0,0
Тосненский район (N = 140)	75,7	2,1	0,7	20,7	0,7

61,4% опрошенных Ленинградской области точно не планируют переезд в Санкт-Петербург в ближайшие 5 лет. Положительный ответ дали 13,4% ("точно да" и "скорее, да").

<sup>4</sup> Подписи к значениям менее 5% не показаны на рисунке для удобства. Детальные значения по каждому параметру можно посмотреть в соответствующей таблице, следующей за графиком.

При этом, важно отметить существенное отличие между опрошенными разного возраста. Так, среди 18-24-летних каждый шестой (17,3%) точно планирует переехать в Санкт-Петербург в течение 5 лет. В то же время, среди опрошенных старше 50 лет такой ответ дали только 2,2%.

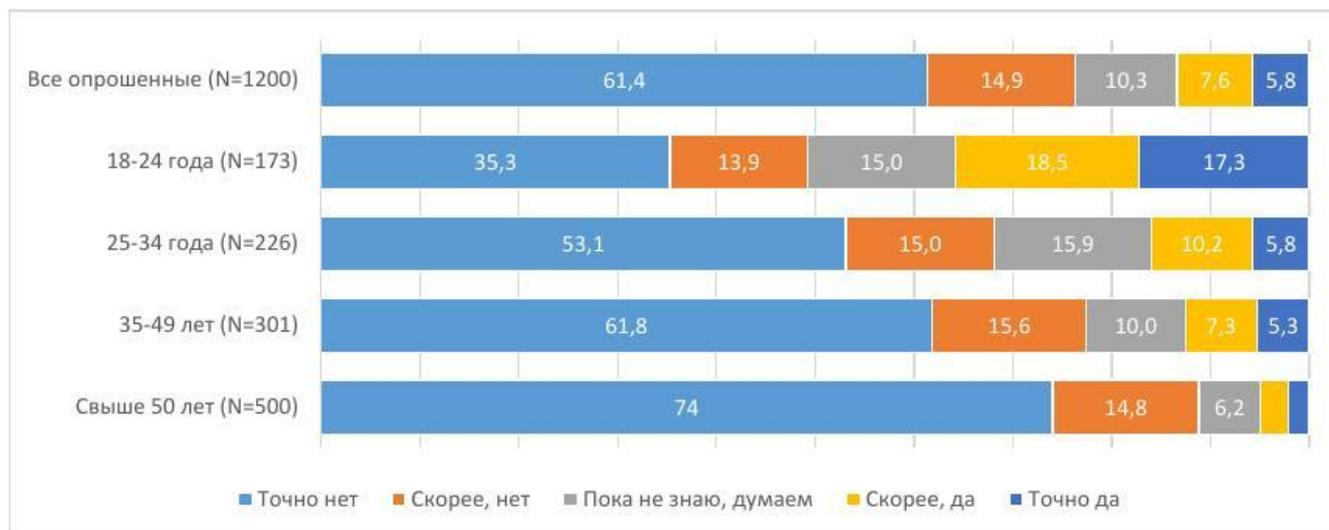


Рисунок 3.7 Распределение ответов на вопрос: «Есть ли в Ваших планах переезд в Санкт-Петербург в течение ближайших 5 лет?», (% от числа респондентов в Ленинградской области, в разрезе возрастных групп)<sup>5</sup>

Планы по переезду в Санкт-Петербург в течение ближайших 5 лет среди опрошенных Ленинградской области показаны в таблице ниже.

**Таблица 3.3 Планы по переезду в Санкт-Петербург область в течение ближайших 5 лет среди опрошенных Ленинградской области (% от числа респондентов)**

Социально-демографические характеристики	Точно нет	Скорее, нет	Пока не знаю, думаю	Скорее, да	Точно да
Все опрошенные (N=1200)	61,4	14,9	10,3	7,6	5,8
18-24 года (N=173)	35,3	13,9	15	18,5	17,3
25-34 года (N=226)	53,1	15	15,9	10,2	5,8
35-49 лет (N=301)	61,8	15,6	10	7,3	5,3
Свыше 50 лет (N=500)	74	14,8	6,2	2,8	2,2

<sup>5</sup> Подписи к значениям менее 5% не показаны на рисунке для удобства. Детальные значения по каждому параметру можно посмотреть в соответствующей таблице, следующей за графиком.

Только 2,8% опрошенных Санкт-Петербурга заявили о готовности переехать в Ленинградскую область в ближайшие 5 лет (ответы “точно да” и “скорее, да”). Значимых отличий между разными возрастными группами не выявлено.

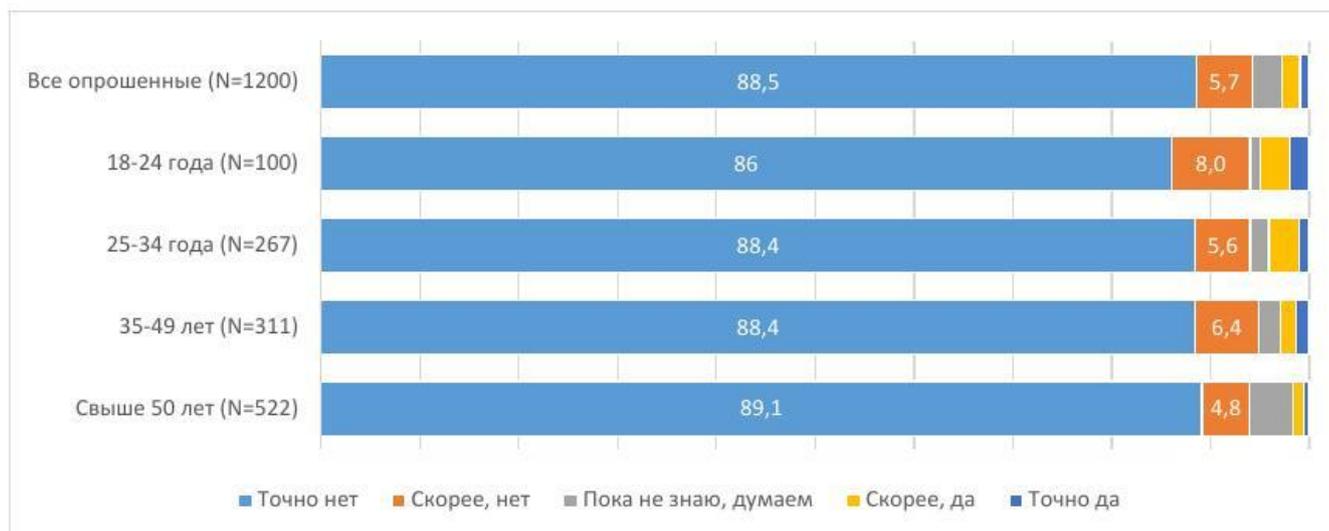


Рисунок 3.8 Распределение ответов на вопрос: «Есть ли в Ваших планах переезд в Ленинградскую область в течение ближайших 5 лет?», (% от числа респондентов в Санкт-Петербурге, в разрезе возрастных групп)<sup>6</sup>

Планы по переезду в Ленинградскую область в течение ближайших 5 лет среди опрошенных Санкт-Петербурга показаны в таблице ниже.

**Таблица 3.4 Планы по переезду в Ленинградскую область в течение ближайших 5 лет среди опрошенных Санкт-Петербурга (% от числа респондентов)**

Социально-демографические характеристики	Точно нет	Скорее, нет	Пока не знаю, думаю	Скорее, да	Точно да
Все опрошенные (N=1200)	88,5	5,7	3	1,8	1
18-24 года (N=100)	86	8	1	3	2
25-34 года (N=267)	88,4	5,6	1,9	3	1,1
35-49 лет (N=311)	88,4	6,4	2,3	1,6	1,3
Свыше 50 лет (N=522)	89,1	4,8	4,4	1,1	0,6

<sup>6</sup> Подписи к значениям менее 5% не показаны на рисунке для удобства. Детальные значения по каждому параметру можно посмотреть в соответствующей таблице, следующей за графиком.

Распределение опрошенных по числу человек в семье представлено на рисунке ниже. Наиболее частым был ответ – 3 человека (включая опрашиваемого). Такой ответ дали 32,7% опрошенных по всей выборке.

Опрошенные в Санкт-Петербурге чаще говорили о 3 членах семьи по сравнению с респондентами Ленинградской области (35,3% и 30,1%, соответственно). Однако, это отличие не является статистически значимым.

Важно отметить, что владельцы личного автомобиля, в целом, имеют большие семьи (по числу членов), по сравнению с теми, кто не имеет личного автомобиля.

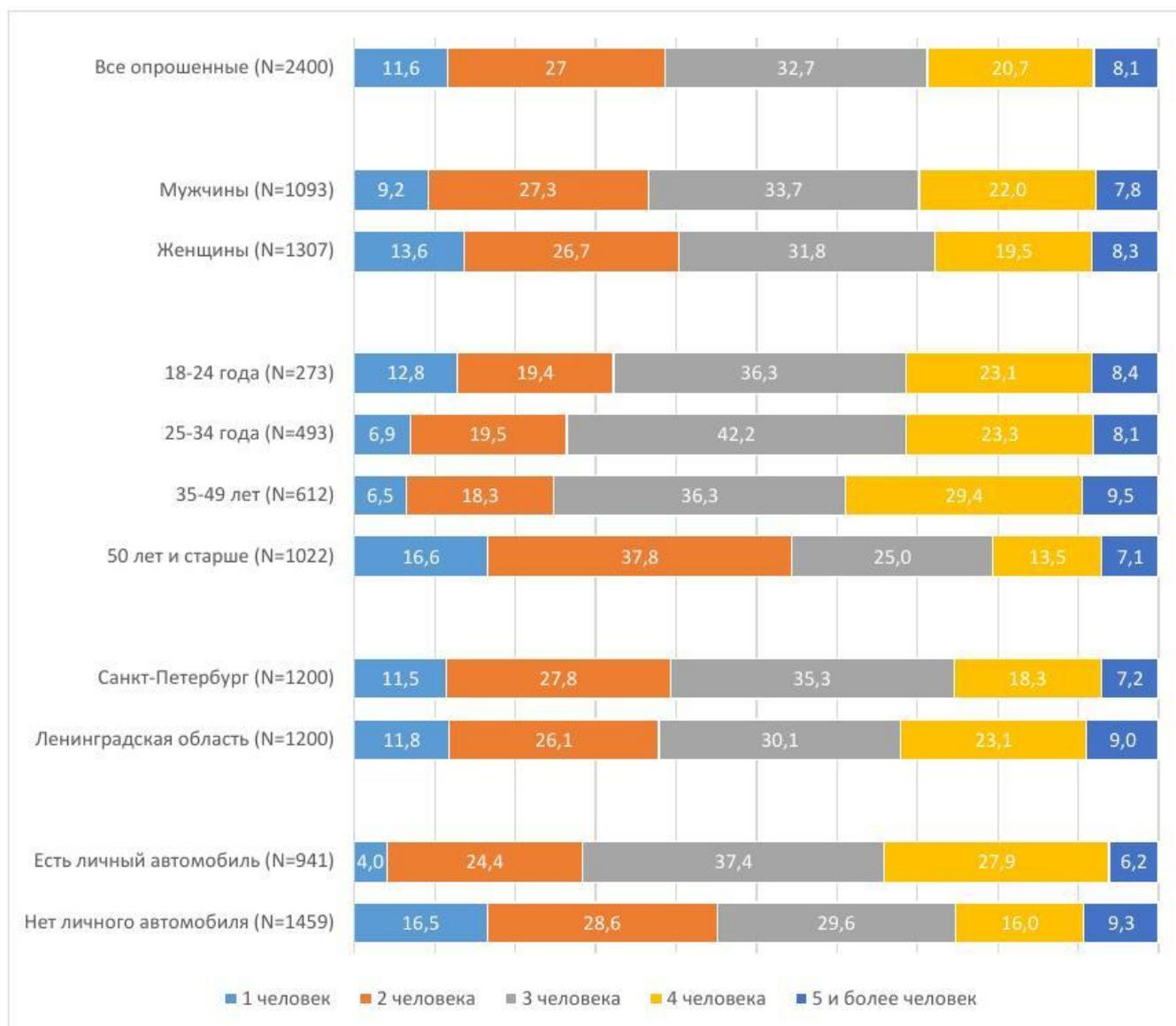


Рисунок 3.9 Распределение ответов на вопрос: «Сколько человек в вашей семье (т.е. проживают совместно), включая Вас?», (% от числа респондентов, в разрезе социально-демографических групп)

## 4 Основные результаты социологического исследования

### Уровень удовлетворенности существующим состоянием транспортной инфраструктуры и качеством транспортного обслуживания

По результатам опроса **метро** лидирует среди всех видов транспорта по числу удовлетворенных пассажиров. Удовлетворены работой метро 91,3% пассажиров среди опрошенных. Оценка работы метро выше среди опрошенных в Ленинградской области по сравнению с жителями Санкт-Петербурга (94,7% и 89,9%, соответственно).

На втором месте по уровню удовлетворенности – **пригородные электрички**. 82,9% пассажиров среди опрошенных удовлетворены работой пригородных электропоездов. При этом, оценки жителей Санкт-Петербурга и Ленинградской области почти не отличаются (82,2% и 83,2%, соответственно).

**Наземный общественный транспорт** находится на третьем месте по числу удовлетворенных пассажиров среди опрошенных. Так, 71% респондентов удовлетворены работой автобусов, трамваев и троллейбусов. Горожане оценивают этот вид транспорта чуть ниже, чем жители области (69,8% и 72,3%, соответственно).

Замыкает рейтинг **коммерческий наземный транспорт**. Только 69,7% опрошенных по выборке в целом удовлетворены работой коммерческих перевозчиков. Респонденты Санкт-Петербурга дали самые низкие оценки (64,7% удовлетворенных).

Стоит отметить рост числа удовлетворенных пассажиров среди опрошенных на протяжении всех лет проведения опроса. Исключение составляет незначительное падение числа удовлетворенных работой наземного общественного транспорта в 2018 году - снижение составило 2,8%.

### Популярность различных видов транспорта среди жителей Санкт-Петербурга и Ленинградской области

**Наземный общественный транспорт**<sup>7</sup> в целом пользуется наибольшей популярностью среди опрошенных. Хотя бы одним видом наземного общественного транспорта (автобус, троллейбус или трамвай) пользуются 55,8% опрошенных по выборке в целом. В Санкт-Петербурге этот показатель несколько выше, чем среди опрошенных в Ленинградской области (59,8% и 51,9%, соответственно).

Среди опрошенных Санкт-Петербурга и Ленинградской области наиболее популярным видом транспорта является **автобус**, его назвали 50,7% опрошенных по выборке в целом (49,6% в Санкт-Петербурге и 51,8% в Ленинградской области).

<sup>7</sup> Под наземным общественным транспортом понимается автобус, трамвай и троллейбус. Таким образом, если опрошенный выбирал любой из этих ответов (либо все три), то это считалось как отдельный код - "Наземный общественный транспорт".

**Метро** занимает второе место среди наиболее популярных видов транспорта – 42,1% по выборке в целом. Важно иметь в виду, что метро существенно популярнее среди опрошенных в Санкт-Петербурге, чем среди респондентов Ленинградской области (60,5% и 23,7%, соответственно).

Замыкает тройку наиболее популярных видов транспорта **легковой автомобиль**. В целом по выборке его назвали 39,7% опрошенных. Этот вид транспорта более популярен среди респондентов в области, чем среди горожан (46% и 33,4%, соответственно).

**Коммерческий автотранспорт** занимает четвертое место (26,7% по выборке в целом) и имеет почти равную популярность как среди опрошенных в Санкт-Петербурге, так и среди жителей Ленинградской области (27,7% и 25,8% соответственно).

Замыкают пятерку **электрички** (13% по выборке в целом). Этот вид транспорта ожидаемо чаще указывался опрошенными в Ленинградской области, чем городскими жителями (18,4% и 7,5%, соответственно).

### **Удовлетворенность наземным общественным транспортом (автобусы, троллейбусы, трамваи)**

Среди респондентов, пользующихся наземным общественным транспортом (автобусы, троллейбусы, трамваи) удовлетворенность им по всем атрибутам составила 71%. Жители Ленинградской области в целом оценивают наземный общественный транспорт лучше, чем жители Санкт-Петербурга (72,3 % и 69,8 %, соответственно), но эта разница статистически незначима.

Среди всех атрибутов наземного общественного транспорта максимальное число набрало **количество остановочных пунктов** - больше всего удовлетворенных пассажиров (84%). На втором месте с небольшим отрывом - **удобство оплаты** (83,9% удовлетворены). Замыкает тройку - **безопасность подходов к остановкам** (78,4%).

Больше всего (21,8%) недовольных таким параметром как **информационные сервисы на остановках**. Также 12,9% не удовлетворены **обустройством остановочных пунктов**.

Стоит также подчеркнуть особо низкие оценки в **Московском** районе по всем аспектам наземного общественного транспорта. Это может быть связано с общей транспортной напряженностью в районе: дорога в Пулковое, федеральная трасса Москва-Санкт-Петербург, маршруты междугородних автобусов, обилие ТРК, новые жилые массивы.

Чуть менее половины опрошенных (46,3%) оплачивают отдельно каждую поездку. Месячным проездным билетом обычно пользуются 39,6% опрошенных пассажиров наземного общественного транспорта. Только 9,1% опрошенных пользуются единым электронным билетом (“Электронный кошелек”) для оплаты проезда.

Разовая оплата проезда в наземном общественном транспорте существенно популярнее среди опрошенных в Ленинградской области, чем среди жителей Санкт-Петербурга (67,3% и 28,2%, соответственно).

### **Уровень удовлетворенности коммерческим наземным транспортом (маршрутные такси («маршрутки»))**

Среди респондентов, пользующихся коммерческим наземным транспортом (маршрутные такси), удовлетворенность данным видом транспорта по всем атрибутам составила 69,7%. Жители Ленинградской области в целом оценивают коммерческий транспорт лучше, чем жители Санкт-Петербурга (75% и 64,7%, соответственно).

Среди всех атрибутов коммерческого наземного транспорта максимальное число набрало **количество остановочных пунктов** - больше всего удовлетворенных пассажиров (82,9%). На втором месте с небольшим отрывом - **удобство оплаты** (78,4% удовлетворены). Замыкает тройку – **удобство расписания** (75,7%).

Больше всего (17,5%) неудовлетворенных таким параметром как **информационные сервисы на остановках**. Также 15,6% не удовлетворены **безопасностью транспорта**.

Если говорить об отличиях между разными районами, то стоит отметить, что наиболее низкие оценки аспектов коммерческого наземного транспорта встречаются в **Пушкинском** районе (в целом доля удовлетворенных - 59,3%). Наименьшая удовлетворенность по лидирующему показателю **Количество остановочных пунктов** наблюдается в **Ломоносовском** районе (50%). Отдельно стоит подчеркнуть низкие оценки по аспекту «Стоимость проезда» в **Курортном** районе (41%).

### **Уровень удовлетворенности электричками**

Среди респондентов, пользующихся электричками, удовлетворенность электричками по всем атрибутам составила 82,9%. Жители Ленинградской области в целом оценивают электрички несколько лучше, чем жители Санкт-Петербурга (83,3 % и 82,2 % соответственно), но эта разница незначительна.

Среди всех атрибутов электричек максимальное число набрало **количество остановочных пунктов (станций)** - больше всего удовлетворенных пассажиров (91,3%). На втором месте с небольшим отрывом – **безопасность электричек** (91% удовлетворены). Замыкает тройку – **удобство оплаты проезда** (90,5%).

Больше всего неудовлетворенных таким параметром как **интервал движения** электричек (17,7%). Также 13,6% не удовлетворены **удобством расписания**, а 12,2% опрошенных - **стоимостью проезда**.

При анализе оценок в разрезе районов стоит обратить внимание на, в целом, хорошие значения в **Выборгском** районе Ленинградской области (88,9%) и особенно высокие оценки характеристик, связанных с **остановочными пунктами** (97,1%).

Худшие оценки среди рассматриваемых районов показывает **Тосненский** район - 78,1% удовлетворены электричками. Район имеет самые низкие оценки по всем интегральным характеристикам электричек, кроме **остановочных пунктов**.

Большинство опрошенных (83,6%) оплачивают отдельно каждую поездку. Месячным проездным билетом обычно пользуются 12,2% опрошенных пассажиров электричек. Только 1,9% опрошенных пользуются проездным билетом на количество поездок. Разовая оплата проезда в электричках популярнее среди опрошенных в Ленинградской области, чем среди жителей Санкт-Петербурга (88,2% и 72,2% соответственно).

### Уровень удовлетворенности метро

Среди респондентов, пользующихся метро, удовлетворенность метро по всем атрибутам составила 91,3%. Жители Ленинградской области в целом оценивают метро лучше, чем жители Санкт-Петербурга (94,7% и 89,9% соответственно).

Существенных отличий между мужчинами и женщинами в ходе опроса не обнаружено. Стоит отметить, что опрошенные в Ленинградской области старше 24 лет оценивают метро с незначительной разницей, но более положительно, чем 18-24-летние.

Максимальные оценки уровня удовлетворенности метро наблюдаются в **Кировском** районе Ленинградской области (97,6%). Хуже всего оценили метро в **Калининском** районе (75%).

Если сопоставить доли в целом удовлетворенных и в целом не удовлетворенных без учета затруднившихся ответить и тех, кто отчасти удовлетворен, отчасти нет, то тройка лидирующих аспектов будет выглядеть следующим образом.

Среди всех атрибутов метро максимальное число набрал **интервал движения поездов** - больше всего удовлетворенных пассажиров (96,4%). На втором месте с небольшим отрывом - **удобство расписания** (95,7% удовлетворены). Замыкает тройку – **удобство оплаты проезда** (95%).

Больше всего (8,8%) неудовлетворенных таким параметром, как **стоимость проезда**. Также 4,4% не удовлетворены **количеством станций**.

**Удобство оплаты** и **стоимость проезда** – наиболее слабо оцененные характеристики удовлетворенностью метро по мнению опрошенных. Выше всего пассажиры оценили характеристики, связанные с **расписанием** (удобство расписания, интервал движения поездов).

Стоит отметить относительно низкие оценки, связанные с **оплатой проезда** (удобство оплаты, стоимость проезда), среди опрошенных в возрасте 35-49 лет (83,3%), а также для опрошенных в Санкт-Петербурге (82,9%).

При анализе оценок в разрезе районов стоит обратить внимание на, в целом, хорошие значения в **Кировском** районе Ленинградской области (97,6%) и **Красногвардейском** районе (96,8%).

Худшие оценки среди рассматриваемых районов показывает **Калининский** район - 75% удовлетворены метро. **Калининский** район имеет самые низкие оценки по всем характеристикам метро, кроме количества станций.

Большая часть опрошенных (42,4%) оплачивают проезд в метро при помощи месячного проездного билета. Треть респондентов оплачивает отдельно каждую поездку. Единый электронный билет («Электронный кошелек») используют 15,6%, а проездной билет на количество поездок популярен лишь среди 7,1% опрошенных.

Разовая оплата проезда в метро популярнее среди опрошенных в Ленинградской области, чем среди жителей Санкт-Петербурга (55,6% и 25,8% соответственно). Жители Санкт-Петербурга, наоборот, чаще жителей Ленинградской области используют месячный проездной билет (51,4% и 19,4% соответственно). Месячным проездным билетом чаще пользуются опрошенные старше 50 лет (55,4%) и в возрасте до 24 лет (41,6%).

### **Уровень удовлетворенности дорогами общего пользования**

По результатам опроса параметр **«информационные указатели»** лидирует среди всех аспектов дорожной инфраструктуры по числу удовлетворенных автомобилистов среди опрошенных. 76,9% респондентов удовлетворены данным параметром в Санкт-Петербурге и 65,1% в Ленинградской области.

На втором месте по уровню общей удовлетворенности – **«светофорное регулирование»**. **«Дорожные знаки и разметка»** находятся на третьем месте по числу удовлетворенных пассажиров в целом среди опрошенных. При этом, второе и третье место среди параметров дорожной инфраструктуры для Санкт-Петербурга и Ленинградской области разные. Для Санкт-Петербурга на втором месте оказывается параметр **«дорожные знаки и разметка»** (75,4% удовлетворены), а **«светофорное регулирование»** на третьем (73,3%). Для Ленинградской области наоборот: на втором месте оказался параметр «светофорное регулирование» (61%), в то время как «дорожные знаки и разметка» находится на третьем месте (58,4%).

Стоит отметить, что уровень удовлетворенности всеми параметрами дорожной инфраструктуры для города выше, чем для области. Исключение составляет **«наличие и вместимость парковок у дома/работы»**: в области этот аспект оценивается выше на 17%. Параметр **парковки у дома/работы** оказывается на последнем месте при оценке уровня удовлетворенности опрошенных в Санкт-Петербурге, для опрошенных Ленинградской области наименьшие оценки наблюдаются по параметру

## «качество дорожного покрытия».

Лидирующий параметр **«информационные указатели»** был лучше всего оценен опрошенными в **Красногвардейском** районе: 93,7% респондентов удовлетворены данным параметром в Санкт-Петербурге и 95,3% в Ленинградской области. Худшие оценки данный параметр имеет среди жителей **Калининского** района: 46,7% удовлетворены информационными указателями в городе и 46,6% в области.

В целом, лучшие оценки по всем параметрам для города и области наблюдаются в **Красногвардейском** районе, исключение составляют оценка парковок и качество дорожного покрытия. Довольно высоко оценен в **Красногвардейском** районе параметр **«дорожные знаки и разметка»** - 96,9%.

Наиболее низкие оценки, в целом, наблюдаются в **Калининском** районе. **Качество дорожного покрытия** Санкт-Петербурга получило наименьшие оценки в **Выборгском** районе (27,7% удовлетворены), а в области – в **Тосненском** районе (6,2%). Стоит отдельно выделить низкие оценки уровня удовлетворенности респондентов по параметру **«наличие и вместимость перехватывающих парковок»** в **Выборгском** районе Ленинградской области – 0,9%.

При рассмотрении динамики удовлетворенности дорожной инфраструктурой Санкт-Петербурга и Ленинградской области стоит отметить отсутствие общей тенденции к улучшению или ухудшению ситуации. Дорожная инфраструктура Санкт-Петербурга стабильно оценивается лучше, чем в области.

## **Уровень удовлетворенности дорогами общего пользования в Санкт-Петербурге**

Среди респондентов, пользующихся личным автомобилем, удовлетворенность дорожной инфраструктурой в Санкт-Петербурге по всем атрибутам составила 61,3%. Жители Санкт-Петербурга в целом оценивают дорожную инфраструктуру в городе лучше, чем жители области (63,8 % и 59,1% соответственно), но эта разница статистически незначима.

Существенных отличий между мужчинами и женщинами в среднем в ходе опроса не обнаружено. Мужчины, опрошенные в Санкт-Петербурге оценивают дорожную инфраструктуру лучше, чем женщины (66,8% против 59,7%). Стоит также отметить, что мужчины в Санкт-Петербурге на 10% выше оценивают дорожную инфраструктуру города, чем мужчины в Ленинградской области.

Для респондентов в возрасте 18-24 года отмечается разница оценок для Санкт-Петербурга и области (66,7% и 50,8% соответственно). При этом 18-24-летние опрошенные в Ленинградской области дали самые низкие оценки. Максимальная оценка среди мужчин, опрошенных в Санкт-Петербурге – 66,8%.

Максимальные оценки уровня удовлетворенности дорогами общего пользования в Санкт-Петербурге в **Красногвардейском** районе (82,3%). Хуже всего оценили дорожную инфраструктуру Санкт-Петербурга в **Калининском** районе (34,3%).

Если сопоставить доли в целом удовлетворенных и в целом не удовлетворенных без учета затруднившихся ответить и тех, кто отчасти удовлетворен, отчасти нет, то тройка лидирующих аспектов будет выглядеть следующим образом.

Среди всех атрибутов дорожной инфраструктуры Санкт-Петербурга максимальное число набрали **информационные указатели** - больше всего удовлетворенных автовладельцев (76,9%). На втором месте с небольшим отрывом – **дорожные знаки и разметка** (75,4% удовлетворены). Замыкает тройку – **светофорное регулирование** (73,3%).

Больше всего недовольных (28,7%) таким параметром, как **наличие и вместимость парковок у дома / работы**. Также 9,3% не удовлетворены **качеством дорожного покрытия**, а 9,1% опрошенных – **шириной проезжей части**.

### **Удовлетворенность дорожной инфраструктурой Ленинградской области**

Среди респондентов, пользующихся личным автомобилем, удовлетворенность дорожной инфраструктурой Ленинградской области по всем атрибутам составила 49,4%. Жители Санкт-Петербурга в целом оценивают дорожную инфраструктуру области лучше, чем жители Ленинградской области (55,7 % и 43,9%, соответственно).

Мужчины, опрошенные в Санкт-Петербурге оценивают дорожную инфраструктуру лучше, чем женщины (58,4% против 52,1%). Стоит также отметить, что мужчины в Санкт-Петербурге на 15,8% выше оценивают дорожную инфраструктуру области, чем мужчины в Ленинградской области. Для респондентов в возрасте 18-24 года отмечается разница оценок для Санкт-Петербурга и Ленинградской области (59,8% и 36,5% соответственно).

При этом, 18-24-летние опрошенные в Ленинградской области дали самые низкие оценки уровня удовлетворенности дорожной инфраструктурой Ленинградской области. В свою очередь максимальная оценка была выявлена среди 18-24-летних респондентов и респондентов старше 50 лет, опрошенных в Санкт-Петербурге – 59,8%.

Максимальные оценки уровня удовлетворенности дорожной инфраструктурой Ленинградской области были получены в **Красногвардейском** районе (80,4%). Хуже всего оценили дорожную инфраструктуру Ленинградской области в **Калининском** районе (32,9%).

Если сопоставить доли в целом удовлетворенных и в целом не удовлетворенных без учета затруднившихся ответить и тех, кто отчасти удовлетворен, отчасти нет, то тройка лидирующих аспектов будет выглядеть следующим образом.

Среди всех атрибутов дорожной инфраструктуры Ленинградской области максимальное число набрали **«информационные указатели»** - больше всего удовлетворенных пассажиров (65,1%). На втором месте с небольшим отрывом – **«светофорное регулирование»** (61% удовлетворены). Замыкают тройку – **«дорожные знаки и разметка»** (58,4%).

Больше всего неудовлетворенных такими параметрами как **«качество дорожного покрытия»** (22,4%) и **«ширина проезжей части»** (17,1%).

### **Оценка возможности перехода с личного транспорта на общественный**

Среди всех опрошенных 39,2% сообщили о наличии личного автомобиля. Жители Ленинградской области чаще говорили о наличии личного автотранспорта по сравнению с жителями Санкт-Петербурга (42,3% и 36,1%, соответственно).

Мужчины существенно чаще отвечали утвердительно об автомобиле по сравнению с женщинами (50,8% и 29,5%, соответственно). Почти половина опрошенных 25-49 лет (46,2%-49,3%) имеют личный автотранспорт.

57,2% автовладельцев по выборке в целом декларировали, что используют свой автомобиль ежедневно. При этом, среди жителей Ленинградской области тех, кто используют автотранспорт каждый день существенно больше, чем среди жителей Санкт-Петербурга (67,1% и 45,5%, соответственно).

Половина (50,4%) опрошенных владельцев автотранспорта по выборке в целом не готовы пользоваться общественным транспортом ни при каких обстоятельствах. Среди жителей Ленинградской области таковых несколько больше, чем в Санкт-Петербурге (53,5% и 46,7%, соответственно).

Примерно каждый пятый автовладелец (18,8%) готов пересесть на общественный транспорт если ухудшится ситуация с пробками на дорогах или время пути на машине начнет превышать время пути на общественном транспорте. Важно отметить, что таких автолюбителей больше среди горожан, чем среди жителей области (24,9% и 13,6%, соответственно).

Около  $\frac{3}{4}$  опрошенных автовладельцев по всей выборке не пользуются перехватывающими парковками (77,6% опрошенных в Санкт-Петербурге и 76,6% в Ленинградской области).

Перехватывающая парковка на станции **Ладужская** – наиболее популярная среди опрошенных по выборке в целом - ее назвали 15,1% респондентов (13,9% в Санкт-Петербурге и 16,1% - для Ленинградской области).

На втором месте – **Парнас** (3,3% по выборке в целом). Причем, жители Ленинградской области называли эту станцию значительно чаще жителей Санкт-Петербурга (4,5% и 1,8%, соответственно).

Третье место занимает перехватывающая парковка у станции метро **Купчино** – ее назвали 2,9% опрошенных по всей выборке.

## Использование велотранспорта

Велосипед или другой альтернативный вид транспорта (самокат, гироскутер, сегвей, моноколесо и пр.) есть у 20,3% опрошенных по выборке в целом. Мужчины несколько чаще говорили о наличии велотранспорта, чем женщины (24,5% и 16,7, соответственно). Среди жителей Санкт-Петербурга владельцев велотранспорта меньше, чем среди жителей области (14,5% и 26%, соответственно). Чаще о наличии велосипеда сообщали опрошенные 18-24 лет (39,2%), реже всего – респонденты старше 50 лет (13,6%).

Более половины владельцев велотранспорта (63,8%) по выборке в целом использует велосипед для спорта и отдыха в будний день. Только каждый третий (32,7%) использует его как средство передвижения (“Да, для того, чтобы доехать до нужного мне места”). Каждый пятый (22,2%) не использует свой велосипед в будний день.

## Средняя длительность корреспонденции

Если говорить о **среднем времени**, которое опрошенные тратят на среднестатистическую корреспонденцию – то это **44 минуты**. Это значение для разных социально-демографических групп колеблется незначительно.

Среди видов транспорта, занимающих больше всего времени, стоит отметить легковой **автомобиль** и **электричку**. В среднем каждый опрошиваемый проводит в автомобиле или электричке 47 минут. В **коммерческом транспорте** пассажиры проводят в среднем 37 минут. Меньшее количество времени пассажиры проводят в **метро** (32 минуты) и наземном общественном транспорте (29 минут).

Если проанализировать структуру временных затрат пассажиров на среднюю поездку, взяв за 100% все время, использованное на каждый тип транспорта, то 36,3% времени средней поездки пассажир проводит в **легковом автомобиле**.

Чуть меньше времени пассажиры проводят в **наземном общественном транспорте** (29,7%). Примерно одинаковое время проводят пассажиры в **метро** (15,4%) и **коммерческом транспорте** (13,6%). На **электрички** приходится около 4,2%. Другие виды транспорта занимают менее 1% времени.

## Сезонность передвижений пассажиров

Если говорить о типичном **буднем** летнем дне, то у 73,2% опрошенных количество поездок было таким же как на момент опроса (сентябрь-октябрь 2018 года). Каждый пятый (19,7%) респондент сообщил, что о том, что число поездок в типичный летний день было больше, чем на момент опроса. Только 7,1% говорили о том, что число их передвижений в типичный будний летний день было меньше.

Если говорить о типичном **выходном** летнем дне, то у 63,3% опрошенных количество поездок было таким же как на момент опроса (сентябрь-октябрь 2018 года). 27,3% респондентов сообщили, что о том, что число поездок в выходной летний день было больше, чем на момент опроса. Только 9,3% говорили о том, что число их передвижений в типичный выходной летний день было меньше.

### Среднее число корреспонденций

В среднем каждый опрошенный описал **две корреспонденции**<sup>8</sup> для типичного буднего дня и две корреспонденции для типичного выходного дня. Существенных отличий между опрошенными разного пола и возраста не показано. Жители Санкт-Петербурга и Ленинградской области описало одинаковое число корреспонденций.

Годовые объемы поездок рассчитывались исходя из объективного числа поездок каждого пассажира по будним и выходным дням, а также коэффициентам сезонности, которые каждый пассажир сообщал отдельно для будних и выходных дней.

Согласно расчетной модели, в среднем, каждый пассажир совершит **770 корреспонденций в 2018 году** (524 в будние дни и 246 в выходные дни). Это чуть больше двух поездок в день с учетом сезонности.

Имея общее число корреспонденций среди опрошенных (либо среднее число поездок на респондента в день или неделю), а также зная численность генеральной совокупности, можно рассчитать общее число корреспонденций для генеральной совокупности пассажиров Санкт-Петербурга и Ленинградской области в один будний день.

За 2018 год расчетное число корреспонденций внутри Санкт-Петербурга достигнет 3 165 064 161 единиц.

На втором месте по значимости - корреспонденции из Санкт-Петербурга в Ленинградскую область - 708 481 652 единиц.

На третьем месте по числу корреспонденций – перемещения внутри Ленинградской области (245 714 572 единиц).

Меньше всего, согласно прогнозу, перемещений из Ленинградской области в Санкт-Петербург (143 420 661 единиц).

<sup>8</sup> Под корреспонденцией в исследовании понимается одна поездка с использованием нескольких видов транспорта в одном направлении.

## **Мнение граждан о необходимых мерах по улучшению транспортного обслуживания и состояния транспортной инфраструктуры (по Южному и Восточному направлению Санкт-Петербурга)**

Наиболее популярное предложение по улучшению транспортного обслуживания и состояния транспортной инфраструктуры по Южному и Восточному направлению Санкт-Петербурга – это **расширение существующих автодорог**. Такой ответ дали 41,3% опрошенных по выборке в целом. Причем, опрошенные в Ленинградской области давали такой ответ значительно чаще, чем жители Санкт-Петербурга (46,8% и 35,8%, соответственно). Мужчины значительно чаще, чем женщины говорили о расширении существующих автодорог (47,6% и 36%, соответственно).

На втором месте с небольшим отставанием - предложение по **строительству новых автодорог** (40,1%). Опрошенные Ленинградской области также чаще давали такой ответ по сравнению с респондентами Санкт-Петербурга (42,5% и 37,8%, соответственно). Мужчины значительно чаще, чем женщины говорили о строительстве новых автодорог (44,8% и 36,2%, соответственно).

Третье место занимает предложение **о создании новых автобусных маршрутов**. Его высказали 28,8% опрошенных. Респонденты Санкт-Петербурга говорили о необходимости создания новых автобусных маршрутов чаще, чем жители Ленинградской области (33,3% и 24,4%, соответственно). Создание новых автобусных маршрутов чаще волнует женщин, чем мужчин (32,8% и 24,1%, соответственно).

Опрошенные 25-49 лет чаще сообщали о необходимости улучшения характеристик, связанных с использованием личного транспорта: (расширение существующих автодорог, строительство новых автодорог, улучшение дорожной инфраструктуры, увеличение парковочных мест).

Респонденты до 24 лет в основном говорят об улучшении общественного транспорта: создание увеличение числа автобусов на существующих маршрутах, повышение комфортности автобусов, увеличение числа и повышения комфортности электричек.

Пожелание расширения существующих автодорог наиболее актуально для **Кировского** района (66,3%) и **Всеволожского** района Ленинградской области (63,4%).

Строительство новых автодорог чаще всего звучало среди ответов респондентов **Красногвардейского** (72,5%), и **Кировского** (71,3%) районов.

О создании новых автобусных маршрутов чаще других говорили в **Красносельском** районе (80%). На втором месте по значимости – **Московский** район (69%).

**Московский** район также лидирует по числу ответов “увеличение числа автобусов на существующих маршрутах” (63%).

Повышение комфортности автобусов лидирует в **Красносельском** районе (76,3%).

Чаще всего об улучшении дорожной инфраструктуры говорили в **Ломоносовском** районе (53,8%). Стоит отметить, что эта мера наиболее актуальная для района в целом.

Повышение комфортности остановочных пунктов необходимо для **Красносельского** (77,5%) и **Московского** районов (68%).

Отдельно стоит отметить предложение опрошенных **Красносельского** района о создании электронного табло на остановках (аналог Яндекс.Пробки). Такое предложение высказали 50% респондентов. Так же 52,5% жителей этого района высказались за строительство метро, либо скоростного трамвая (27,5%).

Наибольшее число пожеланий высказали опрошенные **Красносельского** района. В среднем, каждый опрошенный назвал от 5 до 6 мер по улучшению транспортного обслуживания в Южном и Восточном районах Санкт-Петербурга и примыкающим к ним районам Ленинградской области.

Тройка наиболее необходимых мер по улучшению ситуации для этого района: создание новых автобусных маршрутов (80%), повышение комфортности автобусов (76,3%) и повышение комфортности остановочных пунктов (77,5%).

На втором месте по общему числу предложений – **Московский** район. Каждый опрошенный назвал, в среднем, 4 меры для улучшения транспортной ситуации.

Среди аспектов, требующих улучшения в районе: создание новых автобусных маршрутов (69%), повышение комфортности остановочных пунктов (68%) и увеличение числа автобусов на существующих маршрутах (63%).

Замыкает тройку наиболее проблемных районов **Пушкинский**. Здесь каждый опрошенный, в среднем, указал 3 меры для улучшения транспортного обслуживания.

Создание новых автобусных маршрутов (55%), повышение комфортности автобусов (47%) и повышение комфортности остановочных пунктов (43%) в списке приоритетов для жителей района.

## 5 Уровень удовлетворенности населения Санкт-Петербурга и Ленинградской области существующим состоянием транспортной инфраструктуры и качеством транспортного обслуживания

По результатам опроса **метро** лидирует среди всех видов транспорта по числу удовлетворенных пассажиров. Удовлетворены работой метро 91,3% пассажиров среди опрошенных. Оценка работы метро выше среди опрошенных в Ленинградской области по сравнению с жителями Санкт-Петербурга (94,7% и 89,9%, соответственно).

На втором месте по уровню удовлетворенности – **пригородные электрички**. 82,9% пассажиров среди опрошенных удовлетворены работой пригородных электропоездов. При этом, оценки жителей Санкт-Петербурга и Ленинградской области почти не отличаются (82,2% и 83,2%, соответственно).

**Наземный общественный транспорт** находится на третьем месте по числу удовлетворенных пассажиров среди опрошенных. Так, 71,0% респондентов удовлетворены работой автобусов, трамваев и троллейбусов. Горожане оценивают этот вид транспорта чуть ниже, чем жители области (69,8% и 72,3%, соответственно).

Замыкает рейтинг **коммерческий наземный транспорт**. Только 69,7% опрошенных по выборке в целом удовлетворены работой коммерческих перевозчиков. Респонденты Санкт-Петербурга дали самые низкие оценки (64,7% удовлетворенных).

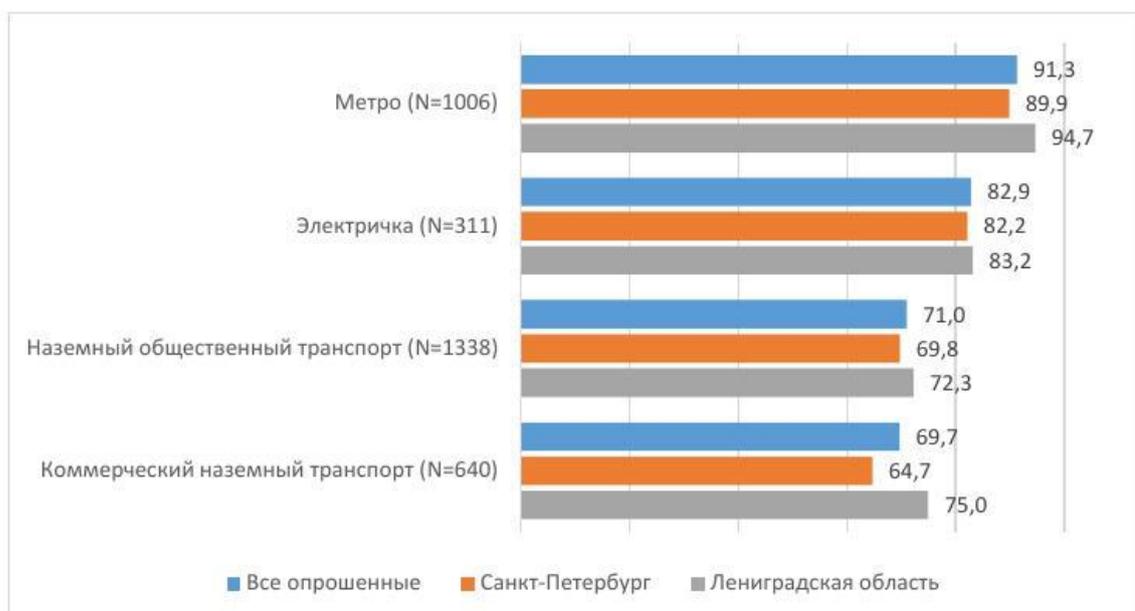


Рисунок 5.1 Общий уровень удовлетворенности различными видами транспорта в Санкт-Петербурге и Ленинградской области, (% тех, кто скорее или полностью удовлетворен)

Работа метро оценивается высоко независимо от пола и возраста опрошенных. Электрички имеют примерно одинаковый уровень удовлетворенности среди мужчин и женщин. Наибольший уровень удовлетворенности пригородными электропоездами среди 25-34-летних и среди опрошенных старше 50 лет.

Наземный общественный транспорт хуже оценивают опрошенные среднего возраста (25-44 года), а также опрошенные в Санкт-Петербурге.

Коммерческий наземный транспорт имеет самое низкое число удовлетворенных пассажиров среди всех социально-демографических групп. За исключением опрошенных старше 50 лет – для этой группы самые низкие оценки у наземного общественного транспорта.

**Таблица 5.1 Общий уровень удовлетворенности различными видами транспорта в Санкт-Петербурге и Ленинградской области, (% тех, кто скорее или полностью удовлетворен)**

<b>Социально-демографические характеристики</b>	Наземный общественный транспорт (N=1338)	Коммерческий наземный транспорт (N=640)	Электричка (N=311)	Метро (N=1006)
<b>Все опрошенные</b>	71,0	<b>69,7</b>	82,9	<b>91,3</b>
Мужчины	<b>71,5</b>	72,8	82,1	<b>91,6</b>
Женщины	70,6	<b>68,1</b>	83,7	<b>91,0</b>
18-24 год	70,3	<b>69,2</b>	78,7	<b>89,9</b>
25-34 года	69,5	<b>66,4</b>	86,7	<b>92,1</b>
35-49 лет	69,7	<b>67</b>	78,8	<b>89,3</b>
50 лет и старше	<b>72,3</b>	73,2	86,7	<b>92,5</b>
Санкт-Петербург	69,8	<b>64,7</b>	82,2	<b>89,9</b>
Ленинградская область	<b>72,3</b>	75,0	83,2	<b>94,7</b>

Высокие оценки работы метро не имеют существенных отличий между разными районами города и области.

Работа пригородных электричек оценена выше всего в **Красногвардейском, Красносельском, а также Московском** районах (100%, 100% и 98,8% соответственно).

Наземный общественный транспорт показывает наилучшие оценки в **Красногвардейском, Кировском** районах и **Ломоносовском** районе Ленинградской

области (93,2%, 83,6% и 87,1% соответственно).

Наименьшая доля неудовлетворенных наземным общественным транспортом пассажиров в **Московском** районе (35,1%).

Больше всего удовлетворенных работой коммерческого наземного транспорта в **Красногвардейском** и **Колпинском** районах (88,7% и 83,9% соответственно). Наименьшая доля удовлетворенных работой коммерческих перевозчиков в **Красносельском** районе (46,7%).

**Таблица 5.2 Общий уровень удовлетворенности различными видами транспорта в Санкт-Петербурге и Ленинградской области разрезе районов проживания**  
(% тех, кто скорее или полностью удовлетворен)<sup>9</sup>

<b>Районы проживания</b>	Наземный общественный транспорт (N=1338)	Коммерческий наземный транспорт (N=640)	Электричка (N=311)	Метро (N=1006)
<b>Все опрошенные</b>	71,0	69,6	82,9	91,3
Адмиралтейский район	64,5	61,1	-	79,9
Василеостровский район	63,9	47,2	-	87,5
Выборгский район	70,4	63,1	83,3	89,1
Калининский район	60,1	52,4	-	75
Кировский район	83,6	67,3	-	92,5
Колпинский район	74,2	83,9	83,3	100
Красногвардейский район	93,2	88,7	100	96,8
Красносельский район	63,5	46,7	100	94,7
Кронштадтский район	90	93,5	-	96,6
Курортный район	68	63,9	68	100
Московский район	35,1	76,7	98,8	96,1
Невский район	68,9	71,5	-	89,1
Петроградский район	66,7	14,3	58,3	52,3
Петродворцовый район	83	74,9	86,3	93,9
Приморский район	76,2	59,7	-	86,5
Пушкинский район	74,8	59,2	91,5	95
Фрунзенский район	70,5	58,7	66,7	94,5
Центральный район	80,7	70,8	69,4	92,1
Выборгский район ЛО	67,5	-	88,9	94
Всеволожский район ЛО	78,9	82,5	82	96,5
Гатчинский район ЛО	74,8	64,8	83,9	92,6
Кировский район ЛО	64,4	69,6	89,6	97,6
Ломоносовский район ЛО	87,1	68,7	87,5	89,2
Тосненский район ЛО	68,2	65,2	78,1	94,9

<sup>9</sup> Районы с числом опрошенных 30 и менее показаны в таблице, но не описаны в результатах этого раздела.

Кроме оценки текущего уровня удовлетворенности различными видами транспорта в городе и области был проведен анализ динамики соответствующих показателей за предыдущие периоды опроса (2015-2017 гг.) с исследованием 2018 года.

Важно отметить, что настоящее исследование имело другую структуру анкеты-опросника и говорить о 100% соответствии вопросов между исследованиями 2015-2017 гг. и текущим не корректно. Вся динамика, указанная в настоящем отчете, должна рассматриваться с учетом различия вопросов.

Так, при анализе динамики общего уровня удовлетворенности надо понимать, что ни в настоящем исследовании, ни в исследованиях 2015-2017 гг. вопросы об общей удовлетворенности отдельными видами транспорта не задавались респондентам напрямую.

В настоящем исследовании опрошенные оценивали те виды транспорта, которыми они пользуются по 12 характеристикам (Удобство оплаты проезда, Количество остановочных пунктов, Безопасность подходов к остановкам, Безопасность подвижного состава, Безопасность остановочных пунктов, Обустройство остановочных пунктов, Качество транспорта (комфорт), Удобство расписания, Стоимость проезда, Информационные сервисы на остановках, Интервал движения, Вместимость транспорта).

Далее, для получения обобщённых оценок по каждому типу транспорта рассчитывалась доля оценок "Скорее удовлетворен" и "Полностью удовлетворен" от всех оценок по всем характеристикам каждого типа транспорта. Такой подход позволяет получить корректно долю в целом удовлетворенных.

В предыдущие годы опроса (2015-2017) респонденты также напрямую не оценивали свою удовлетворенность разными типами транспорта.

Так, опрошенные отвечали на следующие два вопроса по каждому типу транспорта:

- Насколько в настоящий момент Вы удовлетворены развитием сети маршрутов общественного транспорта в Санкт-Петербурге?
- В какой степени Вы удовлетворены качеством пассажирского обслуживания в различных видах общественного транспорта Санкт-Петербурга, которыми Вы пользуетесь?

На каждый вопрос можно было выбирать один из следующих вариантов ответов:

- Полностью удовлетворен
- Скорее, удовлетворен
- Скорее, не удовлетворен
- Полностью не удовлетворен
- Затрудняюсь

Таким образом, для анализа динамики данные, полученные в исследованиях 2015-2017 гг., были представлены только двумя параметрами: доля удовлетворенных развитием сети и качество обслуживания в разрезе каждого вида транспорта.

Поскольку оба этих параметра отражают удовлетворенность работой транспортной системы, то для построения динамики данные были усреднены.

Такой подход позволил сопоставить данные, полученные различными способами, но в целом одинаково отражающие оценку работы транспортной системы.

Стоит отметить рост числа удовлетворенных пассажиров среди опрошенных на протяжении всех лет проведения опроса. Исключение составляет незначительное падение числа удовлетворенных работой наземного общественного транспорта в 2018 году - снижение составило 2,8%.

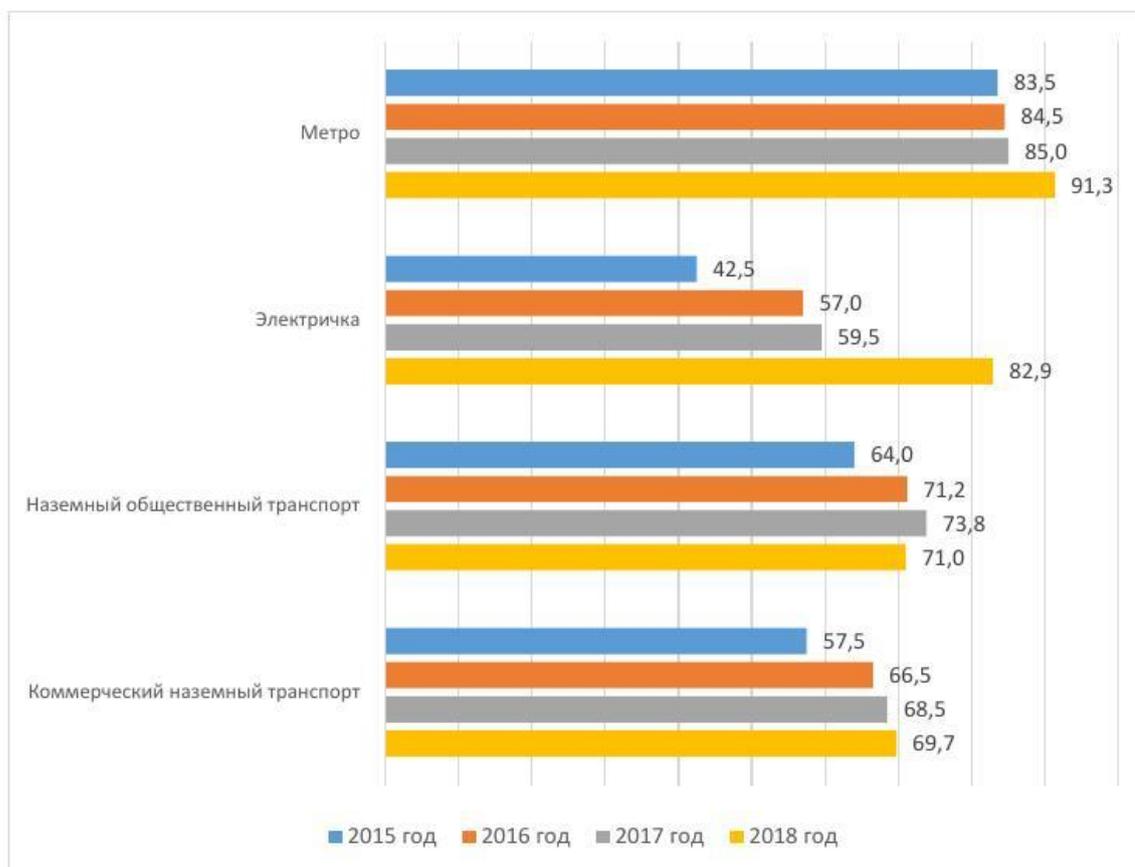


Рисунок 5.2 Динамика общего уровня удовлетворенности различными видами транспорта в Санкт-Петербурге и Ленинградской области, (% тех, кто скорее или полностью удовлетворен)

Наибольший рост отмечен в оценке работы пригородного электротранспорта – 23,4%. Стоит указать, что оценка работы электричек уже имела резкий скачок в 2015 году (на 14,5%). Важно отметить, что за прошедшие 4 года проведения исследования пригородный электротранспорт с последнего места по числу удовлетворенных пассажиров переместился на второе.

Метро остается лидирующим видом транспорта на протяжении всех лет проведения опроса. В 2018 году рост числа удовлетворенных работой метро составил 6,3%.

Коммерческий наземный транспорт показывает постепенный рост. Однако коммерческие перевозчики постепенно сместились с третьего места по числу удовлетворенных пассажиров на четвертое.

При анализе динамики стоит учитывать существенные отличия между исследованиями 2015-2017 гг. и исследованием 2018 года.

---

Так, в 2017 году выборка в Ленинградской области составила 326 респондентов. По данным опроса 2017 года 15% от опрошенных, проживающих в Ленинградской области пользовались электричками. Таким образом, база вопроса составляет 49 респондентов.

Выборка опрошенных жителей Ленинградской области в 2018 году составила 1200 респондентов, из которых электричками пользовались 311.

Учитывая положительную динамику оценки работы пригородных электричек в 2015-2017 гг., а также почти 5-кратный рост числа опрошенных в 2018 году, данная динамика не может считаться случайной.

## 5.1 Популярность различных видов транспорта среди жителей Санкт-Петербурга и Ленинградской области

**Наземный общественный транспорт**<sup>10</sup> в целом пользуется наибольшей популярностью среди опрошенных. Хотя бы одним видом наземного общественного транспорта (автобус, троллейбус или трамвай) пользуются 55,8% опрошенных по выборке в целом. В Санкт-Петербурге этот показатель несколько выше, чем среди опрошенных в Ленинградской области (59,8% и 51,9%, соответственно).

Среди опрошенных Санкт-Петербурга и Ленинградской области наиболее популярным видом транспорта является **автобус**, его назвали 50,7% опрошенных по выборке в целом (49,6% в Санкт-Петербурге и 51,8% в Ленинградской области).

**Метро** занимает второе место среди наиболее популярных видов транспорта – 42,1% по выборке в целом. Важно иметь в виду, что метро существенно популярнее среди опрошенных в Санкт-Петербурге, чем среди респондентов Ленинградской области (60,5% и 23,7%, соответственно).

Замыкает тройку наиболее популярных видов транспорта **легковой автомобиль**. В целом по выборке его назвали 39,7% опрошенных. Этот вид транспорта более популярен среди респондентов в области, чем среди горожан (46% и 33,4%, соответственно).

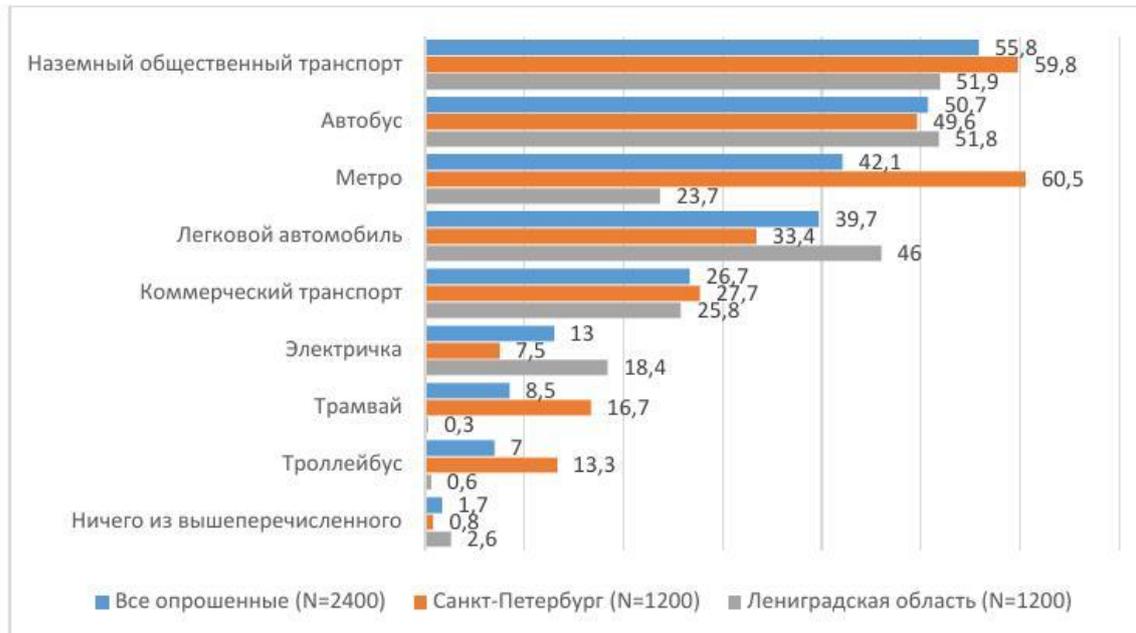


Рисунок 5.1.1 Распределение ответов на вопрос: «Отметьте, пожалуйста, три вида транспорта, которыми Вы пользуетесь чаще всего», (% от числа респондентов, в разрезе выборок Санкт-Петербурга и Ленинградской области)<sup>11</sup>

<sup>10</sup> Под наземным общественным транспортом понимается автобус, трамвай и троллейбус. Таким образом, если опрошенный выбирал любой из этих ответов (либо все три), то это считалось как отдельный код - "Наземный общественный транспорт".

<sup>11</sup> Сумма более 100%, поскольку опрошенные могли выбрать несколько ответов.

Коммерческий автотранспорт занимает четвертое место (26,7% по выборке в целом) и имеет почти равную популярность как среди опрошенных в Санкт-Петербурге, так и среди жителей Ленинградской области (27,7% и 25,8% соответственно).

Закрывают пятерку электрички (13% по выборке в целом). Этот вид транспорта ожидаемо чаще указывался опрошенными в Ленинградской области, чем городскими жителями (18,4% и 7,5%, соответственно).

Трамвай и троллейбус набрали 8,5% и 7% по всей выборке соответственно. При этом, оба вида транспорта более популярны среди жителей Санкт-Петербурга. Значения по Ленинградской области не превышают 1%.

Стоит отметить, что 1,7% опрошенных по выборке в целом не указали ни один из перечисленных видов транспорта (0,8% среди горожан и 2,6% среди жителей Ленинградской области). Вероятно, это связано с тем, что опрошенные либо ходят пешком (если живут за городом и уже в преклонном возрасте), либо (если живут в Санкт-Петербурге) передвигаются альтернативными транспортными средствами (велосипед, самокат и т.д.).

**Таблица 5.1.1 Рейтинг наиболее популярных видов транспорта среди опрошенных в разрезе выборок Санкт-Петербурга и Ленинградской области, (% от числа респондентов, сумма более 100%)<sup>12</sup>**

Тип транспорта	Все опрошенные (N=2400)	Санкт-Петербург (N=1200)	Ленинградская область (N=1200)
Наземный общественный транспорт	<b>55,8</b>	59,8	51,9
Автобус	<b>50,7</b>	49,6	51,8
Метро	<b>42,1</b>	<b>60,5</b>	<b>23,7</b>
Легковой автомобиль	<b>39,7</b>	33,4	46,0
Коммерческий транспорт	<b>26,7</b>	27,7	25,8
Электричка	<b>13,0</b>	<b>7,5</b>	<b>18,4</b>
Трамвай	<b>8,5</b>	16,7	0,3
Троллейбус	<b>7,0</b>	<b>13,3</b>	0,6
Ничего из вышеперечисленного	<b>1,7</b>	0,8	<b>2,6</b>

Среди опрошенных женщины чаще называли автобус и коммерческий транспорт по сравнению с мужчинами (57,5% и 32,4% для женщин, 42,6% и 19,9% для мужчин, соответственно). Мужчины же чаще чем женщины называли личный автомобиль (51,1% и 30,2%, соответственно). Также мужчины реже называли метро (38,4% и 45,1%, соответственно).

<sup>12</sup> Здесь и далее цветом выделены значения, значимо отличающиеся друг от друга внутри подгрупп. Красные значения - больше среднего, синие – меньше среднего

**Таблица 5.1.2 Рейтинг наиболее популярных видов транспорта среди опрошенных в разрезе пола, (% от числа респондентов, сумма более 100%)**

Тип транспорта	Все опрошенные (N=2400)	Мужчины (N=1093)	Женщины (N=1307)
Наземный общественный транспорт	<b>55,8</b>	<b>47,0</b>	<b>63,2</b>
Автобус	<b>50,7</b>	<b>42,6</b>	<b>57,5</b>
Метро	<b>42,1</b>	<b>38,4</b>	<b>45,1</b>
Легковой автомобиль	<b>39,7</b>	<b>51,1</b>	<b>30,2</b>
Коммерческий транспорт	<b>26,7</b>	<b>19,9</b>	<b>32,4</b>
Электричка	<b>13,0</b>	12,9	13,0
Трамвай	<b>8,5</b>	7,6	9,3
Троллейбус	<b>7,0</b>	5,5	8,2
Ничего из вышеперечисленного	<b>1,7</b>	1,6	1,8

Опрошенные по всей выборке в возрасте от 18 до 24 лет чаще других называют автобус и метро (61,5% и 50,2%, соответственно), а также электричку (26,7%).

Респонденты 25-49 лет почти в половине случаев (49,5% и 47,1%) указывали легковой автомобиль. Опрошенные старше 50 лет чаще других говорили о троллейбусе (10,3%).

**Таблица 5.1.3 Рейтинг наиболее популярных видов транспорта среди опрошенных в разрезе возраста, (% от числа респондентов, сумма более 100%)**

Тип транспорта	Все опрошенные (N=2400)	18-24 года (N=273)	25-34 года (N=493)	35-49 лет (N=612)	50 лет и старше (N=1022)
Наземный общественный транспорт	<b>55,8</b>	<b>64,5</b>	51,1	<b>48,7</b>	60,1
Автобус	<b>50,7</b>	61,5	47,7	<b>43,5</b>	53,6
Метро	<b>42,1</b>	<b>50,2</b>	45,2	<b>39,9</b>	<b>39,7</b>
Легковой автомобиль	<b>39,7</b>	<b>24,5</b>	<b>49,5</b>	<b>47,1</b>	34,6
Коммерческий транспорт	<b>26,7</b>	27,5	29,6	25,8	25,6
Электричка	<b>13,0</b>	<b>26,7</b>	8,3	<b>12,3</b>	<b>11,9</b>
Трамвай	<b>8,5</b>	6,2	7,3	10,6	8,4
Троллейбус	<b>7,0</b>	<b>4,0</b>	<b>4,9</b>	<b>4,4</b>	<b>10,3</b>
Ничего из вышеперечисленного	<b>1,7</b>	1,1	1,0	1,1	2,5

Важно отметить, что опрошенные старше 50 лет не указывают какой-либо вид транспорта ввиду общего низкого уровня мобильности, а также из-за того, что чаще ходят пешком. Чаще это женщины, старше 50 лет, на пенсии.

Так, **автобус** (наиболее популярный по мнению всех опрошенных) лидирует среди жителей Адмиралтейского района (80%) и Колпинского района (76%). Менее всего автобус популярен в Ломоносовском районе Ленинградской области (13,8%) и Калининском районе (16%).

**Метро** указали как наиболее часто используемый вид транспорта 8 человек из 10 в следующих районах: Петроградский (90%), Василеостровский (90%), Красногвардейский (86,3%), Адмиралтейский (85%) и Невский (82%). Замыкают список районов по популярности метро Выборгский (6,4%) и Курортный районы (7,5%).

**Легковой автомобиль** уверенно лидирует среди опрошенных в Красногвардейском (70%) и Кронштадтском районах (70%). Самые низкие значения для этого вида транспорта в Приморском (11%), Адмиралтейском (15%) и Василеостровском районах (15%).

Низкая популярность легкового автотранспорта в Адмиралтейском и Василеостровском районах связана скорее всего с высокой загруженностью дорог и ограниченной возможностью парковки автомобиля.

Стоит также учитывать широкую сеть наземного общественного транспорта и метро в этих районах. Невысокая популярность легкового автотранспорта в Приморском районе также можно объяснить хорошим развитием общественного транспорта и метро.

В целом, опрошенные Приморского района показали оценки удовлетворенности работой наземного общественного транспорта и метро выше среднего по городу.

**Коммерческий транспорт** чаще всего называли в Ломоносовском районе Ленинградской области (65%), реже всего в Центральном районе (6,7%).

**Электрички** наиболее популярны в Тосненском районе (52,9%). **Трамвай** лидирует в Адмиралтейском (65%) и Красногвардейском районах (57,5%). В Центральном районе чаще, чем в других районах опрошенные называли **троллейбус** (46,7%).

Важно отметить, что 12% опрошенных в Колпинском и 10% в Кировском районах не указали ни один из перечисленных видов транспорта. Как правило, это женщины старше 50 лет. Такие ответы могут быть связаны с общим низким уровнем мобильности пенсионеров в районах Ленинградской области.

**Таблица 5.1.4 Популярность различных типов транспорта среди опрошенных**  
(% от числа респондентов по каждому столбцу)

Виды транспорта условно базовые для отражения транспортных предпочтений								
	Наземный общественный транспорт (N=1340)	Автобус (N = 1217)	Метро (N = 1010)	Легковой автомобиль (N = 953)	Коммерческий транспорт (N = 641)	Электричка (N = 311)	Трамвай (N = 204)	Троллейбус (N = 167)
Наземный общественный транспорт <sup>13</sup> (N=1340)		100,0	64,4	27,4	54,8	63,0	100,0	100,0
Автобус (N = 1217)	90,8		54,2	22,4	49,6	61,4	54,9	77,8
Метро (N = 1010)	48,5	44,9		26,2	54,0	38,6	74,5	63,5
Легковой автомобиль (N = 953)	19,5	17,5	24,8		21,2	17,4	24,0	5,4
Коммерческий транспорт (N = 641)	26,2	26,1	34,3	14,3		37,3	12,7	13,2
Электричка (N = 311)	14,6	15,7	11,9	5,7	18,1		2,9	4,8
Трамвай (N = 204)	15,2	9,2	15,0	5,1	4,1	1,9		13,2
Троллейбус (N = 167)	12,5	10,7	10,5	0,9	3,4	2,6	10,8	

*Пояснение: % в таблице показывают долю пересекающихся аудиторий по каждому столбцу и каждой колонке. При этом, базовый вид транспорта (от которого показана доля) находится в столбцах. Например, чтобы узнать какая часть из тех, кто пользуется автобусом также пользуется троллейбусом – необходимо найти пересечение столбца "Автобус" со строкой "Троллейбус". По результатам опроса доля таковых 10,7%. Важно понимать, что таблица не является симметричной, поскольку аудитории базовых видов транспорта разные, то и доли для каждой пары будут разные.*

*Так, доля тех, кто пользуется троллейбусом среди всех, кто пользуется автобусами – 10,7%. В то же время, среди тех, кто пользуется троллейбусом 77,8% также пользуются автобусами. Цветом показаны наиболее пересекающиеся аудитории - на 50% и более, что можно считать значимым.*

<sup>13</sup> Под наземным общественным транспортом понимается автобус, трамвай и троллейбус. Таким образом, если опрошенный выбирал любой из этих ответов (либо все три), то это считалось как отдельный код - "Наземный общественный транспорт".

Если говорить о наиболее пересекающихся аудиториях транспорта, то это, в первую очередь, троллейбусы и автобусы. Так  $\frac{3}{4}$  пассажиров троллейбуса пользуются автобусами. Но только каждый десятый пассажир автобуса пользуется троллейбусами.

Также высока доля пользователей метро и автобуса – аудитории этих видов транспорта пересекаются примерно наполовину (54,2% и 44,9%, соответственно).

Доли пассажиров, которые пользуются и метро, и автобусами примерно сопоставимы – это почти половина пассажиров каждого из этих видов транспорта.

Если сравнивать рейтинг наиболее популярных видов транспорта с теми видами транспорта, которые опрошенные фактически использовали для своих перемещений за последний будний и выходной день при описании типичных маршрутов, то можно сказать, что значимых отличий между этими двумя списками видов транспорта нет.

На графике ниже показано сравнение ответов на вопрос о том, чем чаще пользуются опрошенные для перемещений (синяя заливка) и те виды транспорта, которые они назвали, описывая свои фактические поездки, т.е. фактическое использование различных видов транспорта (оранжевая заливка).

Можно отметить, что фактически пассажиры несколько чаще используют наземный общественный транспорт и метро. И реже фактически передвигаются на автомобиле, чем декларировали при ответе на вопрос о наиболее популярном виде транспорта.

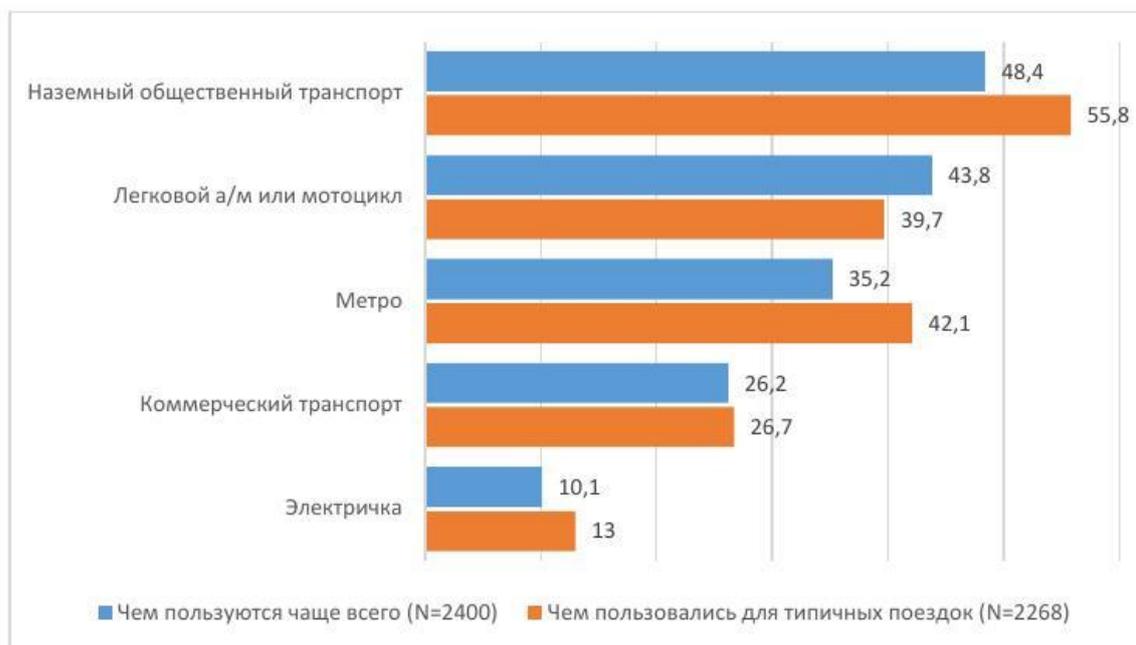


Рисунок 5.1.2 Распределение ответов на вопросы:  
*«Отметьте, пожалуйста, три вида транспорта, которыми Вы пользуетесь чаще всего»*  
*«Пожалуйста, скажите какие именно виды транспорта Вы использовали для типичных поездок в будние и выходные дни», (% от числа респондентов, в разрезе выборки Санкт-Петербурга и Ленинградской области)<sup>14</sup>*

<sup>14</sup> Сумма более 100%, поскольку опрошенные могли выбрать несколько ответов.

## 5.2 Удовлетворенность наземным общественным транспортом (автобусы, троллейбусы, трамваи)

Среди респондентов, пользующихся наземным общественным транспортом (автобусы, троллейбусы, трамваи) удовлетворенность им по всем атрибутам составила 71%. Жители Ленинградской области в целом оценивают наземный общественный транспорт лучше, чем жители Санкт-Петербурга (72,3 % и 69,8 %, соответственно), но эта разница статистически незначима.

Существенных отличий между мужчинами и женщинами в ходе опроса не обнаружено. Стоит отметить, что с увеличением возраста опрошенные начинают оценивать наземный общественный транспорт более позитивно. Средняя удовлетворенность возрастает с 70,3% для 18-24-летних до 72,3% для опрошенных старше 50 лет. Максимальная оценка среди опрошенных старше 50 лет в Ленинградской области – 75,3% балла. Самая низкая оценка – среди женщин, опрошенных в Санкт-Петербурге (68,8 %).

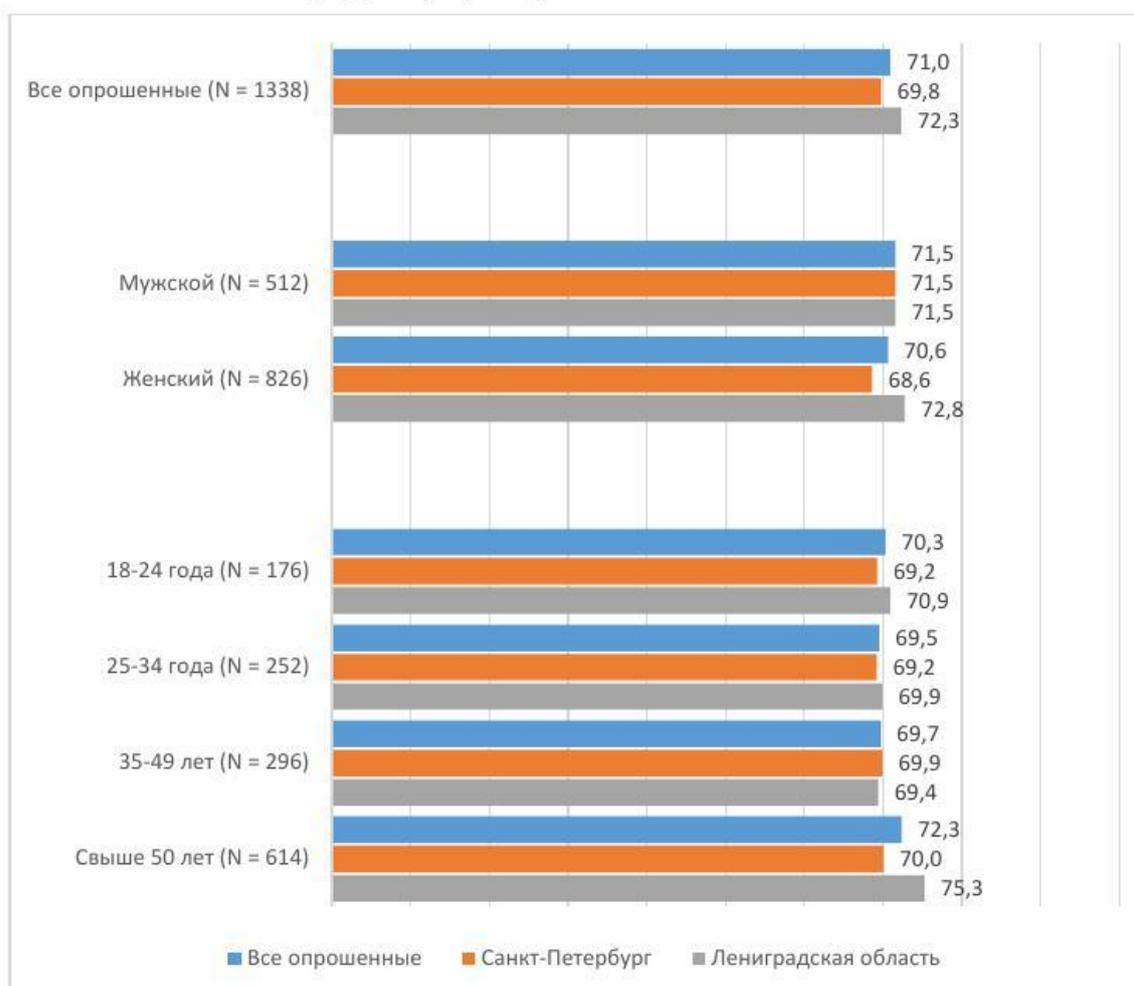


Рисунок 5.2.1 Доля тех, кто скорее или полностью удовлетворен наземным общественным транспортом (автобусы, троллейбусы, трамваи) в разрезе социально-демографических групп, (% от всех оценок)

Максимальные оценки в **Красногвардейском** (93,1%) и **Ломоносовском** районах (87,1%). Хуже всего оценили наземный общественный транспорт в **Московском** районе (35,1%).

Если сопоставить доли в целом удовлетворенных и в целом не удовлетворенных без учета затруднившихся ответить и тех, кто отчасти удовлетворен, отчасти нет, то тройка лидирующих аспектов будет выглядеть следующим образом.

Среди всех атрибутов наземного общественного транспорта максимальное число набрало **количество остановочных пунктов** - больше всего удовлетворенных пассажиров (84%). На втором месте с небольшим отрывом - **удобство оплаты** (83,9% удовлетворены). Замыкает тройку - **безопасность подходов к остановкам** (78,4%).

Больше всего (21,8%) не удовлетворенных таким параметром как **информационные сервисы на остановках**. Также 12,9% не удовлетворены **обустройством остановочных пунктов**.

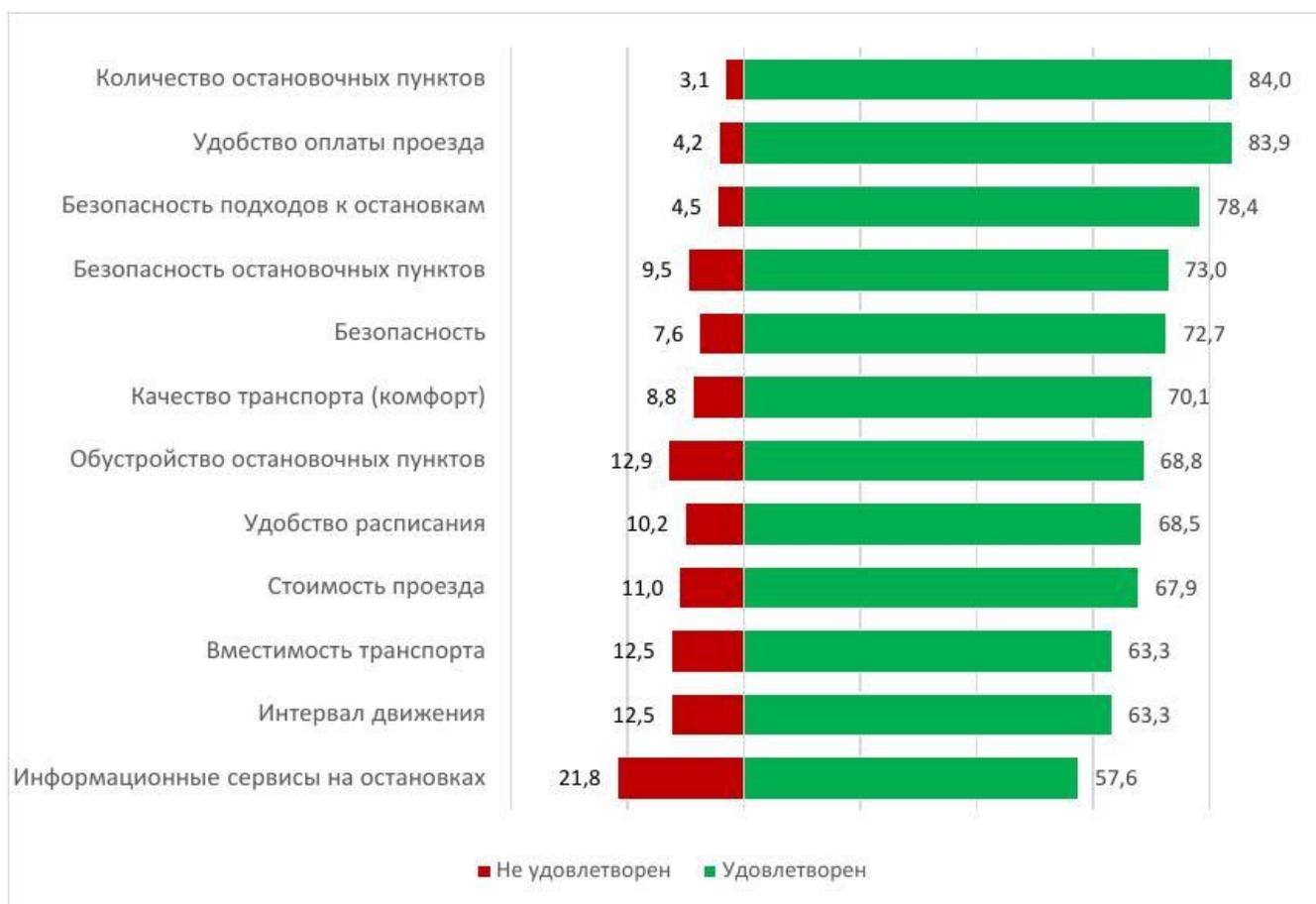


Рисунок 5.2.2 *Уровень удовлетворенности разными аспектами наземным общественным транспортом (автобусы, троллейбусы, трамваи), (в среднем по выборке, % от числа респондентов, пользующихся этим видом транспорта, N = 1338)*

На рисунке ниже показан рейтинг удовлетворенности разными аспектами наземного общественного транспорта (автобусы, троллейбусы, трамваи). Первым показан аспект, который имеет наибольшее число полностью удовлетворенных пассажиров. Замыкает рейтинг аспект, имеющий минимальное число тех, кто полностью удовлетворен.

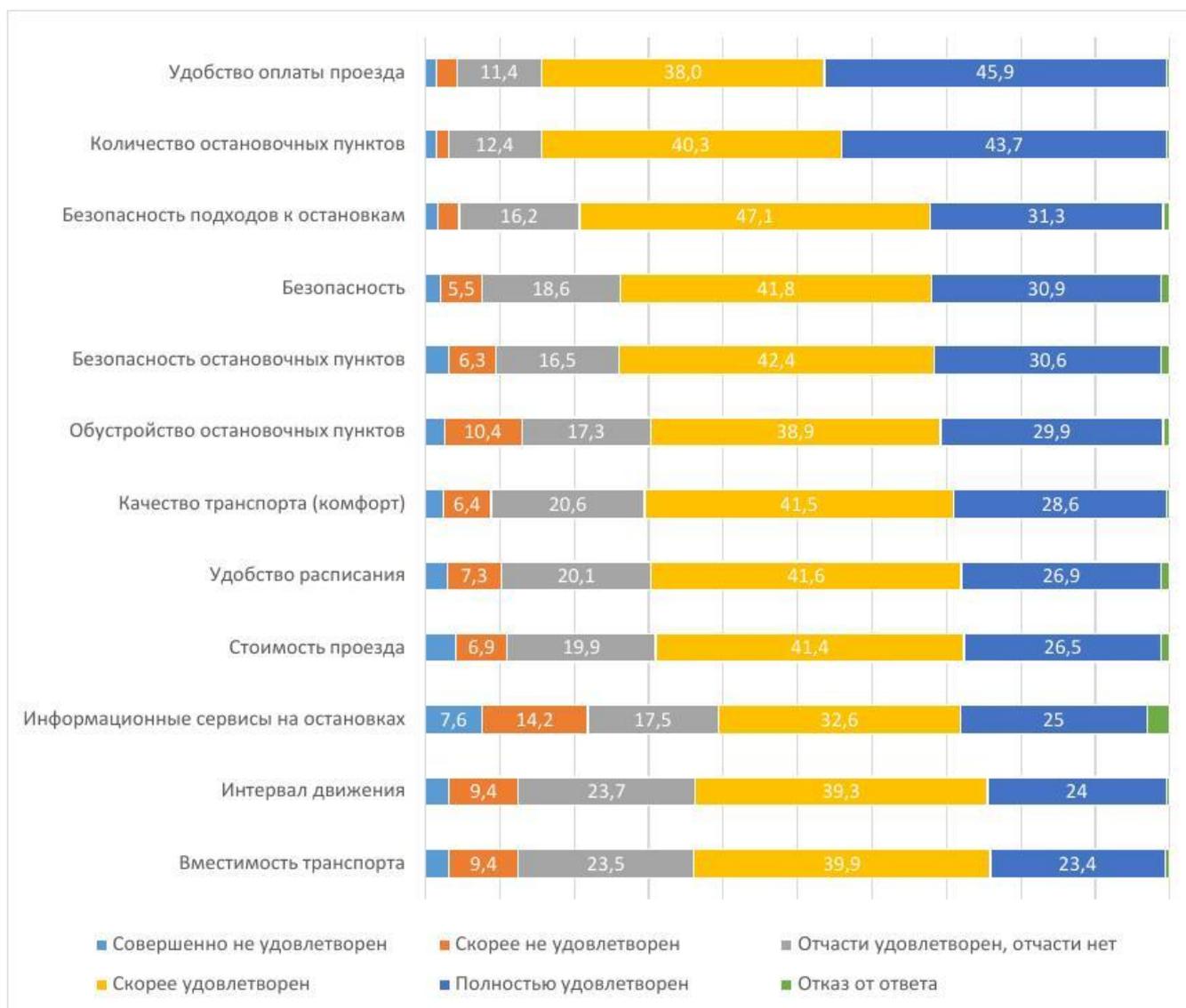


Рисунок 5.2.3 Уровень удовлетворенности разными аспектами наземным общественным транспортом (автобусы, троллейбусы, трамваи), (в среднем по выборке, % от числа респондентов, пользующихся этим видом транспорта, N = 1338)<sup>15</sup>

<sup>15</sup> Подписи к значениям менее 5% не показаны на рисунке для удобства. Детальные значения по каждому параметру можно посмотреть в соответствующей таблице, следующей за графиком.

В таблице ниже показан рейтинг удовлетворенности разными аспектами наземного общественного транспорта (автобусы, троллейбусы, трамваи) по убыванию доли полностью удовлетворенных в разрезе детальных оценок каждого из аспектов.

**Таблица 5.2.1 Уровень удовлетворенности разными аспектами наземного общественного транспорта** (в среднем по выборке, % от числа респондентов, пользующихся этим видом транспорта, N = 1338)

<b>Аспекты наземного общественного транспорта</b>	Совершенно не удовлетворен	Скорее не удовлетворен	Отчасти удовлетворен, отчасти нет	Скорее удовлетворен	Полностью удовлетворен	Отказ от ответа
Удобство оплаты проезда	1,4	2,8	11,4	38	45,9	0,5
Количество остановочных пунктов	1,4	1,7	12,4	40,3	43,7	0,4
Безопасность подходов к остановкам	1,7	2,8	16,2	47,1	31,3	0,9
Безопасность	2,1	5,5	18,6	41,8	30,9	1,1
Безопасность остановочных пунктов	3,2	6,3	16,5	42,4	30,6	1,1
Обустройство остановочных пунктов	2,5	10,4	17,3	38,9	29,9	0,9
Качество транспорта (комфорт)	2,4	6,4	20,6	41,5	28,6	0,4
Удобство расписания	2,9	7,3	20,1	41,6	26,9	1,1
Стоимость проезда	4,1	6,9	19,9	41,4	26,5	1,1
Информационные сервисы на остановках	7,6	14,2	17,5	32,6	25	3,1
Интервал движения	3,1	9,4	23,7	39,3	24	0,5
Вместимость транспорта	3,1	9,4	23,5	39,9	23,4	0,7

Общая удовлетворенность различными аспектами наземного общественного транспорта (автобусы, троллейбусы, трамваи) в целом соотносится с оценками, показанными в предыдущих таблицах. Так, из таблицы 5.2.2. видно, что мужчины как правило дают оценки выше, чем женщины, однако, эти отличия статистически не значимы.

Также заметна тенденция к улучшению оценок с увеличением возраста опрашиваемых. Жители Ленинградской области также обычно дают чуть более высокие оценки. За исключением **качества транспорта** (комфорт) и **безопасности**.

**Таблица 5.2.2 Уровень удовлетворенности разными аспектами наземным общественным транспортом (автобусы, троллейбусы, трамваи) разными социально-демографическими группами (% от числа респондентов, пользующихся этим видом транспорта)**

Социально-демографические характеристики	Общая оценка	Удобство расписания	Интервал движения	Вместимость транспорта	Качество транспорта (комфорт)	Безопасность	Количество остановочных пунктов	Обустройство остановочных пунктов	Безопасность остановочных пунктов	Информационные сервисы на остановках	Безопасность подходов к остановкам	Удобство оплаты проезда	Стоимость проезда
Все опрошенные (N = 1338)	71,0	68,5	63,3	63,3	70,1	72,7	84,0	68,8	73,0	57,6	78,4	83,9	67,9
Мужской (N = 512)	71,5	70,1	64,0	65,4	69,3	73,0	84,1	69,3	74,9	58,5	78,1	85,7	66,0
Женский (N = 826)	70,6	67,6	62,8	62,0	70,6	72,5	84,0	68,5	71,9	57,0	78,5	82,8	69,0
18-24 года (N = 176)	70,3	69,9	60,8	61,3	72,1	73,3	86,4	71,0	74,2	55,4	77,2	82,3	59,5
25-34 года (N = 252)	69,5	69,2	63,3	64,3	69,4	72,2	86,8	66,3	68,8	55,0	72,9	79,6	66,4
35-49 лет (N = 296)	69,7	69,9	65,3	66,0	69,1	71,2	82,5	66,9	71,2	56,2	76,2	82,9	58,6
Свыше 50 лет (N = 614)	72,3	67,3	62,9	62,1	70,3	73,4	83,0	70,2	75,2	60,0	81,9	86,6	75,3
Санкт-Петербург (N = 715)	69,8	67,8	61,8	62,2	73,4	74,8	81,7	63,5	69,6	56,2	76,4	83,6	66,2
Ленинградская область (N = 623)	72,3	69,5	64,9	64,5	66,3	70,2	86,8	75,0	76,9	59,2	80,7	84,1	69,8

Если говорить об отличиях между разными районами, то стоит отметить, что лидирующий аспект **Количество остановочных пунктов** имеет самое большое число удовлетворенных во всех районах, кроме **Московского** района.

Стоит также подчеркнуть особо низкие оценки в **Московском** районе по всем аспектам наземного общественного транспорта. Это может быть связано с общей транспортной напряжённостью в районе: дорога в Пулковое, федеральная трасса Москва-Санкт-Петербург, маршруты междугородних автобусов, обилие ТРК, новые жилые массивы.

Отдельно стоит подчеркнуть низкие оценки по аспекту "Информационные сервисы на остановках" в **Выборгском** районе Ленинградской области.

**Таблица 5.2.3 Уровень удовлетворенности наземным общественным транспортом (автобусы, троллейбусы, трамваи) разными социально-демографическими группами в разрезе объединённых характеристик транспортных систем (% от числа респондентов, пользующихся этим видом транспорта)**

Социально-демографические характеристики	Общая оценка	Расписание	Подвижной состав	Остановочные пункты, станции, ТПУ	Удобство оплаты, стоимость проезда
<b>Все опрошенные (N = 1338)</b>	71,0	<b>65,9</b>	68,6	72,4	<b>76,0</b>
Мужской (N = 512)	71,5	<b>67,1</b>	69,2	73,0	<b>75,9</b>
Женский (N = 826)	70,6	<b>65,2</b>	68,3	72,0	<b>76,0</b>
18-24 года (N = 176)	70,3	<b>65,3</b>	69,0	<b>72,8</b>	70,9
25-34 года (N = 252)	69,5	<b>66,3</b>	68,7	70,0	<b>73,0</b>
35-49 лет (N = 296)	69,7	<b>67,7</b>	68,8	70,6	<b>70,8</b>
Свыше 50 лет (N = 614)	72,3	<b>65,1</b>	68,6	74,1	<b>81,0</b>
Санкт-Петербург (N = 715)	69,8	<b>64,8</b>	70,1	69,5	<b>75,1</b>
Ленинградская область (N = 623)	72,3	67,2	<b>67,0</b>	75,8	<b>76,9</b>

Расписание (включает удобство расписания и интервал движения) и интегральный показатель подвижного состава (вместимость, качество и безопасность) – наиболее слабо оценённые характеристики наземного общественного транспорта по мнению опрошенных. Выше всего пассажиры оценили характеристики, связанные с оплатой проезда (удобство оплаты, стоимость проезда).

Стоит отметить высокую оценку, данную опрошенными старше 50 лет характеристикам, связанным с **оплатой проезда** (удобство оплаты, стоимость проезда) - 81% удовлетворены показателем.

При анализе оценок в разрезе районов стоит обратить внимание на в целом хорошие значения в **Красногвардейском** районе (93%) и особенно высокие оценки характеристик, связанных с оплатой проезда (99,1%).

Худшие оценки среди рассматриваемых районов показывает **Московский** район - только 35% удовлетворены наземным общественным транспортом. Район имеет самые низкие оценки по всем характеристикам наземного общественного транспорта.

## 5.2.1 Удобство расписания наземного общественного транспорта

Среди тех, кто пользуется наземным общественным транспортом в Санкт-Петербурге и Ленинградской области удовлетворены **удобством расписания** наземного общественного транспорта - 68,5%.

Существенных отличий между мужчинами и женщинами, опрошенными разного возраста, а также между жителями Санкт-Петербурга и Ленинградской области опрос не выявил. Доля тех, кто не удовлетворен **удобством расписания** во всех подвыборках редко превышает 10%. Чаще свою неудовлетворенность высказывали женщины, опрошенные старше 50 лет, а также жители Ленинградской области.

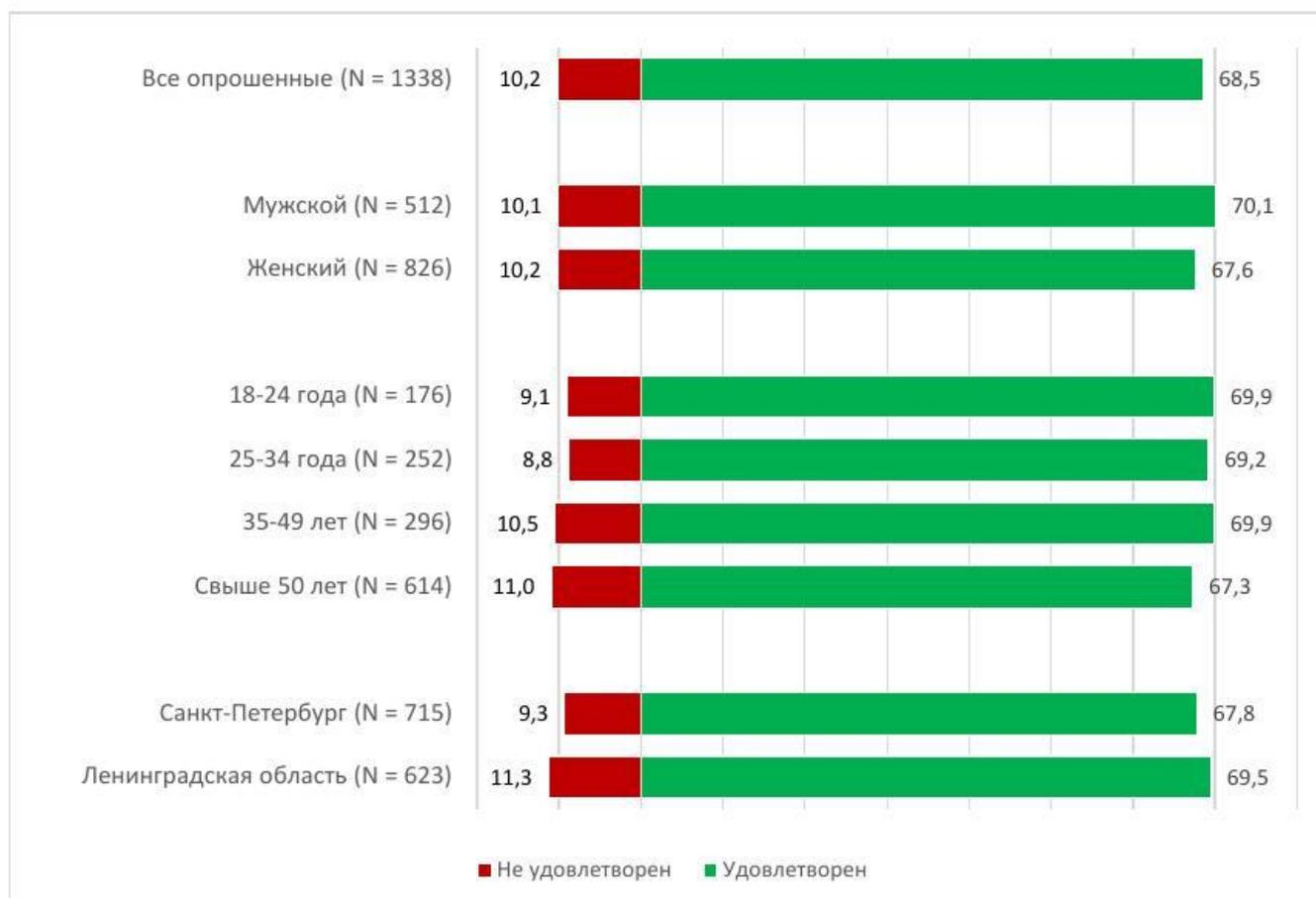


Рисунок 5.2.1.1 Распределение ответов на вопрос: «Пожалуйста, оцените, насколько Вы удовлетворены или не удовлетворены **УДОБСТВОМ РАСПИСАНИЯ** в Санкт-Петербурге и Ленинградской области по типичным маршрутам Вашего следования», (% от числа респондентов, пользующихся этим видом транспорта в разрезе социально-демографических групп)

На рисунке ниже показан рейтинг удовлетворенности **удобством расписания** в разрезе детальных оценок по социально-демографическим характеристикам.



Рисунок 5.2.1.2 Распределение ответов на вопрос: *«Пожалуйста, оцените, насколько Вы удовлетворены или не удовлетворены УДОБСТВОМ РАСПИСАНИЯ в Санкт-Петербурге и Ленинградской области по типичным маршрутам Вашего следования», (% от числа респондентов, пользующихся этим видом транспорта в разрезе социально-демографических групп)<sup>16</sup>*

В таблице ниже показаны оценки удовлетворенности **удобством расписания** наземного общественного транспорта в Санкт-Петербурге и Ленинградской области по типичным маршрутам следования в разрезе детальных оценок по социально-демографическим характеристикам.

<sup>16</sup> Подписи к значениям менее 5% не показаны на рисунке для удобства. Детальные значения по каждому параметру можно посмотреть в соответствующей таблице, следующей за графиком.

**Таблица 5.2.1.1 Удовлетворенность УДОБСТВОМ РАСПИСАНИЯ в Санкт-Петербурге и Ленинградской области по типичным маршрутам следования**  
(% от числа респондентов, пользующихся этим видом транспорта)

Социально-демографические характеристики	Совершенно не удовлетворен	Скорее не удовлетворен	Отчасти удовлетворен, отчасти нет	Скорее удовлетворен	Полностью удовлетворен	Трудно сказать
<b>Все опрошенные (N = 1338)</b>	<b>2,9</b>	<b>7,3</b>	<b>20,1</b>	<b>41,6</b>	<b>26,9</b>	<b>1,1</b>
Мужской (N = 512)	2,3	7,8	18,8	41,6	28,5	1,0
Женский (N = 826)	3,3	6,9	21,0	41,7	25,9	1,2
18-24 года (N = 176)	4,0	5,1	20,5	44,9	25,0	0,6
25-34 года (N = 252)	2,0	6,8	21,2	47,2	22,0	0,8
35-49 лет (N = 296)	4,1	6,4	17,2	40,2	29,7	2,4
Свыше 50 лет (N = 614)	2,5	8,5	20,9	39,1	28,2	0,8
Санкт-Петербург (N = 715)	1,4	7,9	22,5	44,3	23,5	0,4
Ленинградская область (N = 623)	4,7	6,6	17,4	38,6	30,9	1,9

Больше всего тех, кто удовлетворен удобством расписания наземного общественного транспорта, в **Красногвардейском** районе – 91,6% скорее либо полностью удовлетворены этим параметром.

Второе место занимает **Курортный** район со значением 81,8% удовлетворенных респондентов.

На третьем месте - **Приморский** район, где 76,2% опрошенных удовлетворены удобством расписания наземного общественного транспорта.

Худшие оценки удобства расписания общественного транспорта в **Московском** районе – 43,3% скорее либо полностью не удовлетворены этим параметром.

Также среди аутсайдеров **Тосненский** район Ленинградской области, где доля неудовлетворенных удобством расписания общественного транспорта достигает 24,1%.

## 5.2.2 Интервал движения наземного общественного транспорта

Среди тех, кто пользуется наземным общественным транспортом в Санкт-Петербурге и Ленинградской области 63,3% удовлетворены **интервалом движения** наземного общественного транспорта.

Существенных отличий между мужчинами и женщинами, опрошенными разного возраста, а также между жителями Санкт-Петербурга и Ленинградской области опрос не выявил. Доля тех, кто не удовлетворен **интервалом движения** во всех подвыборках колеблется от 10% до 15%. Чаще свою неудовлетворенность высказывали женщины, опрошенные старше 50 лет, а также жители Ленинградской области.

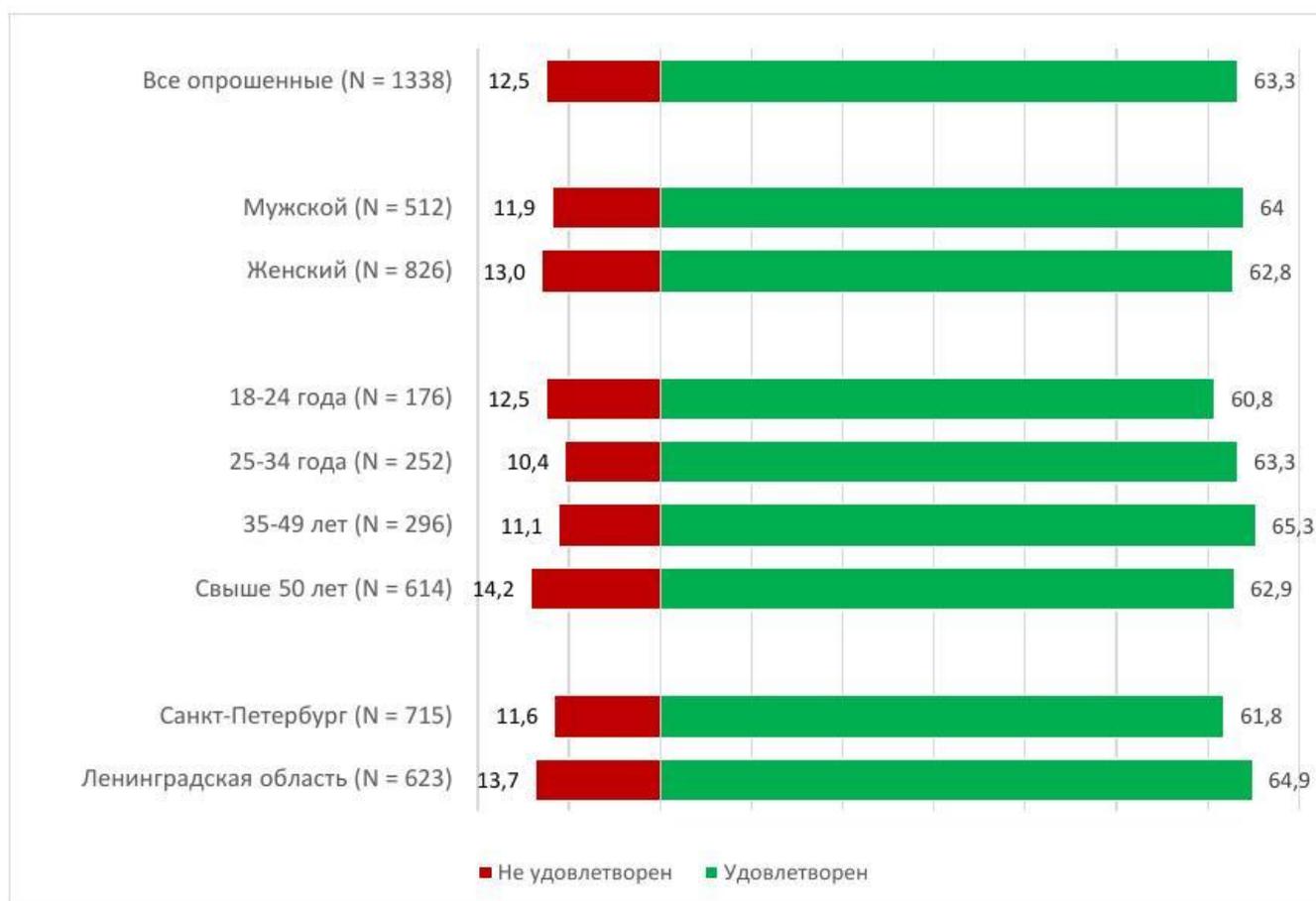


Рисунок 5.2.2.1 Распределение ответов на вопрос: «Пожалуйста, оцените, насколько Вы удовлетворены или не удовлетворены **ИНТЕРВАЛОМ ДВИЖЕНИЯ** в Санкт-Петербурге и Ленинградской области по типичным маршрутам Вашего следования», (% от числа респондентов, пользующихся этим видом транспорта в разрезе социально-демографических групп)

На рисунке ниже показан рейтинг удовлетворенности **интервалом движения** в разрезе детальных оценок по социально-демографическим характеристикам.



Рисунок 5.2.2.2 Распределение ответов на вопрос: «Пожалуйста, оцените, насколько Вы удовлетворены или не удовлетворены **ИНТЕРВАЛОМ ДВИЖЕНИЯ** в Санкт-Петербурге и Ленинградской области по типичным маршрутам Вашего следования», (% от числа респондентов, пользующихся этим видом транспорта в разрезе социально-демографических групп)<sup>17</sup>

В таблице ниже показаны оценки удовлетворенности **интервалом движения** наземного общественного транспорта в Санкт-Петербурге и Ленинградской области по типичным маршрутам следования в разрезе детальных оценок по социально-демографическим характеристикам.

<sup>17</sup> Подписи к значениям менее 5% не показаны на рисунке для удобства. Детальные значения по каждому параметру можно посмотреть в соответствующей таблице, следующей за графиком.

**Таблица 5.2.2.1 Удовлетворенность ИНТЕРВАЛОМ ДВИЖЕНИЯ в Санкт-Петербурге и Ленинградской области по типичным маршрутам следования**  
(% от числа респондентов, пользующихся этим видом транспорта)

<b>Социально-демографические характеристики</b>	Совершенно не удовлетворен	Скорее не удовлетворен	Отчасти удовлетворен, отчасти нет	Скорее удовлетворен	Полностью удовлетворен	Трудно сказать
<b>Все опрошенные (N = 1338)</b>	<b>3,1</b>	<b>9,4</b>	<b>23,7</b>	<b>39,3</b>	<b>24,0</b>	<b>0,5</b>
Мужской (N = 512)	2,7	9,2	23,4	39,8	24,2	0,6
Женский (N = 826)	3,4	9,6	23,8	39,0	23,8	0,5
18-24 года (N = 176)	2,8	9,7	26,1	37,5	23,3	0,6
25-34 года (N = 252)	1,2	9,2	26,3	43,4	19,9	-
35-49 лет (N = 296)	5,4	5,7	22,9	40,7	24,6	0,7
Свыше 50 лет (N = 614)	2,9	11,3	22,2	37,4	25,5	0,7
Санкт-Петербург (N = 715)	1,8	9,8	26,4	42,5	19,3	0,1
Ленинградская область (N = 623)	4,7	9,0	20,5	35,6	29,3	1,0

Больше всего тех, кто удовлетворен интервалом движения наземного общественного транспорта, в **Приморском районе** – 81% скорее либо полностью удовлетворены этим параметром.

Второе место занимает **Красногвардейский** район со значением 76,3% удовлетворенных респондентов.

На третьем месте – **Красносельский** район, где 73,3% опрошенных удовлетворены интервалом движения наземного общественного транспорта.

Худшие оценки интервала движения общественного транспорта в **Московском** районе – 46,3% скорее либо полностью не удовлетворены этим параметром.

Также среди аутсайдеров **Кировский** район Ленинградской области, где доля неудовлетворенных интервалом движения общественного транспорта достигает 26,5%.

### 5.2.3 Вместимость наземного общественного транспорта

Среди тех, кто пользуется наземным общественным транспортом в Санкт-Петербурге и Ленинградской области, удовлетворены **вместимостью** наземного общественного транспорта - 63,3%.

Существенных отличий между мужчинами и женщинами, опрошенными разного возраста, опрос не выявил. Доля тех, кто не удовлетворен **вместимостью** во всех подвыборках колеблется от 10% до 15%. Чаще свою неудовлетворенность высказывали женщины, опрошенные до 24 лет и старше 50 лет.

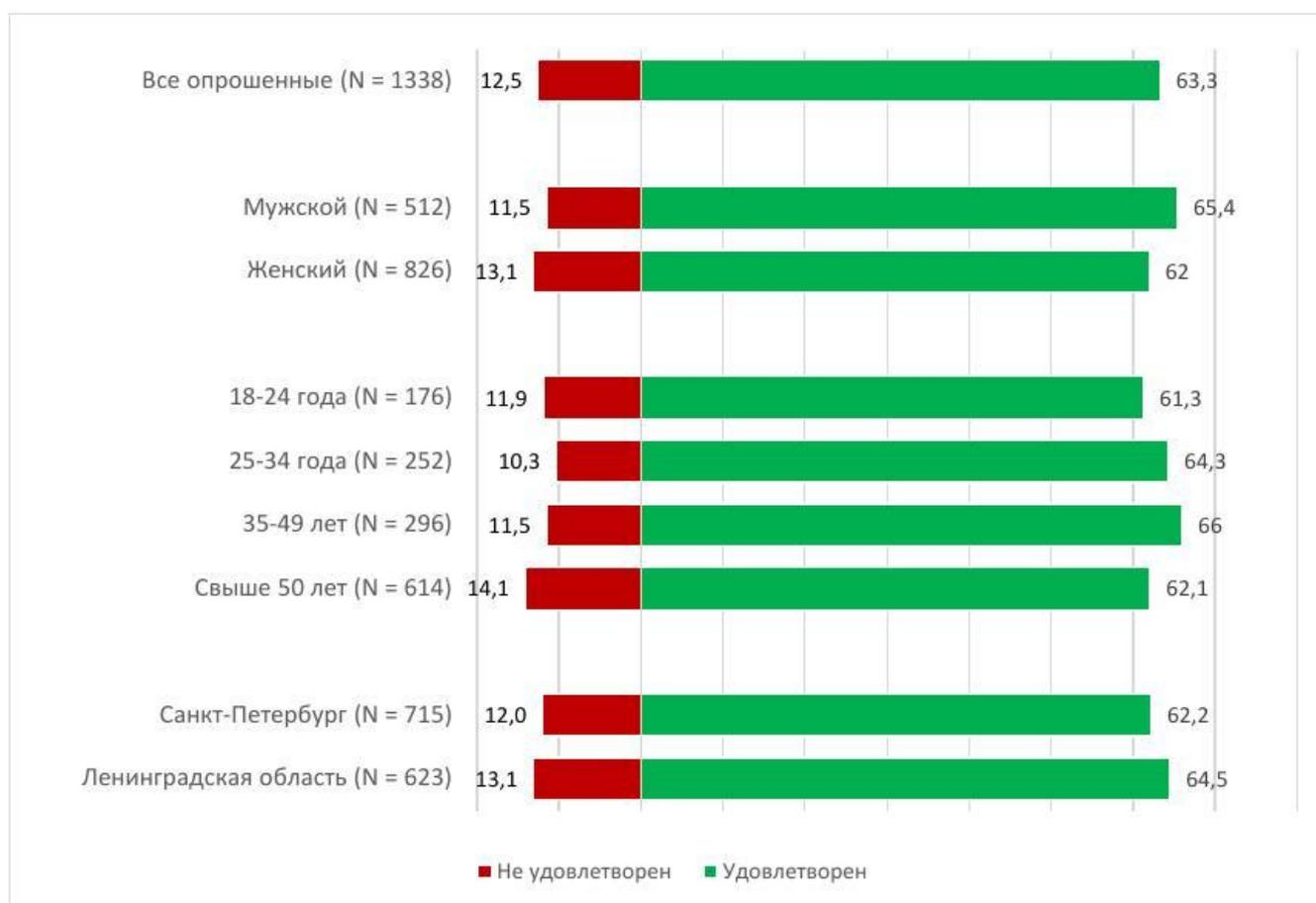


Рисунок 5.2.3.1 Распределение ответов на вопрос:  
*«Пожалуйста, оцените, насколько Вы удовлетворены или не удовлетворены ИНТЕРВАЛОМ ДВИЖЕНИЯ в Санкт-Петербурге и Ленинградской области по типичным маршрутам Вашего следования», (% от числа респондентов, пользующихся этим видом транспорта в разрезе социально-демографических групп)*

Среди жителей Ленинградской области больше тех, кто полностью удовлетворен **вместимостью** наземного общественного транспорта, чем в Санкт-Петербурге (28,7% и 18,8%, соответственно).

На рисунке ниже показан рейтинг удовлетворенности **вместимостью** в разрезе детальных оценок по социально-демографическим характеристикам.



Рисунок 5.2.3.2 Распределение ответов на вопрос: «Пожалуйста, оцените, насколько Вы удовлетворены или не удовлетворены **вместимостью** в Санкт-Петербурге и Ленинградской области по типичным маршрутам Вашего следования», (% от числа респондентов, пользующихся этим видом транспорта в разрезе социально-демографических групп)<sup>18</sup>

В таблице ниже показаны оценки удовлетворенности **вместимостью** наземного общественного транспорта в Санкт-Петербурге и Ленинградской области по типичным маршрутам следования.

<sup>18</sup> Подписи к значениям менее 5% не показаны на рисунке для удобства. Детальные значения по каждому параметру можно посмотреть в соответствующей таблице, следующей за графиком.

**Таблица 5.2.3.1 Удовлетворенность ВМЕСТИМОСТЬЮ в Санкт-Петербурге и Ленинградской области по типичным маршрутам следования**  
(% от числа респондентов, пользующихся этим видом транспорта)

Социально-демографические характеристики	Совершенно не удовлетворен	Скорее не удовлетворен	Отчасти удовлетворен, отчасти нет	Скорее удовлетворен	Полностью удовлетворен	Трудно сказать
Все опрошенные (N = 1338)	3,1	9,4	23,5	39,9	23,4	0,7
Мужской (N = 512)	2,7	8,8	22,3	42,1	23,3	0,8
Женский (N = 826)	3,4	9,7	24,3	38,5	23,5	0,6
18-24 года (N = 176)	2,8	9,1	26,1	36,9	24,4	0,6
25-34 года (N = 252)	0,8	9,5	25,4	45,6	18,7	-
35-49 лет (N = 296)	5,4	6,1	21,5	42,4	23,6	1,0
Свыше 50 лет (N = 614)	3,1	11,0	23,0	37,1	25,0	0,8
Санкт-Петербург (N = 715)	1,8	10,2	25,6	43,4	18,8	0,1
Ленинградская область (N = 623)	4,7	8,4	21,1	35,8	28,7	1,3

Больше всего тех, кто удовлетворен вместимостью наземного общественного транспорта, в **Приморском** районе – 79,4% скорее либо полностью удовлетворены этим параметром.

Второе место занимает **Красногвардейский** район со значением 75,8% удовлетворенных респондентов.

На третьем месте – **Центральный** район, где 72,8% опрошенных удовлетворены вместимостью наземного общественного транспорта.

Худшие оценки интервала движения общественного транспорта в **Московском районе** – 46,3% скорее либо полностью не удовлетворены этим параметром.

Также среди аутсайдеров **Кировский** район Ленинградской области, где доля неудовлетворенных вместимостью наземного общественного транспорта достигает 28,4%.

## 5.2.4 Качество (комфорт) наземного общественного транспорта

70,1% среди тех, кто пользуется наземным общественным транспортом в Санкт-Петербурге и Ленинградской области, удовлетворены **качеством транспорта (комфортом)**.

Существенных отличий между мужчинами и женщинами не выявлено. Опрошенные старше 50 лет чаще других дают максимальные оценки (31,4% полностью удовлетворены). Жители Санкт-Петербурга чаще говорят об удовлетворенности, чем жители области (73,4% и 66,3%, соответственно).

Доля неудовлетворенных **качеством транспорта (комфортом)** во всех подвыборках редко превышает 10%.

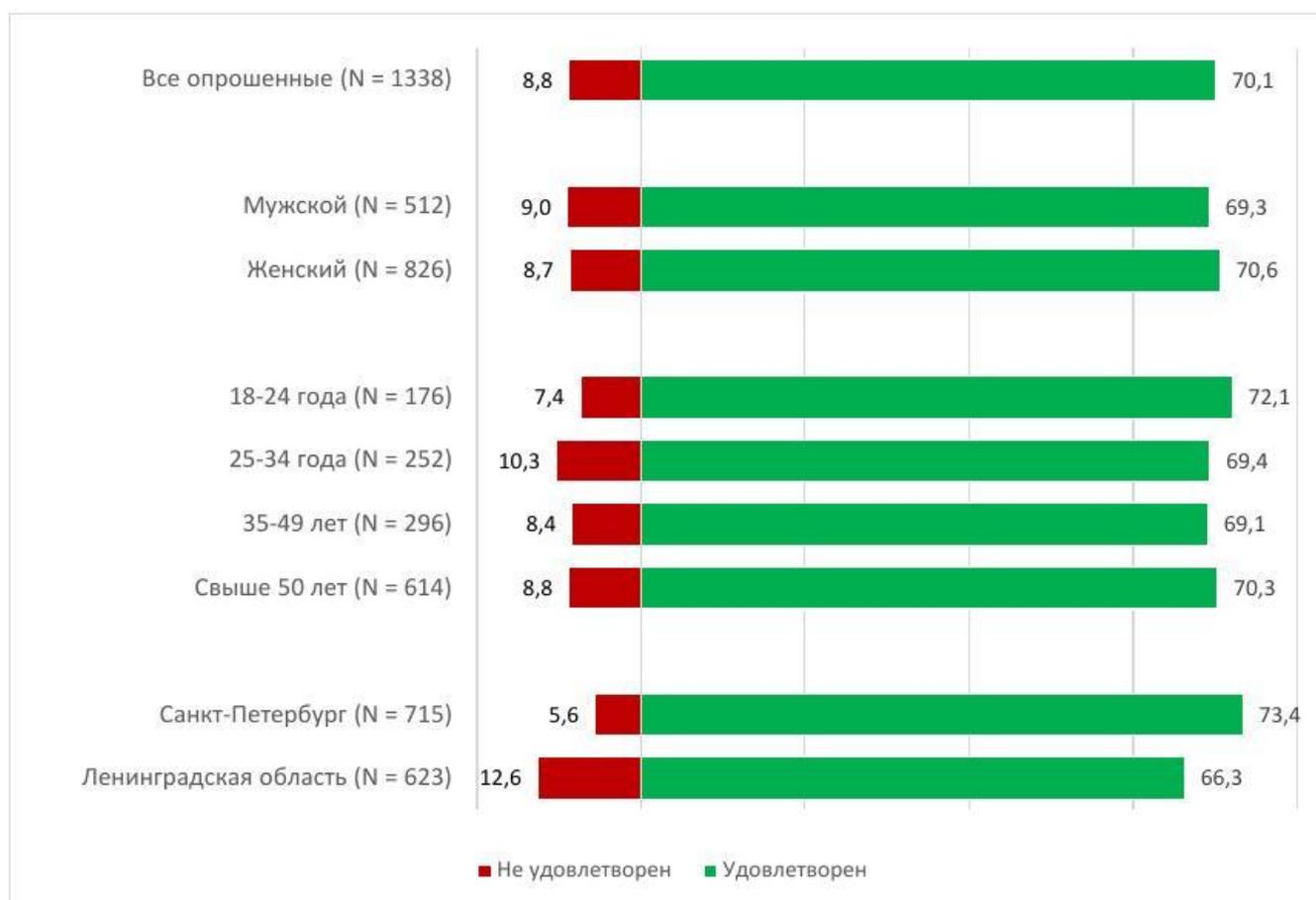


Рисунок 5.2.4.1 Распределение ответов на вопрос:  
*«Пожалуйста, оцените, насколько Вы удовлетворены или не удовлетворены ИНТЕРВАЛОМ ДВИЖЕНИЯ в Санкт-Петербурге и Ленинградской области по типичным маршрутам Вашего следования», (% от числа респондентов, пользующихся этим видом транспорта в разрезе социально-демографических групп)*

На рисунке ниже показан рейтинг удовлетворенности **качеством транспорта (комфортом)** в разрезе детальных оценок по социально-демографическим характеристикам.



Рисунок 5.2.4.2 Распределение ответов на вопрос: «Пожалуйста, оцените, насколько Вы удовлетворены или не удовлетворены **КАЧЕСТВОМ (КОМФОРТОМ)** наземного общественного транспорта в Санкт-Петербурге и Ленинградской области по типичным маршрутам Вашего следования», (% от числа респондентов, пользующихся этим видом транспорта в разрезе социально-демографических групп)<sup>19</sup>

В таблице ниже показаны оценки удовлетворенности **качеством (комфортом)** наземного общественного транспорта в Санкт-Петербурге и Ленинградской области по типичным маршрутам следования.

<sup>19</sup> Подписи к значениям менее 5% не показаны на рисунке для удобства. Детальные значения по каждому параметру можно посмотреть в соответствующей таблице, следующей за графиком.

**Таблица 5.2.4.1 Удовлетворенность КАЧЕСТВОМ (КОМФОРТОМ) наземного общественного транспорта в Санкт-Петербурге и Ленинградской области по типичным маршрутам следования (% от числа респондентов, пользующихся этим видом транспорта)**

Социально-демографические характеристики	Совершенно не удовлетворен	Скорее не удовлетворен	Отчасти удовлетворен, отчасти нет	Скорее удовлетворен	Полностью удовлетворен	Трудно сказать
Все опрошенные (N = 1338)	2,4	6,4	20,6	41,5	28,6	0,4
Мужской (N = 512)	2,7	6,3	21,1	39,6	29,7	0,6
Женский (N = 826)	2,2	6,5	20,4	42,7	27,9	0,4
18-24 года (N = 176)	3,4	4	19,9	47,7	24,4	0,6
25-34 года (N = 252)	2	8,3	20,2	45,2	24,2	
35-49 лет (N = 296)	3,7	4,7	21,2	40,1	29	1,3
Свыше 50 лет (N = 614)	1,6	7,2	20,8	38,9	31,4	0,2
Санкт-Петербург (N = 715)	1,1	4,5	21	45,2	28,2	
Ленинградская область (N = 623)	3,9	8,7	20,2	37,2	29,1	1

Больше всего тех, кто удовлетворен **качеством (комфортом)** наземного общественного транспорта, в **Красногвардейском** районе – 98,3% удовлетворены этим параметром.

Второе место занимает **Центральный** район со значением 90,9% удовлетворенных респондентов.

На третьем месте – **Невский** район, где 83,8% опрошенных удовлетворены **качеством (комфортом)** наземного общественного транспорта.

Худшие оценки **качества (комфорта)** наземного общественного транспорта в **Кировском** районе Ленинградской области – 22,9% не удовлетворены этим параметром.

Также среди аутсайдеров **Московский** район, где доля неудовлетворенных колеблется от 10% до 15%.

## 5.2.5 Безопасность наземного общественного транспорта

72,7% среди тех, кто пользуется наземным общественным транспортом в Санкт-Петербурге и Ленинградской области, удовлетворены **безопасностью** наземного общественного транспорта.

Существенных отличий между мужчинами и женщинами не выявлено. Опрошенные старше 50 лет чаще других дают максимальные оценки (33,6% полностью удовлетворены). Жители Санкт-Петербурга чаще высказывают позитивные оценки, чем жители области (74,8% и 70,2%, соответственно).

Доля тех, кто не удовлетворен **безопасностью** наземного общественного транспорта, во всех подвыборках редко превышает 10%.

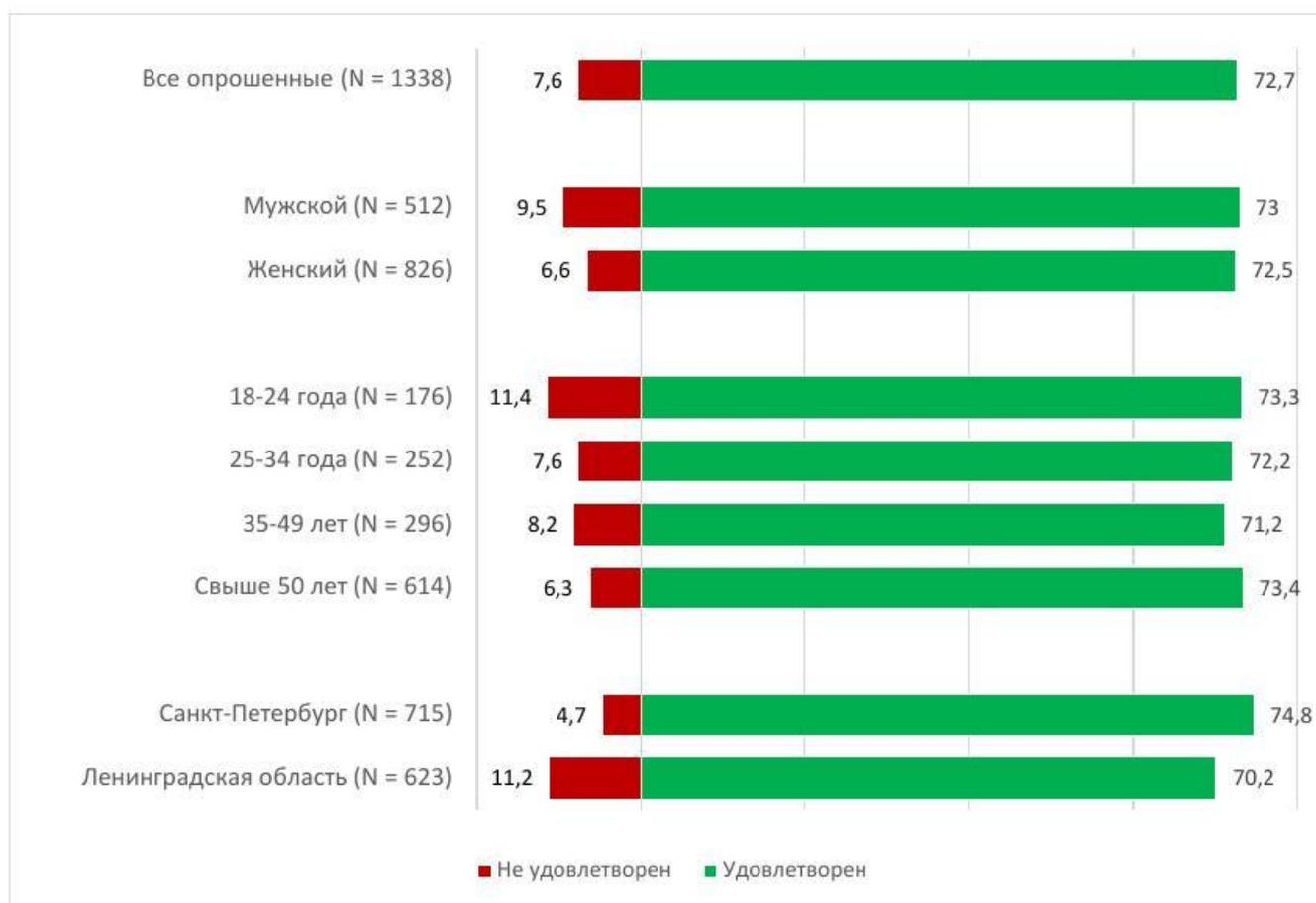


Рисунок 5.2.5.1 Распределение ответов на вопрос:  
*«Пожалуйста, оцените, насколько Вы удовлетворены или не удовлетворены ИНТЕРВАЛОМ ДВИЖЕНИЯ в Санкт-Петербурге и Ленинградской области по типичным маршрутам Вашего следования», (% от числа респондентов, пользующихся этим видом транспорта в разрезе социально-демографических групп)*

На рисунке ниже показан рейтинг удовлетворенности **безопасностью** в разрезе детальных оценок по социально-демографическим характеристикам.

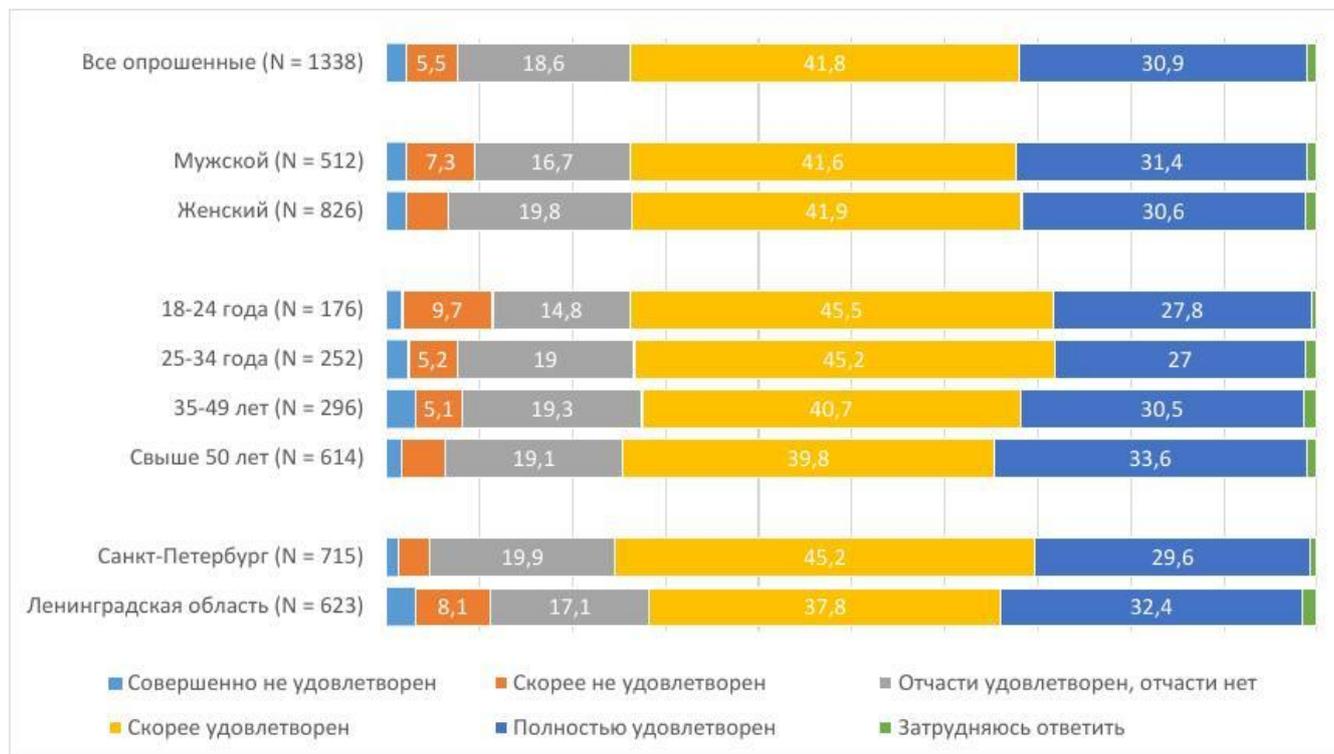


Рисунок 5.2.5.2 Распределение ответов на вопрос: «Пожалуйста, оцените, насколько Вы удовлетворены или не удовлетворены **БЕЗОПАСНОСТЬЮ** наземного общественного транспорта в Санкт-Петербурге и Ленинградской области по типичным маршрутам Вашего следования», (% от числа респондентов, пользующихся этим видом транспорта в разрезе социально-демографических групп)<sup>20</sup>

В таблице ниже показаны оценки удовлетворенности **безопасностью** наземного общественного транспорта в Санкт-Петербурге и Ленинградской области по типичным маршрутам следования.

<sup>20</sup> Подписи к значениям менее 5% не показаны на рисунке для удобства. Детальные значения по каждому параметру можно посмотреть в соответствующей таблице, следующей за графиком.

**Таблица 5.2.5.1 Удовлетворенность БЕЗОПАСНОСТЬЮ наземного общественного транспорта в Санкт-Петербурге и Ленинградской области по типичным маршрутам следования** (% от числа респондентов, пользующихся этим видом транспорта)

Социально-демографические характеристики	Совершенно не удовлетворен	Скорее не удовлетворен	Отчасти удовлетворен, отчасти нет	Скорее удовлетворен	Полностью удовлетворен	Трудно сказать
Все опрошенные (N = 1338)	2,1	5,5	18,6	41,8	30,9	1,1
Мужской (N = 512)	2,2	7,3	16,7	41,6	31,4	1
Женский (N = 826)	2,1	4,5	19,8	41,9	30,6	1,2
18-24 года (N = 176)	1,7	9,7	14,8	45,5	27,8	0,6
25-34 года (N = 252)	2,4	5,2	19	45,2	27	1,2
35-49 лет (N = 296)	3,1	5,1	19,3	40,7	30,5	1,4
Свыше 50 лет (N = 614)	1,6	4,7	19,1	39,8	33,6	1,1
Санкт-Петербург (N = 715)	1,3	3,4	19,9	45,2	29,6	0,7
Ленинградская область (N = 623)	3,1	8,1	17,1	37,8	32,4	1,6

Больше всего тех, кто удовлетворен **безопасностью** наземного общественного транспорта, в **Центральном районе** – 95,5% удовлетворены этим параметром.

Второе место занимает **Красногвардейский район** со значением 94,9% удовлетворенных респондентов.

На третьем месте – **Петродворцовый район**, где 90,9% опрошенных удовлетворены безопасностью наземного общественного транспорта.

Худшие оценки интервала движения общественного транспорта в **Тосненском районе** Ленинградской области – 22,9% не удовлетворены этим параметром.

Также среди аутсайдеров **Московский район**, где доля неудовлетворенных **безопасностью** наземного общественного транспорта достигает 19,1%.

## 5.2.6 Количество остановочных пунктов наземного общественного транспорта

84% среди тех, кто пользуется наземным общественным транспортом в Санкт-Петербурге и Ленинградской области, удовлетворены **количеством остановочных пунктов** наземного общественного транспорта.

Существенных отличий между мужчинами и женщинами не выявлено. Опрошенные старше 50 лет чаще других дают максимальные оценки (45,4% полностью удовлетворены). Жители Санкт-Петербурга реже высказывают строго позитивные оценки, чем жители области (36,5% и 52%, соответственно).

Доля тех, кто не удовлетворен **количеством остановочных пунктов** наземного общественного транспорта, во всех подвыборках редко превышает 5%.

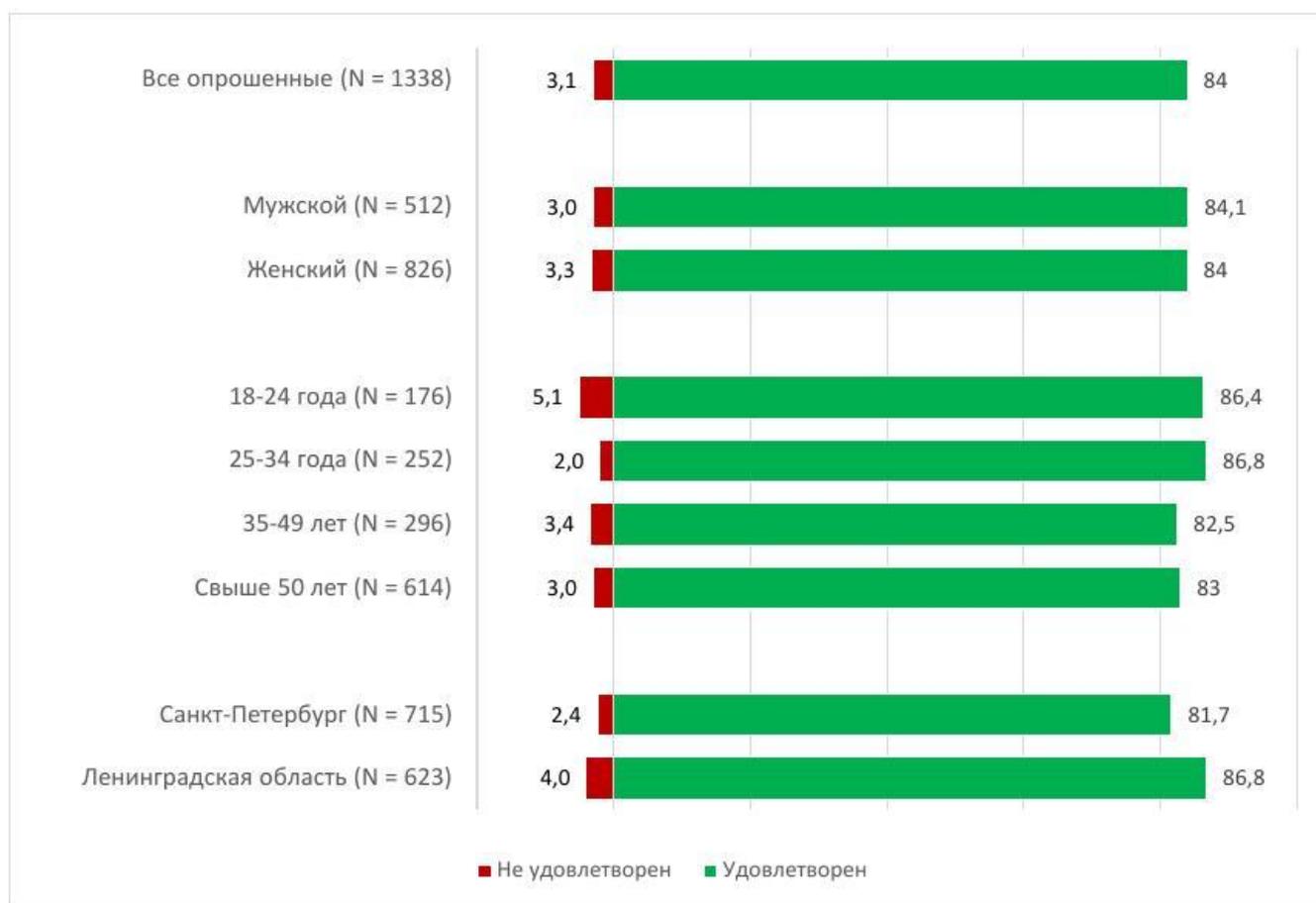


Рисунок 5.2.6.1 Распределение ответов на вопрос:  
*«Пожалуйста, оцените, насколько Вы удовлетворены или не удовлетворены КОЛИЧЕСТВОМ ОСТАНОВОЧНЫХ ПУНКТОВ в Санкт-Петербурге и Ленинградской области по типичным маршрутам Вашего следования», (% от числа респондентов, пользующихся этим видом транспорта в разрезе социально-демографических групп)*

На рисунке ниже показан рейтинг удовлетворенности **количеством остановочных пунктов** в разрезе детальных оценок по социально-демографическим характеристикам.

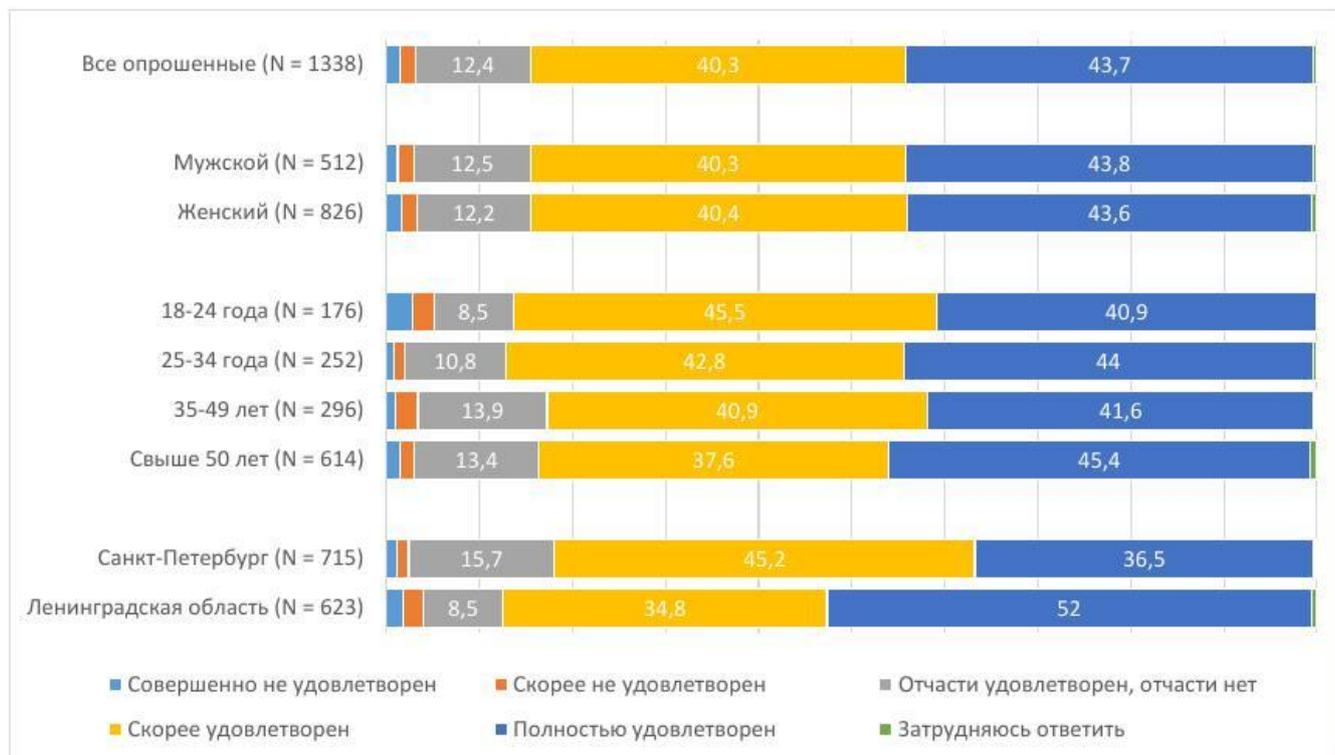


Рисунок 5.2.6.2 Распределение ответов на вопрос: «Пожалуйста, оцените, насколько Вы удовлетворены или не удовлетворены **КОЛИЧЕСТВОМ ОСТАНОВОЧНЫХ ПУНКТОВ** в Санкт-Петербурге и Ленинградской области по типичным маршрутам Вашего следования», (% от числа респондентов, пользующихся этим видом транспорта в разрезе социально-демографических групп)<sup>21</sup>

В таблице ниже показаны оценки удовлетворенности **количеством остановочных пунктов** наземного общественного транспорта в Санкт-Петербурге и Ленинградской области по типичным маршрутам следования.

<sup>21</sup> Подписи к значениям менее 5% не показаны на рисунке для удобства. Детальные значения по каждому параметру можно посмотреть в соответствующей таблице, следующей за графиком.

**Таблица 5.2.6.1 Удовлетворенность КОЛИЧЕСТВОМ ОСТАНОВОЧНЫХ ПУНКТОВ наземного общественного транспорта в Санкт-Петербурге и Ленинградской области по типичным маршрутам следования (% от числа респондентов, пользующихся этим видом транспорта)**

<b>Социально-демографические характеристики</b>	Совершенно не удовлетворен	Скорее не удовлетворен	Отчасти удовлетворен, отчасти нет	Скорее удовлетворен	Полностью удовлетворен	Трудно сказать
<b>Все опрошенные (N = 1338)</b>	<b>1,4</b>	<b>1,7</b>	<b>12,4</b>	<b>40,3</b>	<b>43,7</b>	<b>0,4</b>
Мужской (N = 512)	1,2	1,8	12,5	40,3	43,8	0,4
Женский (N = 826)	1,6	1,7	12,2	40,4	43,6	0,5
18-24 года (N = 176)	2,8	2,3	8,5	45,5	40,9	-
25-34 года (N = 252)	0,8	1,2	10,8	42,8	44	0,4
35-49 лет (N = 296)	1	2,4	13,9	40,9	41,6	0,3
Свыше 50 лет (N = 614)	1,5	1,5	13,4	37,6	45,4	0,7
Санкт-Петербург (N = 715)	1,1	1,3	15,7	45,2	36,5	0,3
Ленинградская область (N = 623)	1,8	2,2	8,5	34,8	52	0,6

Больше всего тех, кто удовлетворен количеством остановочных пунктов, в **Красногвардейском** районе – все 100% удовлетворены этим параметром.

Второе место занимает **Колпинский** район со значением 97,4% удовлетворенных респондентов.

На третьем месте – **Петродворцовый** район, где 95,5% опрошенных удовлетворены количеством остановочных пунктов.

Худшие оценки интервала движения общественного транспорта в **Кировском** районе Ленинградской области – 13,2% не удовлетворены этим параметром.

## 5.2.7 Обустройство остановочных пунктов наземного общественного транспорта

68,8% среди тех, кто пользуется наземным общественным транспортом в Санкт-Петербурге и Ленинградской области, удовлетворены **обустройством остановочных пунктов** наземного общественного транспорта.

Существенных отличий между мужчинами и женщинами, а также опрошенными разного возраста не выявлено. Жители Санкт-Петербурга реже высказывают строго позитивные оценки, чем жители области (23,6% и 37,1%, соответственно).

Доля тех, кто не удовлетворен **обустройством остановочных пунктов** в Санкт-Петербурге 15,2%. Аналогичный показатель в области равен 10,2%.

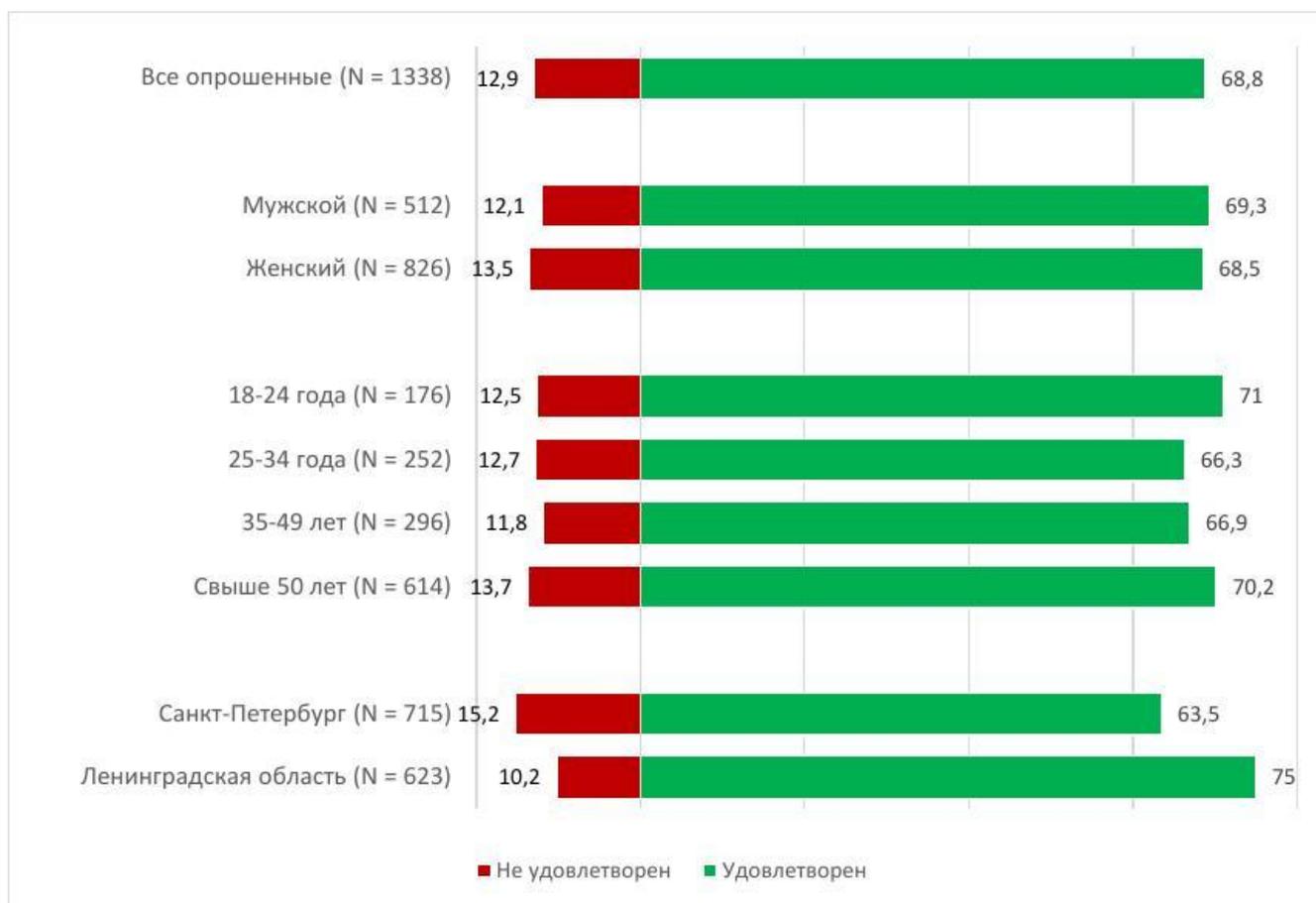


Рисунок 5.2.7.1 Распределение ответов на вопрос:  
*«Пожалуйста, оцените, насколько Вы удовлетворены или не удовлетворены ОБУСТРОЙСТВОМ ОСТАНОВОЧНЫХ ПУНКТОВ в Санкт-Петербурге и Ленинградской области по типичным маршрутам Вашего следования», (% от числа респондентов, пользующихся этим видом транспорта в разрезе социально-демографических групп)*

На рисунке ниже показан рейтинг удовлетворенности **обустройством остановочных пунктов** в разрезе детальных оценок по социально-демографическим характеристикам.

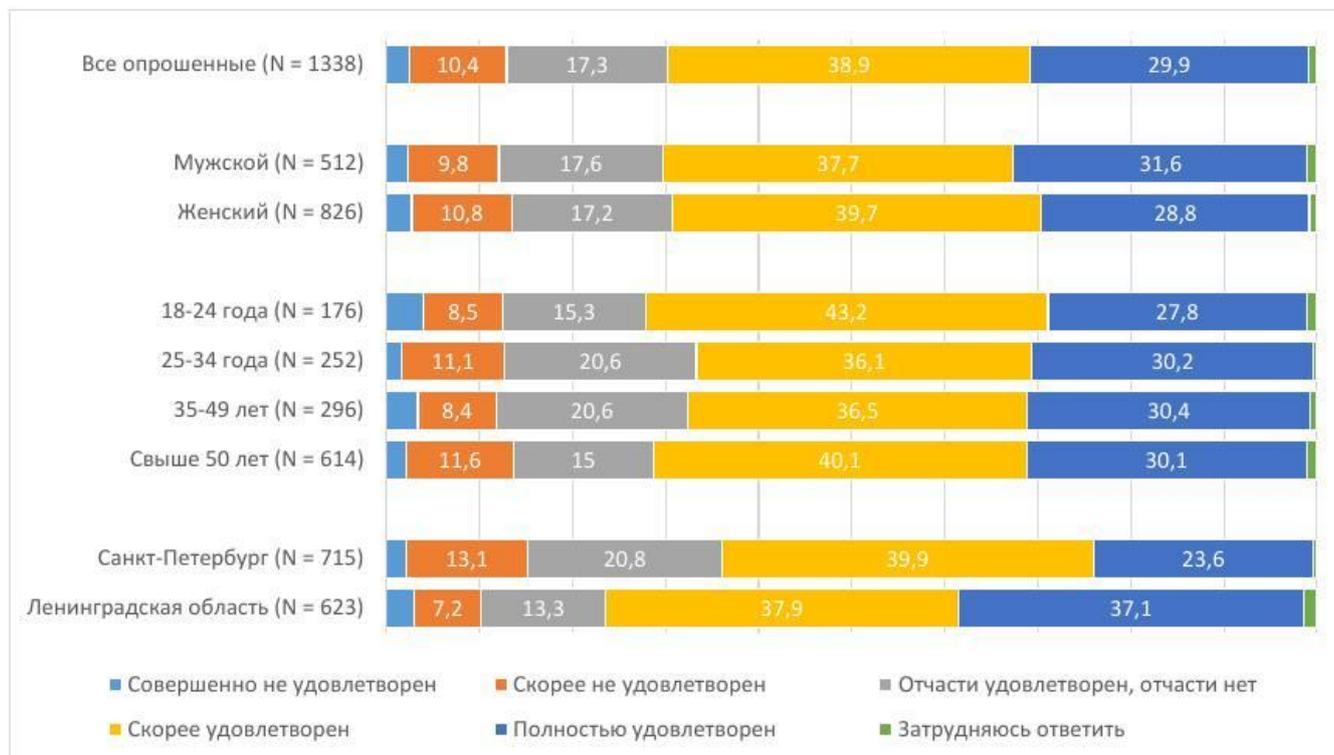


Рисунок 5.2.7.2 Распределение ответов на вопрос: *«Пожалуйста, оцените, насколько Вы удовлетворены или не удовлетворены ОБУСТРОЙСТВОМ ОСТАНОВОЧНЫХ ПУНКТОВ в Санкт-Петербурге и Ленинградской области по типичным маршрутам Вашего следования», (% от числа респондентов, пользующихся этим видом транспорта в разрезе социально-демографических групп)<sup>22</sup>*

В таблице ниже показаны оценки удовлетворенности **обустройством остановочных пунктов** наземного общественного транспорта в Санкт-Петербурге и Ленинградской области по типичным маршрутам следования.

<sup>22</sup> Подписи к значениям менее 5% не показаны на рисунке для удобства. Детальные значения по каждому параметру можно посмотреть в соответствующей таблице, следующей за графиком.

**Таблица 5.2.7.1 Удовлетворенность ОБУСТРОЙСТВОМ ОСТАНОВОЧНЫХ ПУНКТОВ наземного общественного транспорта в Санкт-Петербурге и Ленинградской области по типичным маршрутам следования (% от числа респондентов, пользующихся этим видом транспорта)**

<b>Социально-демографические характеристики</b>	Совершенно не удовлетворен	Скорее не удовлетворен	Отчасти удовлетворен, отчасти нет	Скорее удовлетворен	Полностью удовлетворен	Трудно сказать
<b>Все опрошенные (N = 1338)</b>	<b>2,5</b>	<b>10,4</b>	<b>17,3</b>	<b>38,9</b>	<b>29,9</b>	<b>0,9</b>
Мужской (N = 512)	2,3	9,8	17,6	37,7	31,6	1
Женский (N = 826)	2,7	10,8	17,2	39,7	28,8	0,8
18-24 года (N = 176)	4	8,5	15,3	43,2	27,8	1,1
25-34 года (N = 252)	1,6	11,1	20,6	36,1	30,2	0,4
35-49 лет (N = 296)	3,4	8,4	20,6	36,5	30,4	0,7
Свыше 50 лет (N = 614)	2,1	11,6	15	40,1	30,1	1,1
Санкт-Петербург (N = 715)	2,1	13,1	20,8	39,9	23,6	0,4
Ленинградская область (N = 623)	3	7,2	13,3	37,9	37,1	1,4

Больше всего тех, кто удовлетворен **обустройством остановочных пунктов**, в **Красногвардейском** районе – 96,6% удовлетворены этим параметром.

Второе место и третье место делят **Петродворцовый** и **Центральный** районы со значением 86,4% удовлетворенных респондентов.

Худшие оценки **обустройства остановочных** пунктов в **Московском** районе – 48,5% скорее либо полностью не удовлетворены этим параметром.

Также среди аутсайдеров **Красносельский** район, где доля неудовлетворенных **обустройством остановочных пунктов** достигает 42,6%.

## 5.2.8 Безопасность остановочных пунктов наземного общественного транспорта

73% среди тех, кто пользуется наземным общественным транспортом в Санкт-Петербурге и Ленинградской области, удовлетворены **безопасностью остановочных пунктов** наземного общественного транспорта.

Существенных отличий между мужчинами и женщинами не выявлено. Число положительных оценок увеличивается с возрастом опрошенных. Жители Санкт-Петербурга реже высказывают строго позитивные оценки, чем жители области (25,3% и 36,7%, соответственно).

Доля тех, кто не удовлетворен **безопасностью остановочных пунктов** выше всего (12%) среди опрошенных 18-24 лет.

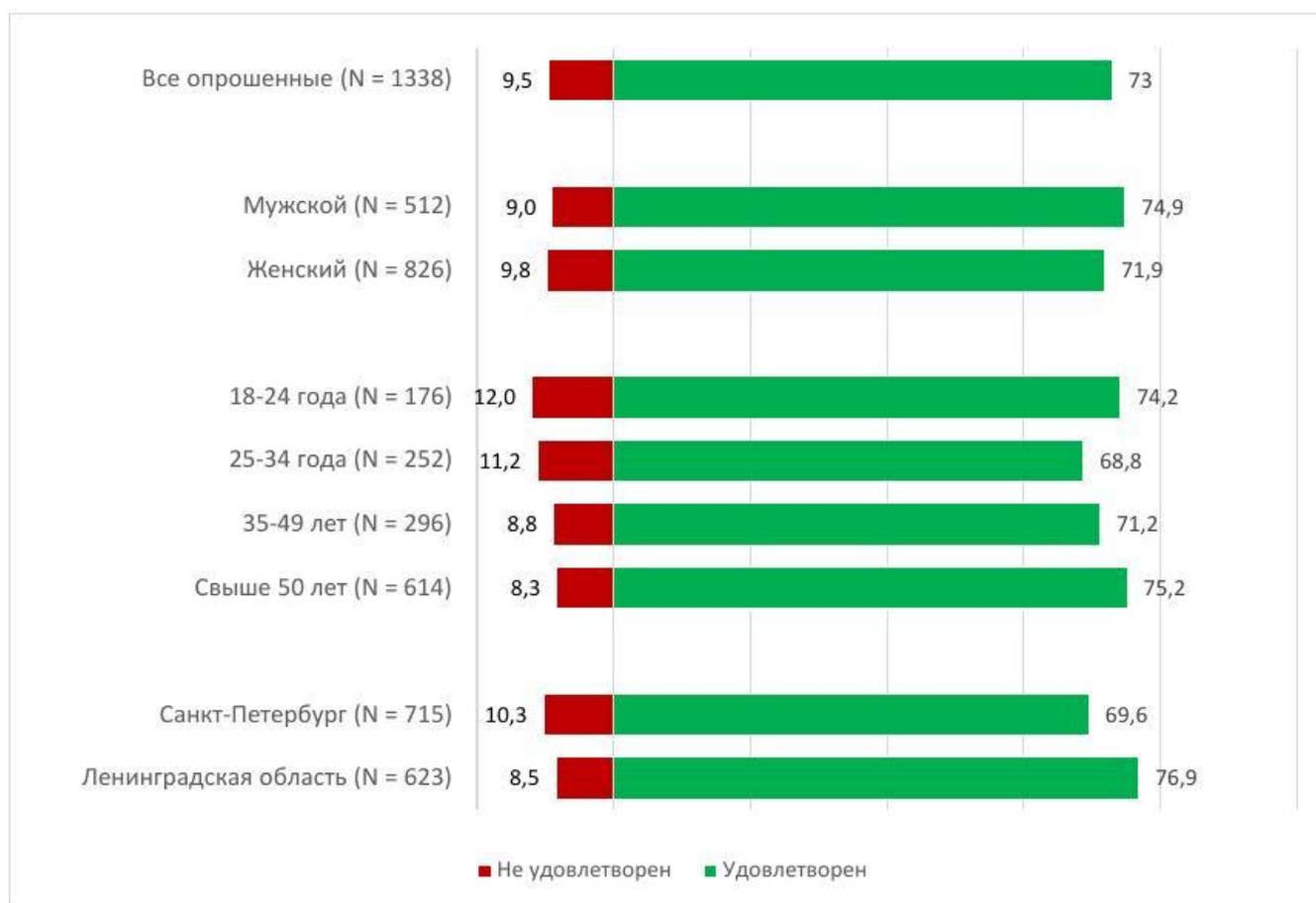


Рисунок 5.2.8.1 Распределение ответов на вопрос:  
*«Пожалуйста, оцените, насколько Вы удовлетворены или не удовлетворены БЕЗОПАСНОСТЬЮ ОСТАНОВОЧНЫХ ПУНКТОВ в Санкт-Петербурге и Ленинградской области по типичным маршрутам Вашего следования», (% от числа респондентов, пользующихся этим видом транспорта в разрезе социально-демографических групп)*

На рисунке ниже показан рейтинг удовлетворенности **безопасностью остановочных пунктов** в разрезе детальных оценок по социально-демографическим характеристикам.

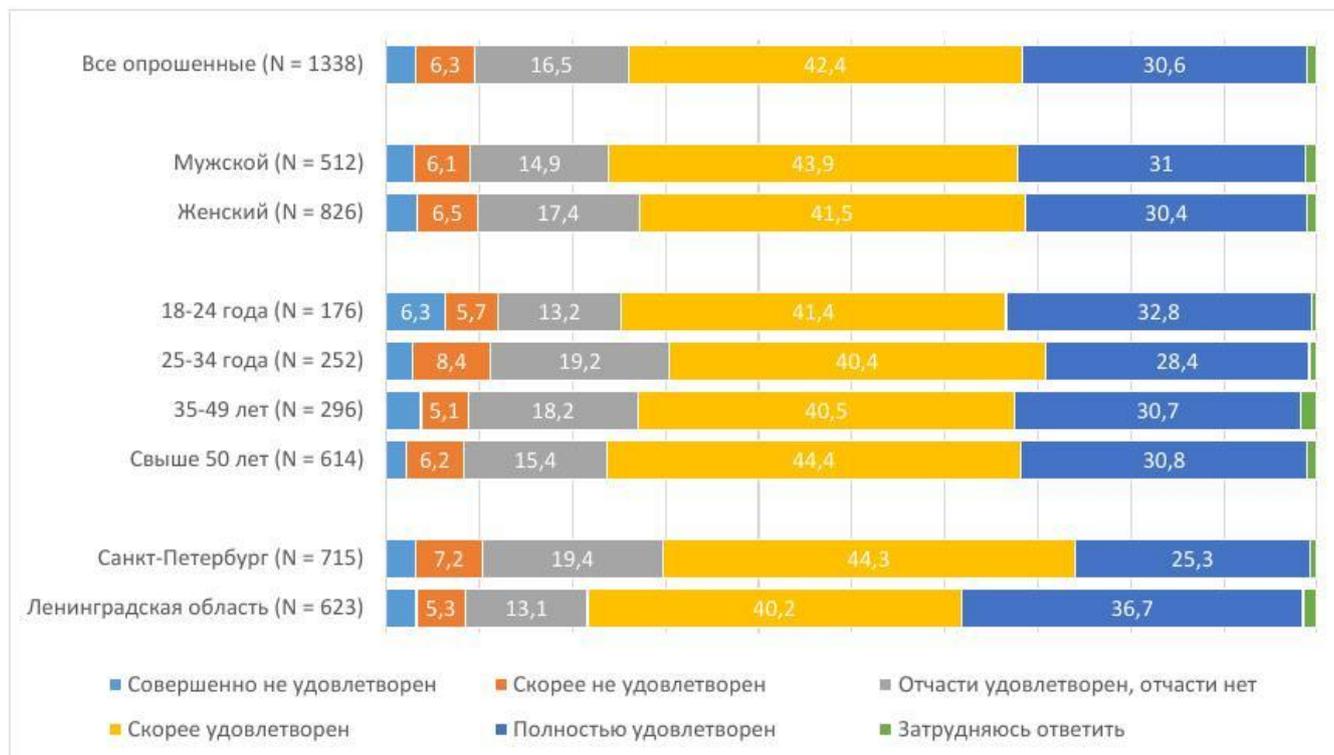


Рисунок 5.2.8.2 Распределение ответов на вопрос: «Пожалуйста, оцените, насколько Вы удовлетворены или не удовлетворены **БЕЗОПАСНОСТЬЮ ОСТАНОВОЧНЫХ ПУНКТОВ** в Санкт-Петербурге и Ленинградской области по типичным маршрутам Вашего следования», (% от числа респондентов, пользующихся этим видом транспорта в разрезе социально-демографических групп)<sup>23</sup>

В таблице ниже показаны оценки удовлетворенности **безопасностью остановочных пунктов** наземного общественного транспорта в Санкт-Петербурге и Ленинградской области по типичным маршрутам следования.

<sup>23</sup> Подписи к значениям менее 5% не показаны на рисунке для удобства. Детальные значения по каждому параметру можно посмотреть в соответствующей таблице, следующей за графиком.

**Таблица 5.2.8.1 Удовлетворенность БЕЗОПАСНОСТЬЮ ОСТАНОВОЧНЫХ ПУНКТОВ наземного общественного транспорта в Санкт-Петербурге и Ленинградской области по типичным маршрутам следования ( % от числа респондентов, пользующихся этим видом транспорта)**

<b>Социально-демографические характеристики</b>	Совершенно не удовлетворен	Скорее не удовлетворен	Отчасти удовлетворен, отчасти нет	Скорее удовлетворен	Полностью удовлетворен	Трудно сказать
<b>Все опрошенные (N = 1338)</b>	<b>3,2</b>	<b>6,3</b>	<b>16,5</b>	<b>42,4</b>	<b>30,6</b>	<b>1,1</b>
Мужской (N = 512)	2,9	6,1	14,9	43,9	31	1,2
Женский (N = 826)	3,3	6,5	17,4	41,5	30,4	1
18-24 года (N = 176)	6,3	5,7	13,2	41,4	32,8	0,6
25-34 года (N = 252)	2,8	8,4	19,2	40,4	28,4	0,8
35-49 лет (N = 296)	3,7	5,1	18,2	40,5	30,7	1,7
Свыше 50 лет (N = 614)	2,1	6,2	15,4	44,4	30,8	1
Санкт-Петербург (N = 715)	3,1	7,2	19,4	44,3	25,3	0,7
Ленинградская область (N = 623)	3,2	5,3	13,1	40,2	36,7	1,5

Больше всего тех, кто удовлетворен **безопасностью остановочных пунктов**, в **Красногвардейском** районе – 94,6% удовлетворены этим параметром.

Второе место занимает **Петродворцовый** район со значением 86,3% удовлетворенных респондентов.

На третьем месте – **Гатчинский** район Ленинградской области, где 85,9% опрошенных удовлетворены **безопасностью остановочных пунктов**.

Худшие оценки **безопасности остановочных пунктов** в **Красносельском** районе – 25% не удовлетворены этим параметром.

## 5.2.9 Информационные сервисы на остановках наземного общественного транспорта

57,6% среди тех, кто пользуется наземным общественным транспортом в Санкт-Петербурге и Ленинградской области, удовлетворены **информационными сервисами на остановках** наземного общественного транспорта.

Существенных отличий между мужчинами и женщинами, а также опрошенными разного возраста не выявлено (за исключением низкой доли полностью удовлетворенных среди 25-34-летних). Жители Санкт-Петербурга реже высказывают строго позитивные оценки, чем жители области (20,5% и 30,1%, соответственно).

Стоит подчеркнуть высокую долю тех, кто дали низкие оценки. Так, в среднем по выборке 21,8% респондентов не удовлетворены информационными сервисами на остановках. Наибольшая доля негативных оценок среди 18-24-летних – каждый четвертый опрошенный (24,6%).

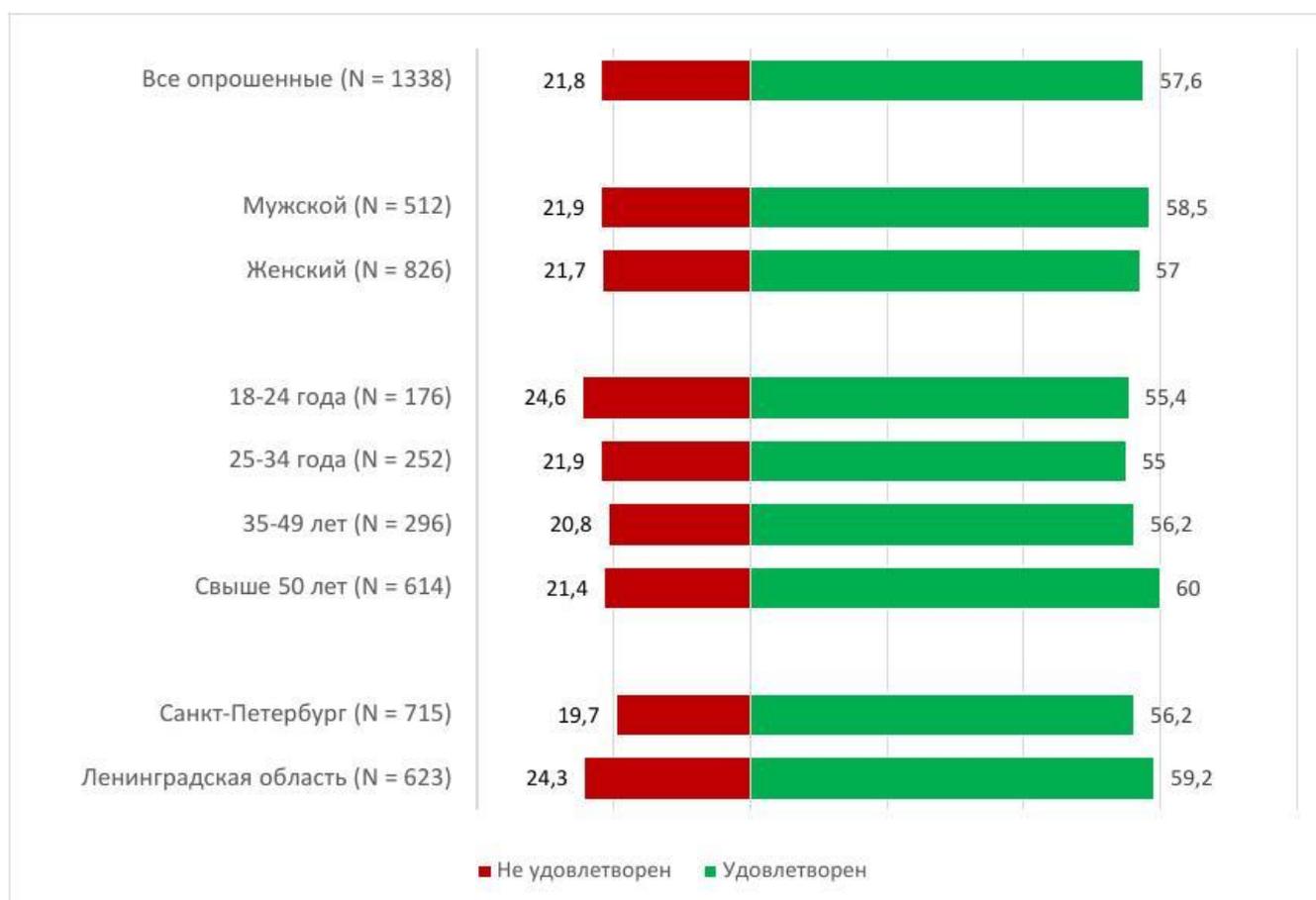


Рисунок 5.2.9. 1 Распределение ответов на вопрос: «Пожалуйста, оцените, насколько Вы удовлетворены или не удовлетворены **ИНФОРМАЦИОННЫМИ СЕРВИСАМИ НА ОСТАНОВКАХ** в Санкт-Петербурге и Ленинградской области по типичным маршрутам Вашего следования», (% от числа респондентов, пользующихся этим видом транспорта в разрезе социально-демографических групп)

На рисунке ниже показан рейтинг удовлетворенности **информационными сервисами на остановках** в разрезе детальных оценок по социально-демографическим характеристикам.



Рисунок 5.2.9.1 Распределение ответов на вопрос: «Пожалуйста, оцените, насколько Вы удовлетворены или не удовлетворены **ИНФОРМАЦИОННЫМИ СЕРВИСАМИ НА ОСТАНОВКАХ** в Санкт-Петербурге и Ленинградской области по типичным маршрутам Вашего следования», (% от числа респондентов, пользующихся этим видом транспорта в разрезе социально-демографических групп)<sup>24</sup>

В таблице ниже показаны оценки удовлетворенности **информационными сервисами на остановках** наземного общественного транспорта в Санкт-Петербурге и Ленинградской области по типичным маршрутам следования.

<sup>24</sup> Подписи к значениям менее 5% не показаны на рисунке для удобства. Детальные значения по каждому параметру можно посмотреть в соответствующей таблице, следующей за графиком.

**Таблица 5.2.9.1 Удовлетворенность ИНФОРМАЦИОННЫМИ СЕРВИСАМИ НА ОСТАНОВКАХ наземного общественного транспорта в Санкт-Петербурге и Ленинградской области по типичным маршрутам следования (% от числа респондентов, пользующихся этим видом транспорта)**

Социально-демографические характеристики	Совершенно не удовлетворен	Скорее не удовлетворен	Отчасти удовлетворен, отчасти нет	Скорее удовлетворен	Полностью удовлетворен	Трудно сказать
<b>Все опрошенные (N = 1338)</b>	<b>7,6</b>	<b>14,2</b>	<b>17,5</b>	<b>32,6</b>	<b>25</b>	<b>3,1</b>
Мужской (N = 512)	7,4	14,5	16	32,7	25,8	3,5
Женский (N = 826)	7,7	14	18,4	32,6	24,4	2,8
18-24 года (N = 176)	8,6	16	17,7	29,7	25,7	2,3
25-34 года (N = 252)	8,4	13,5	21,1	35,5	19,5	2
35-49 лет (N = 296)	7,5	13,3	19,7	31	25,2	3,4
Свыше 50 лет (N = 614)	7	14,4	14,9	33,1	26,9	3,6
Санкт-Петербург (N = 715)	4,1	15,6	21,5	35,7	20,5	2,7
Ленинградская область (N = 623)	11,7	12,6	12,9	29,1	30,1	3,6

Больше всего тех, кто удовлетворен **информационными сервисами на остановках**, в **Красногвардейском** районе – 96,5% удовлетворены этим параметром.

Второе место занимает **Петродворцовый** район со значением 86,4% удовлетворенных респондентов.

На третьем месте – **Всеволожский** район Ленинградской области, где 79,3% опрошенных удовлетворены **информационными сервисами на остановках**.

Худшие оценки **информационных сервисов на остановках** в **Московском** районе – 61,2% не удовлетворены этим параметром.

Также среди аутсайдеров **Красносельский** район, где доля неудовлетворенных **информационными сервисами на остановках** достигает 45,9%.

## 5.2.10 Безопасность подходов к остановкам наземного общественного транспорта

78,4% среди тех, кто пользуется наземным общественным транспортом в Санкт-Петербурге и Ленинградской области, удовлетворены **безопасностью подходов к остановкам** наземного общественного транспорта.

Существенных отличий между мужчинами и женщинами, а также опрошенными разного возраста не выявлено (за исключением низкой доли полностью удовлетворенных среди 25-34-летних). В целом, среди жителей Ленинградской области больше как удовлетворенных, так и не удовлетворенных **безопасностью подходов к остановкам** наземного общественного транспорта.

Доля тех, кто не удовлетворен **безопасностью подходов к остановкам** не превышает 10%.

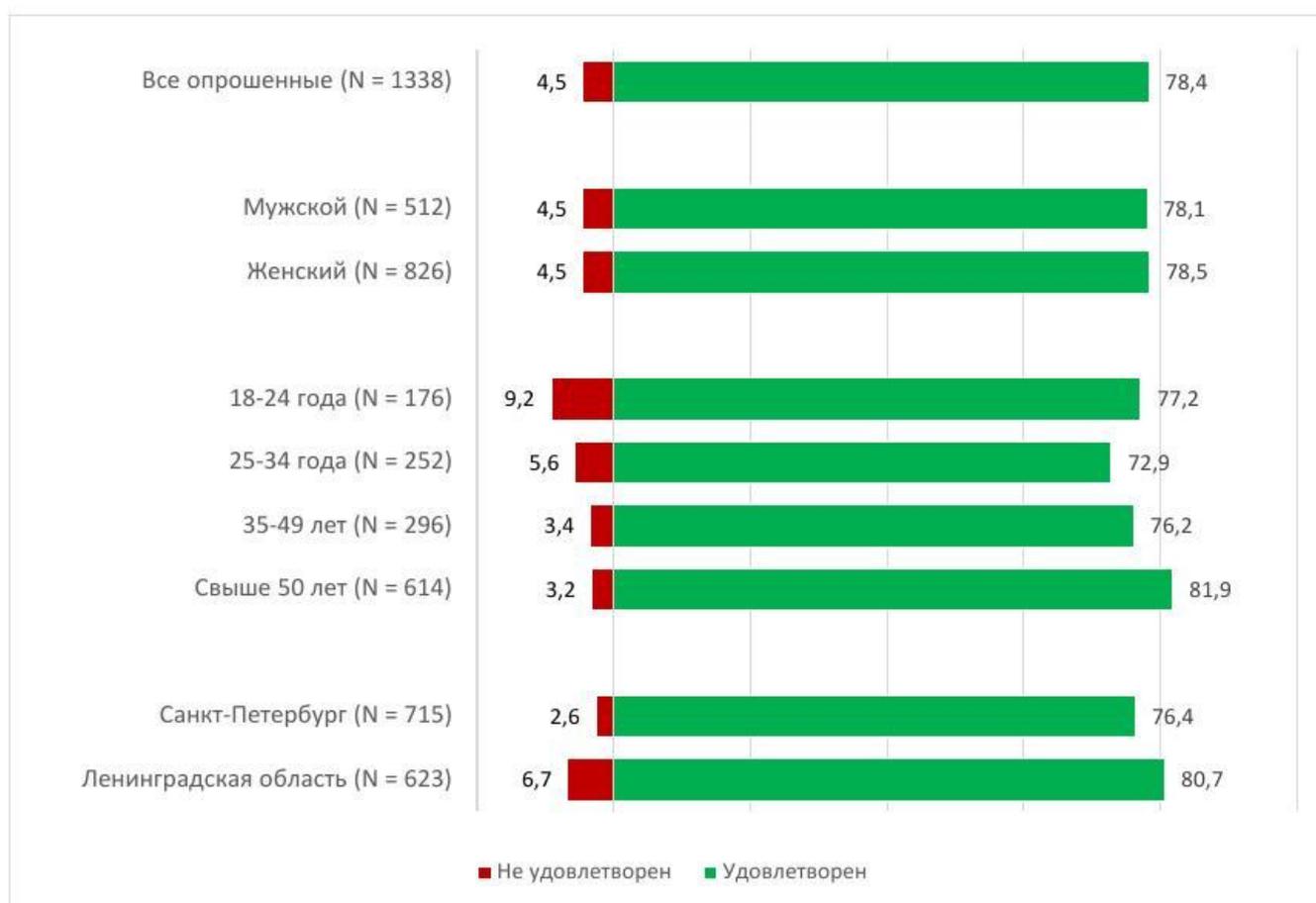


Рисунок 5.2.10.1 Распределение ответов на вопрос: «Пожалуйста, оцените, насколько Вы удовлетворены или не удовлетворены БЕЗОПАСНОСТЬЮ ПОДХОДОВ К ОСТАНОВКАМ в Санкт-Петербурге и Ленинградской области по типичным маршрутам Вашего следования», (% от числа респондентов, пользующихся этим видом транспорта в разрезе социально-демографических групп)

На рисунке ниже показан рейтинг удовлетворенности **безопасностью подходов к остановкам** в разрезе детальных оценок по социально-демографическим характеристикам.

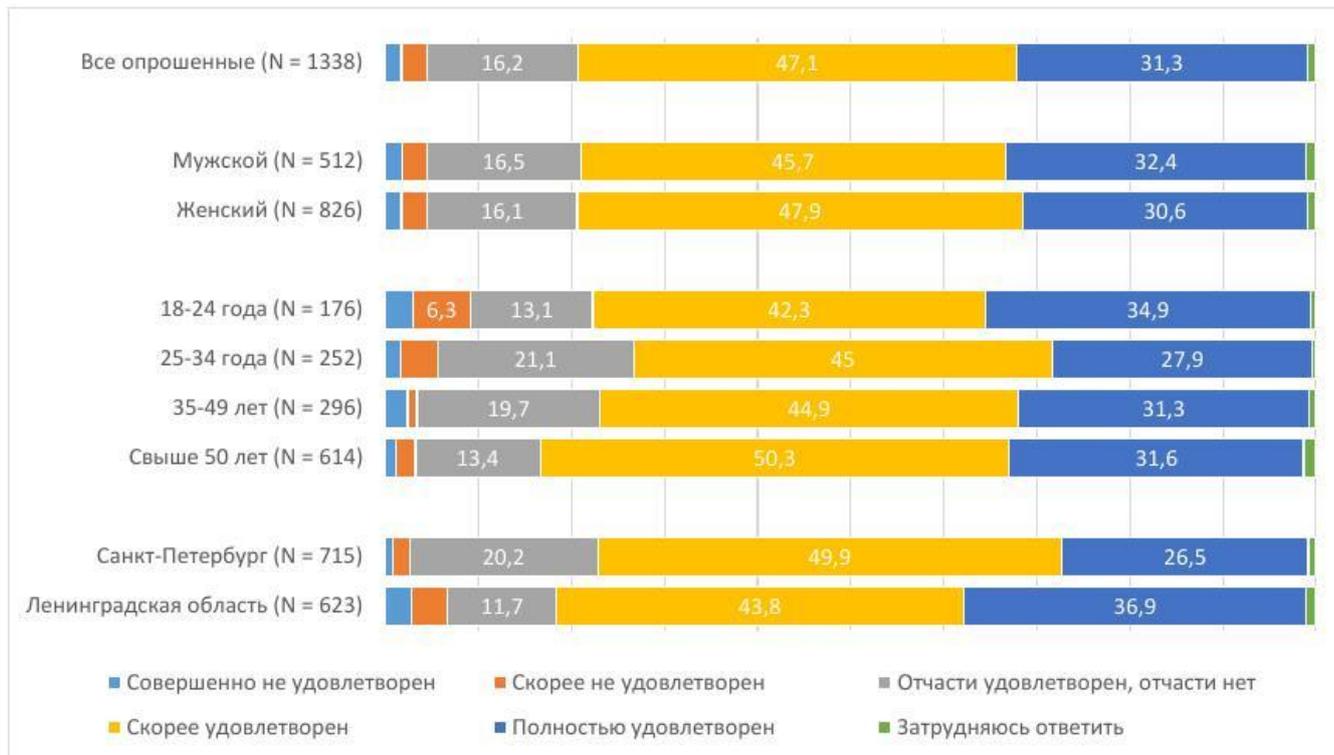


Рисунок 5.2.10.2 Распределение ответов на вопрос:  
*«Пожалуйста, оцените, насколько Вы удовлетворены или не удовлетворены БЕЗОПАСНОСТЬЮ ПОДХОДОВ К ОСТАНОВКАМ в Санкт-Петербурге и Ленинградской области по типичным маршрутам Вашего следования», (% от числа респондентов, пользующихся этим видом транспорта в разрезе социально-демографических групп)<sup>25</sup>*

В таблице ниже показаны оценки удовлетворенности **безопасностью подходов к остановкам** наземного общественного транспорта в Санкт-Петербурге и Ленинградской области по типичным маршрутам следования.

<sup>25</sup> Подписи к значениям менее 5% не показаны на рисунке для удобства. Детальные значения по каждому параметру можно посмотреть в соответствующей таблице, следующей за графиком.

**Таблица 5.2.10.1 Удовлетворенность БЕЗОПАСНОСТЬЮ ПОДХОДОВ К ОСТАНОВКАМ наземного общественного транспорта в Санкт-Петербурге и Ленинградской области по типичным маршрутам следования (% от числа респондентов, пользующихся этим видом транспорта)**

Социально-демографические характеристики	Совершенно не удовлетворен	Скорее не удовлетворен	Отчасти удовлетворен, отчасти нет	Скорее удовлетворен	Полностью удовлетворен	Трудно сказать
Все опрошенные (N = 1338)	1,7	2,8	16,2	47,1	31,3	0,9
Мужской (N = 512)	1,8	2,7	16,5	45,7	32,4	1
Женский (N = 826)	1,7	2,8	16,1	47,9	30,6	0,9
18-24 года (N = 176)	2,9	6,3	13,1	42,3	34,9	0,6
25-34 года (N = 252)	1,6	4	21,1	45	27,9	0,4
35-49 лет (N = 296)	2,4	1	19,7	44,9	31,3	0,7
Свыше 50 лет (N = 614)	1,1	2,1	13,4	50,3	31,6	1,3
Санкт-Петербург (N = 715)	0,8	1,8	20,2	49,9	26,5	0,8
Ленинградская область (N = 623)	2,8	3,9	11,7	43,8	36,9	1

Больше всего тех, кто удовлетворен **безопасностью подходов к остановкам**, в **Петродворцовом** районе – 95,5% удовлетворены этим параметром.

Второе место занимает **Красногвардейский** район со значением 94,9% удовлетворенных респондентов.

На третьем месте – **Выборгский** район Ленинградской области, где 88,5% опрошенных удовлетворены **безопасностью подходов к остановкам**.

Худшие оценки **безопасности подходов к остановкам** в **Кировском** районе Ленинградской области – 14,4% не удовлетворены этим параметром.

Также среди аутсайдеров **Гатчинский** район, где доля неудовлетворенных **безопасностью подходов к остановкам** достигает 10,3%.

## 5.2.11 Удобство оплаты проезда наземного общественного транспорта

83,9% среди тех, кто пользуется наземным общественным транспортом в Санкт-Петербурге и Ленинградской области, удовлетворены **удобством оплаты проезда** наземного общественного транспорта.

Существенных отличий между мужчинами и женщинами не выявлено. Доля позитивных оценок увеличивается с возрастом опрошенных. Жители Санкт-Петербурга реже высказывают строго позитивные оценки, чем жители области (43% и 49,3%, соответственно).

Доля тех, кто не удовлетворен **удобством оплаты проезда** не превышает 8%.

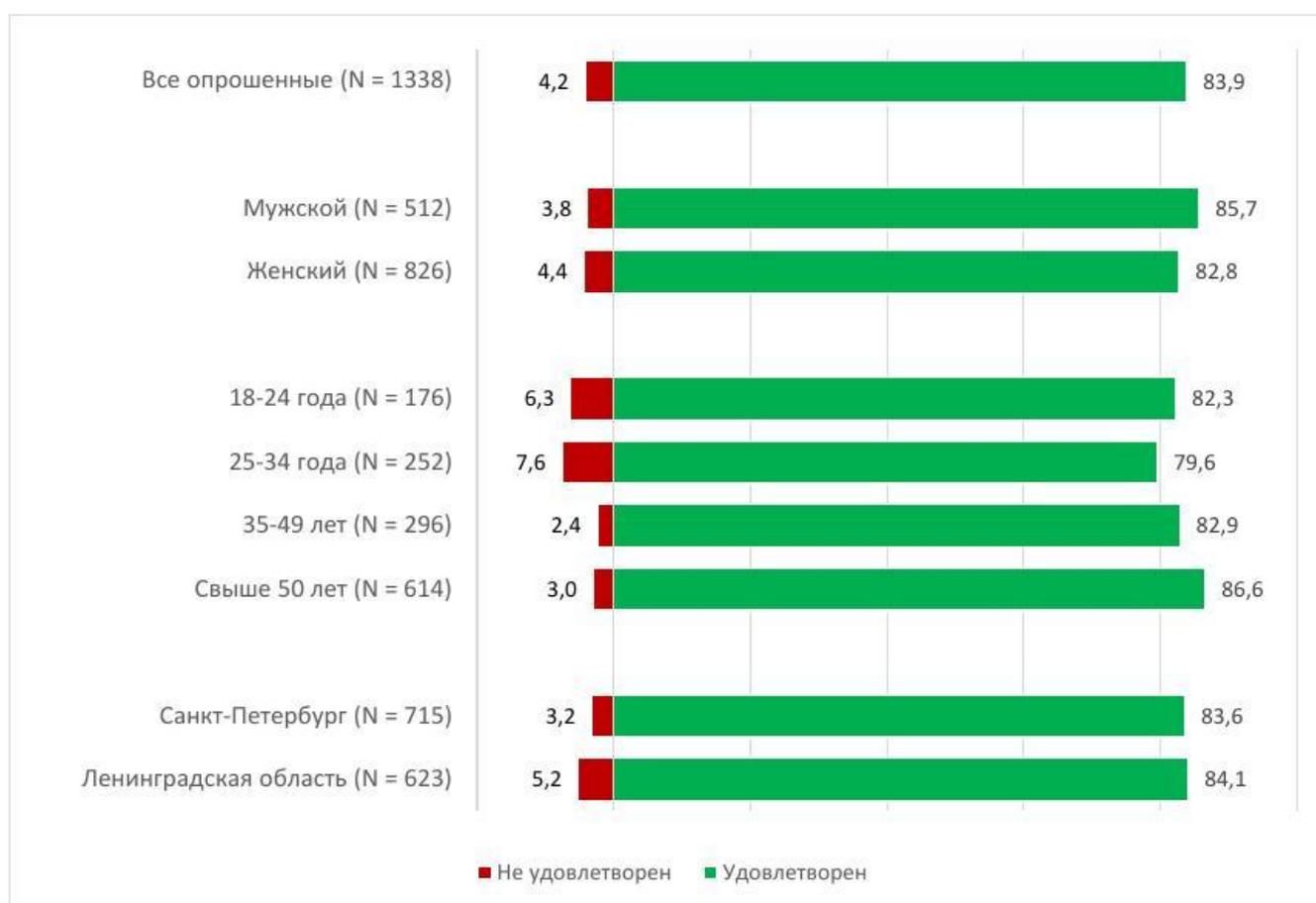


Рисунок 5.2.11.2 Распределение ответов на вопрос: «Пожалуйста, оцените, насколько Вы удовлетворены или не удовлетворены **УДОБСТВОМ ОПЛАТЫ ПРОЕЗДА** в Санкт-Петербурге и Ленинградской области по типичным маршрутам Вашего следования», (% от числа респондентов, пользующихся этим видом транспорта в разрезе социально-демографических групп)

На рисунке ниже показан рейтинг удовлетворенности **удобством оплаты проезда** в разрезе детальных оценок по социально-демографическим характеристикам.

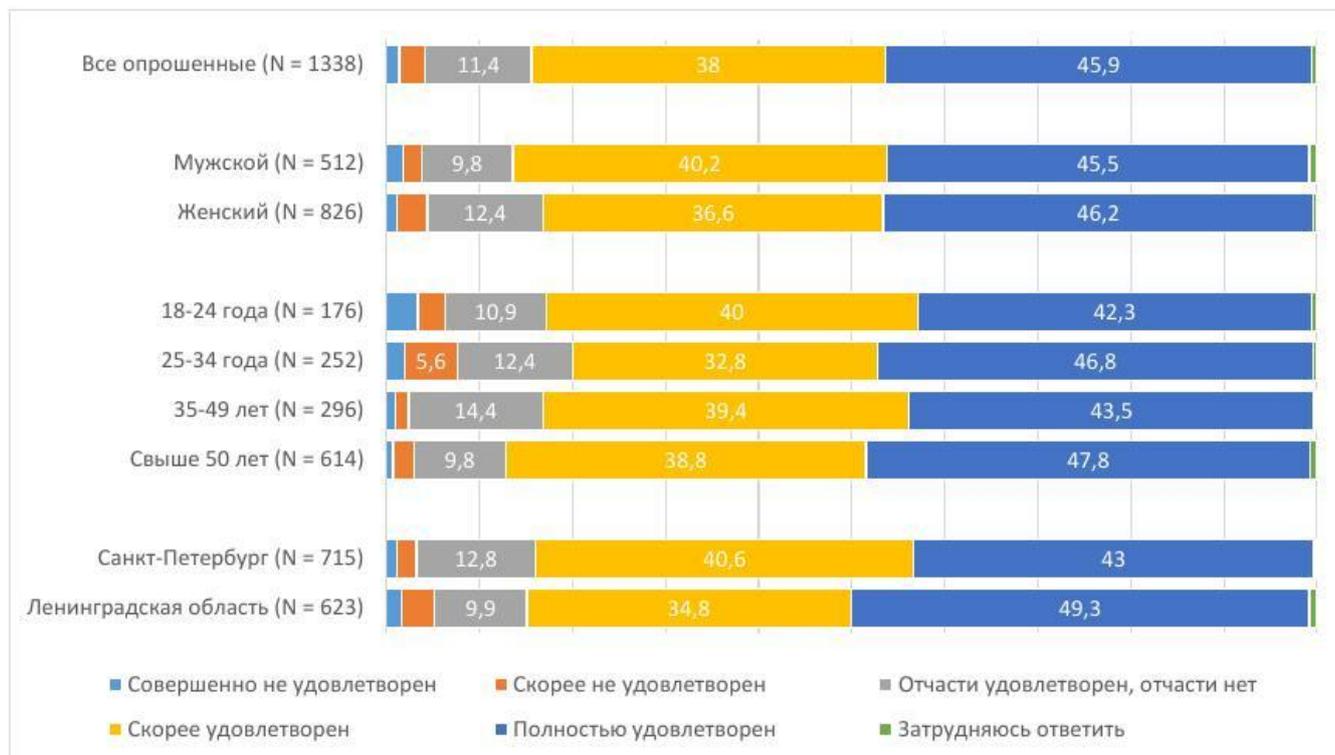


Рисунок 5.2.11.1 Распределение ответов на вопрос:  
*«Пожалуйста, оцените, насколько Вы удовлетворены или не удовлетворены УДОБСТВОМ ОПЛАТЫ ПРОЕЗДА в Санкт-Петербурге и Ленинградской области по типичным маршрутам Вашего следования», (% от числа респондентов, пользующихся этим видом транспорта в разрезе социально-демографических групп)<sup>26</sup>*

В таблице ниже показаны оценки удовлетворенности **удобством оплаты проезда** наземного общественного транспорта в Санкт-Петербурге и Ленинградской области по типичным маршрутам следования.

<sup>26</sup> Подписи к значениям менее 5% не показаны на рисунке для удобства. Детальные значения по каждому параметру можно посмотреть в соответствующей таблице, следующей за графиком.

**Таблица 5.2.11.1 Удовлетворенность УДОБСТВОМ ОПЛАТЫ ПРОЕЗДА наземного общественного транспорта в Санкт-Петербурге и Ленинградской области по типичным маршрутам следования** (% от числа респондентов, пользующихся этим видом транспорта)

<b>Социально-демографические характеристики</b>	Совершенно не удовлетворен	Скорее не удовлетворен	Отчасти удовлетворен, отчасти нет	Скорее удовлетворен	Полностью удовлетворен	Трудно сказать
<b>Все опрошенные (N = 1338)</b>	<b>1,4</b>	<b>2,8</b>	<b>11,4</b>	<b>38</b>	<b>45,9</b>	<b>0,5</b>
Мужской (N = 512)	1,8	2	9,8	40,2	45,5	0,8
Женский (N = 826)	1,1	3,3	12,4	36,6	46,2	0,4
18-24 года (N = 176)	3,4	2,9	10,9	40	42,3	0,6
25-34 года (N = 252)	2	5,6	12,4	32,8	46,8	0,4
35-49 лет (N = 296)	1	1,4	14,4	39,4	43,5	0,3
Свыше 50 лет (N = 614)	0,7	2,3	9,8	38,8	47,8	0,7
Санкт-Петербург (N = 715)	1,1	2,1	12,8	40,6	43	0,3
Ленинградская область (N = 623)	1,6	3,6	9,9	34,8	49,3	0,8

Больше всего тех, кто удовлетворен **удобством оплаты проезда**, в **Красногвардейском** районе – 100% удовлетворены этим параметром.

Второе и третье место делят **Петродворцовый** и **Центральный** районы со значением 95,5% удовлетворенных респондентов.

Худшие оценки **удобства оплаты проезда** в **Приморском** районе – 11,2% скорее либо полностью не удовлетворены этим параметром.

## 5.2.12 Стоимость проезда на наземном общественном транспорте

67,9% среди тех, кто пользуется наземным общественным транспортом в Санкт-Петербурге и Ленинградской области, удовлетворены **стоимостью проезда** на наземном общественном транспорте.

Существенных отличий между мужчинами и женщинами не выявлено (за исключением высокой доли негативных оценок среди мужчин). Стоит отметить, что опрошенные старше 50 лет чаще других полностью удовлетворены **стоимостью проезда** (32%). Жители Санкт-Петербурга реже высказывают строго позитивные оценки, чем жители области (22,3% и 31,3%, соответственно).

Доля тех, кто не удовлетворен **стоимостью проезда** максимальна среди опрошенных 18-24 лет - 17,4%, минимальна среди респондентов старше 50 лет – 7,2%.

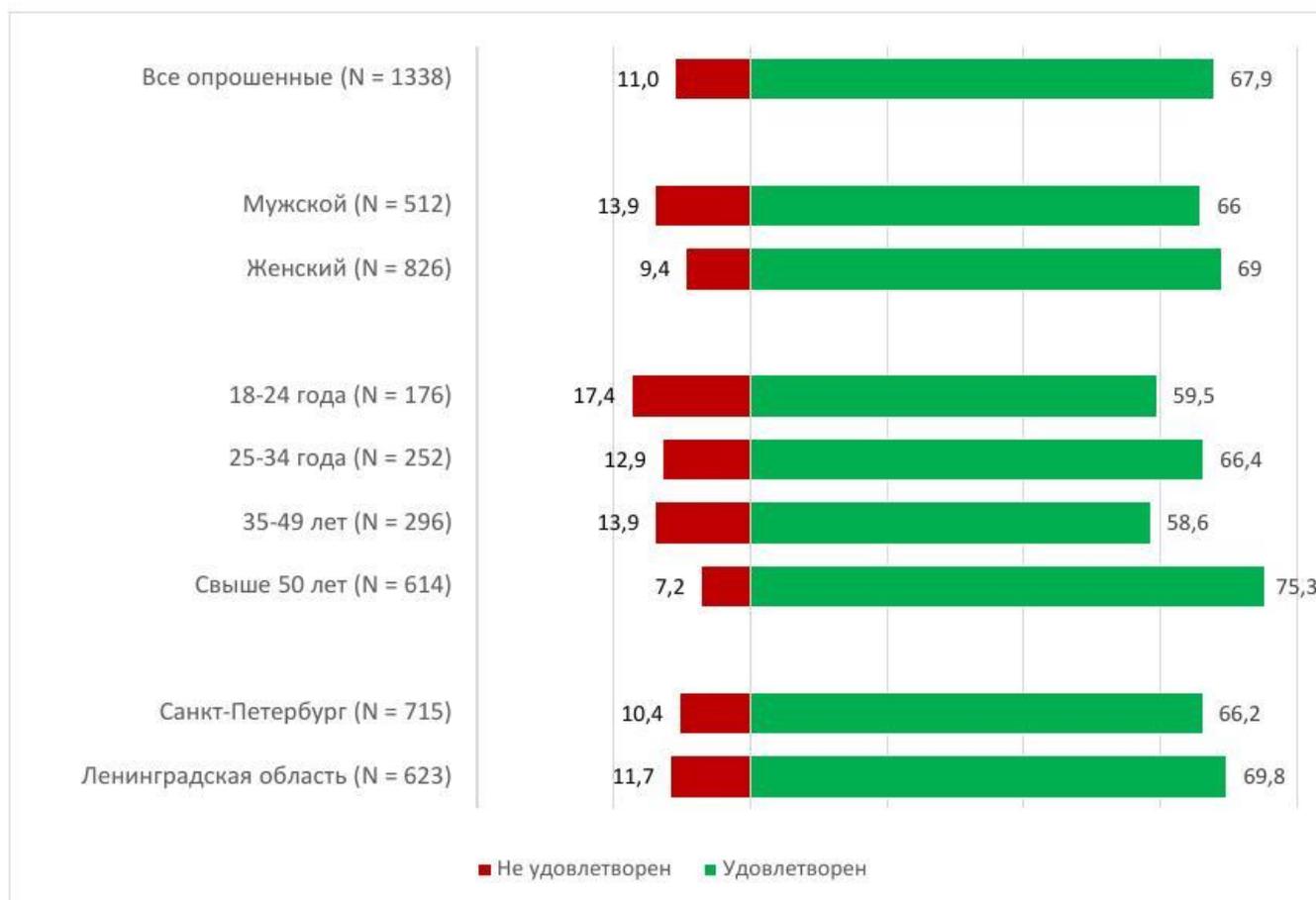


Рисунок 5.2.12.1 Распределение ответов на вопрос: «Пожалуйста, оцените, насколько Вы удовлетворены или не удовлетворены **СТОИМОСТЬЮ ПРОЕЗДА** в Санкт-Петербурге и Ленинградской области по типичным маршрутам Вашего следования», (% от числа респондентов, пользующихся этим видом транспорта в разрезе социально-демографических групп)

На рисунке ниже показан рейтинг удовлетворенности **стоимостью проезда** в разрезе детальных оценок по социально-демографическим характеристикам.



Рисунок 5.2.12.2 Распределение ответов на вопрос:  
*«Пожалуйста, оцените, насколько Вы удовлетворены или не удовлетворены **СТОИМОСТЬЮ ПРОЕЗДА** в Санкт-Петербурге и Ленинградской области по типичным маршрутам Вашего следования», (% от числа респондентов, пользующихся этим видом транспорта в разрезе социально-демографических групп)<sup>27</sup>*

В таблице ниже показаны оценки удовлетворенности **стоимостью проезда** на наземном общественном транспорте в Санкт-Петербурге и Ленинградской области по типичным маршрутам следования.

<sup>27</sup> Подписи к значениям менее 5% не показаны на рисунке для удобства. Детальные значения по каждому параметру можно посмотреть в соответствующей таблице, следующей за графиком.

**Таблица 5.2.12.1 Удовлетворенность СТОИМОСТЬЮ ПРОЕЗДА наземного общественного транспорта в Санкт-Петербурге и Ленинградской области по типичным маршрутам следования** (% от числа респондентов, пользующихся этим видом транспорта)

<b>Социально-демографические характеристики</b>	Совершенно не удовлетворен	Скорее не удовлетворен	Отчасти удовлетворен, отчасти нет	Скорее удовлетворен	Полностью удовлетворен	Трудно сказать
<b>Все опрошенные (N = 1338)</b>	<b>4,1</b>	<b>6,9</b>	<b>19,9</b>	<b>41,4</b>	<b>26,5</b>	<b>1,1</b>
Мужской (N = 512)	5	8,9	18,1	42,1	23,9	2
Женский (N = 826)	3,6	5,8	21	41	28	0,6
18-24 года (N = 176)	8,7	8,7	21,4	35,8	23,7	1,7
25-34 года (N = 252)	3,6	9,3	20,6	43,7	22,7	
35-49 лет (N = 296)	5,9	8	26,1	38,7	19,9	1,4
Свыше 50 лет (N = 614)	2,2	5	16,3	43,3	32	1,3
Санкт-Петербург (N = 715)	3,1	7,3	22,5	43,9	22,3	0,9
Ленинградская область (N = 623)	5,2	6,5	17	38,5	31,3	1,5

Больше всего тех, кто удовлетворен стоимостью проезда, в **Красногвардейский** районе – 98,3% скорее либо полностью удовлетворены этим параметром.

Второе место занимает **Центральный** район со значением 86,3% удовлетворенных респондентов.

На третьем месте – **Всеволожский** район Ленинградской области, где 83,9% опрошенных удовлетворены стоимостью проезда.

Худшие оценки стоимости проезда в **Тосненском** районе Ленинградской области – 25,6% не удовлетворены этим параметром.

## 5.2.13 Способы оплаты проезда на наземном общественном транспорте

Чуть менее половины опрошенных (46,3%) оплачивают отдельно каждую поездку. Месячным проездным билетом обычно пользуются 39,6% опрошенных пассажиров наземного общественного транспорта. Только 9,1% опрошенных пользуются единым электронным билетом («Электронный кошелек») для оплаты проезда.

Разовая оплата проезда в наземном общественном транспорте существенно популярнее среди опрошенных в Ленинградской области, чем среди жителей Санкт-Петербурга (67,3% и 28,2%, соответственно).

Жители Санкт-Петербурга напротив значительно чаще используют месячный проездной билет (55,5% и 21,2%, соответственно). Больше всего тех, кто использует единый электронный билет («Электронный кошелек») – среди 25-34-летних (16,3%), реже всего этот способ используют пассажиры старше 50 лет (4,9%).

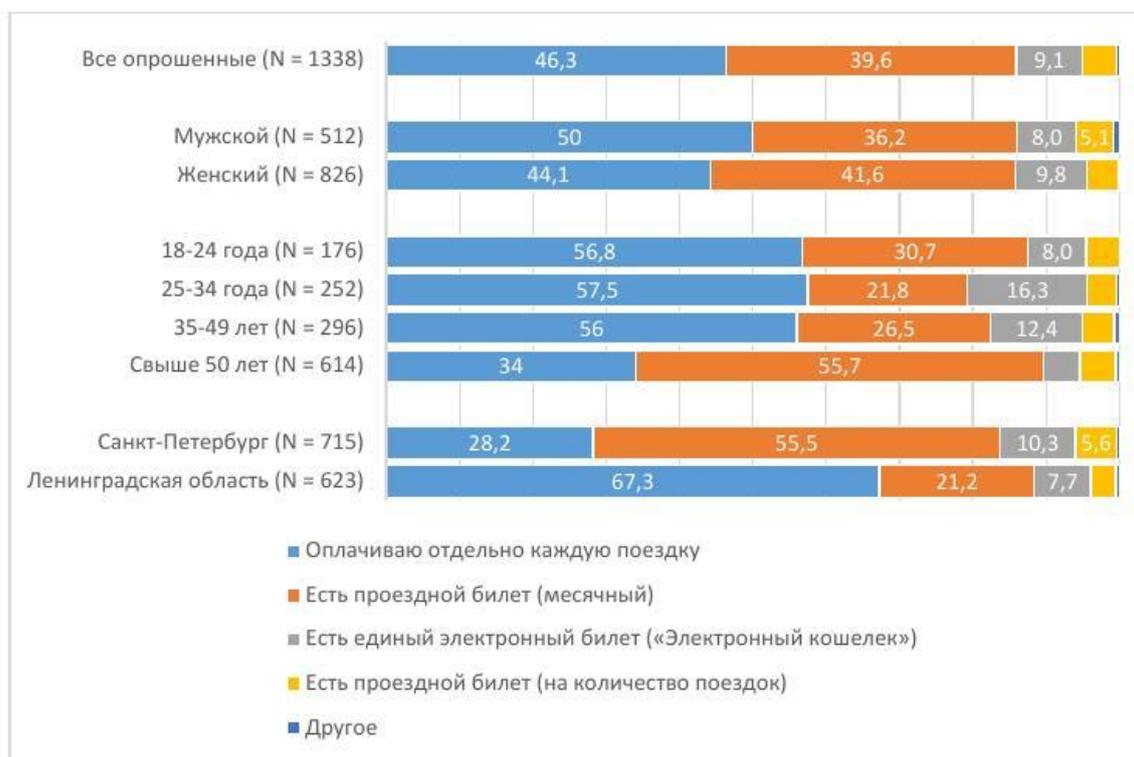


Рисунок 5.2.13.1. Распределение ответов на вопрос: «Скажите, Вы обычно оплачиваете проезд на наземном общественном транспорте отдельно за каждую поездку или же у Вас есть проездной билет?», (% от числа респондентов, пользующихся этим видом транспорта в разрезе социально-демографических групп)<sup>28</sup>

<sup>28</sup> Подписи к значениям менее 5% не показаны на рисунке для удобства. Детальные значения по каждому параметру можно посмотреть в соответствующей таблице, следующей за графиком.

Проездной на определенное количество поездок имеет примерно одинаковую популярность среди всех пассажиров, редко превышающую 5%.

В таблице ниже показана популярность отдельных способов оплаты проезда в наземном общественном транспорте в Санкт-Петербурге и Ленинградской области.

**Таблица 5.2.13.1 Способы оплаты проезда в наземном общественном транспорте Санкт-Петербурге и Ленинградской области**  
(% от числа респондентов, пользующихся этим видом транспорта)

Социально-демографические характеристики	Оплачиваю отдельно каждую поездку	Есть проездной билет (месячный)	Есть единый электронный билет («Электронный кошелек»)	Есть проездной билет (на количество поездок)	Другое
<b>Все опрошенные (N = 1338)</b>	<b>46,3</b>	<b>39,6</b>	<b>9,1</b>	<b>4,6</b>	<b>0,4</b>
Мужской (N = 512)	50	36,2	8	5,1	0,8
Женский (N = 826)	44,1	41,6	9,8	4,2	0,2
18-24 года (N = 176)	56,8	30,7	8	4,5	
25-34 года (N = 252)	57,5	21,8	16,3	4	0,4
35-49 лет (N = 296)	56	26,5	12,4	4,4	0,7
Свыше 50 лет (N = 614)	34	55,7	4,9	4,9	0,5
Санкт-Петербург (N = 715)	28,2	55,5	10,3	5,6	0,4
Ленинградская область (N = 623)	67,3	21,2	7,7	3,4	0,5

Опрошенные **Гатчинского** района **Ленинградской** области в 75% оплачивают отдельно каждую поездку. Это самое высокое значение по выборке. Реже всего такой способ используют в **Центральном** районе (22,7%).

Единый месячный проездной билет наиболее популярен в **Московском** (82,4%), **Красносельском** (78,7%) и **Пушкинском** (63,5%) районах. В **Тосненском** районе такой способ оплаты используют лишь 15,2% пассажиров.

“Электронным кошельком” пользуется почти каждый третий опрошенный во **Всеволожском** районе Ленинградской области (29,9%). Также высока доля такого способа оплаты в **Центральном** районе (27,3%).

### 5.3 Уровень удовлетворенности коммерческим наземным общественным транспортом (маршрутные такси («маршрутки»))

Среди респондентов, пользующихся коммерческим наземным общественным транспортом (маршрутные такси), удовлетворенность коммерческим транспортом (маршрутные такси) по всем атрибутам составила 69,7%. Жители Ленинградской области в целом оценивают коммерческий транспорт лучше, чем жители Санкт-Петербурга (75% и 64,7%, соответственно).

Существенных отличий между мужчинами и женщинами в ходе опроса не обнаружено. Стоит отметить, что с увеличением возраста опрошенные начинают оценивать коммерческий транспорт более позитивно, исключение составляют опрошенные в возрасте до 25 лет – они оценивают коммерческий транспорт положительнее следующей возрастной группы.

Средняя удовлетворенность возрастает с 66,4% для 25-34-летних до 73,2% для опрошенных старше 50 лет. Максимальная оценка среди опрошенных старше 50 лет в Ленинградской области – 77,5%. Самая низкая оценка – среди женщин и людей в возрасте до 25 лет, опрошенных в Санкт-Петербурге (60,9 %).

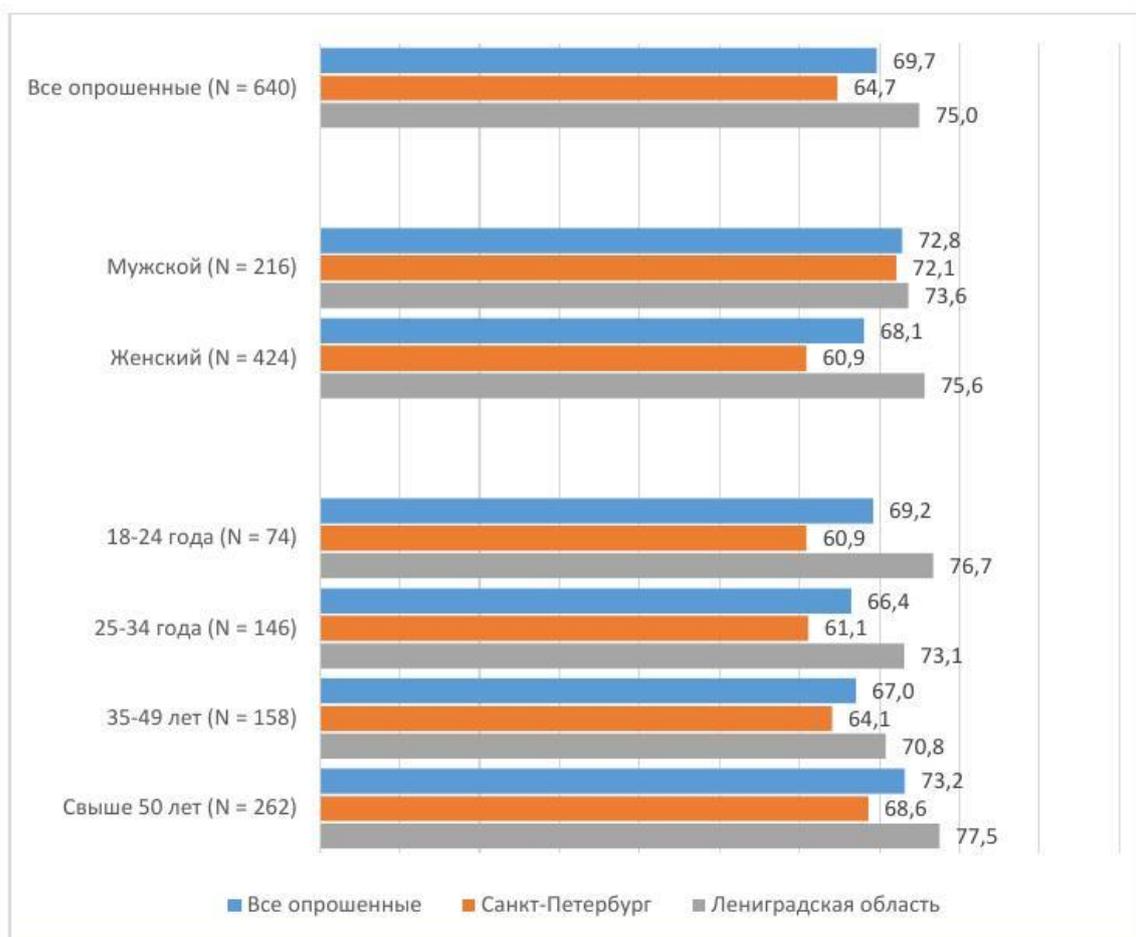


Рисунок 5.3.1 Доля тех, кто скорее или полностью удовлетворен коммерческим наземным общественным транспортом в разрезе социально-демографических групп, (% от всех оценок)

Максимальные оценки уровня удовлетворенности коммерческим наземным общественным транспортом во **Всеволожском** (82,5%) районе. Хуже всего оценили коммерческий наземный транспорт в **Пушкинском** районе (59,3%).

Если сопоставить доли в целом удовлетворенных и в целом не удовлетворенных без учета затруднившихся ответить и тех, кто отчасти удовлетворен, отчасти нет, то тройка лидирующих аспектов будет выглядеть следующим образом.

Среди всех атрибутов коммерческого наземного транспорта максимальное число набрало **количество остановочных пунктов** - больше всего удовлетворенных пассажиров (82,9%). На втором месте с небольшим отрывом - **удобство оплаты** (78,4% удовлетворены). Замыкает тройку – **удобство расписания** (75,7%).

Больше всего (17,5%) недовольных таким параметром как **информационные сервисы на остановках**. Также 15,6% не удовлетворены **безопасностью транспорта**.

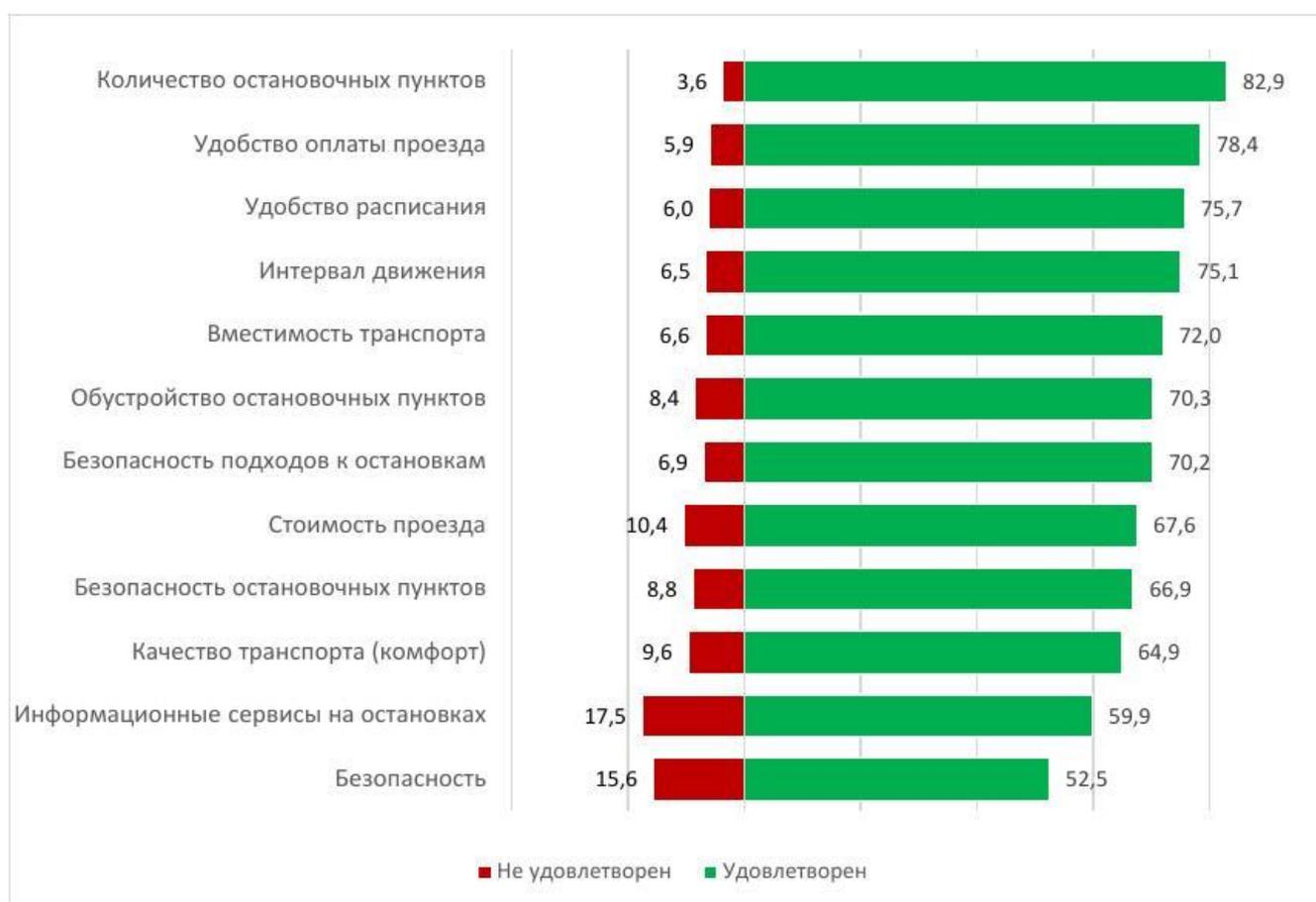


Рисунок 5.3.2 *Уровень удовлетворенности разными аспектами коммерческого наземного транспорта, (в среднем по выборке, % от числа респондентов, пользующихся этим видом транспорта, N = 640)*

На рисунке ниже показан рейтинг удовлетворенности разными аспектами **коммерческого наземного транспорта** (маршрутные такси). Первым показан аспект, который имеет наибольшее число полностью удовлетворенных пассажиров. Замыкает рейтинг аспект, имеющий минимальное число тех, кто полностью удовлетворен.

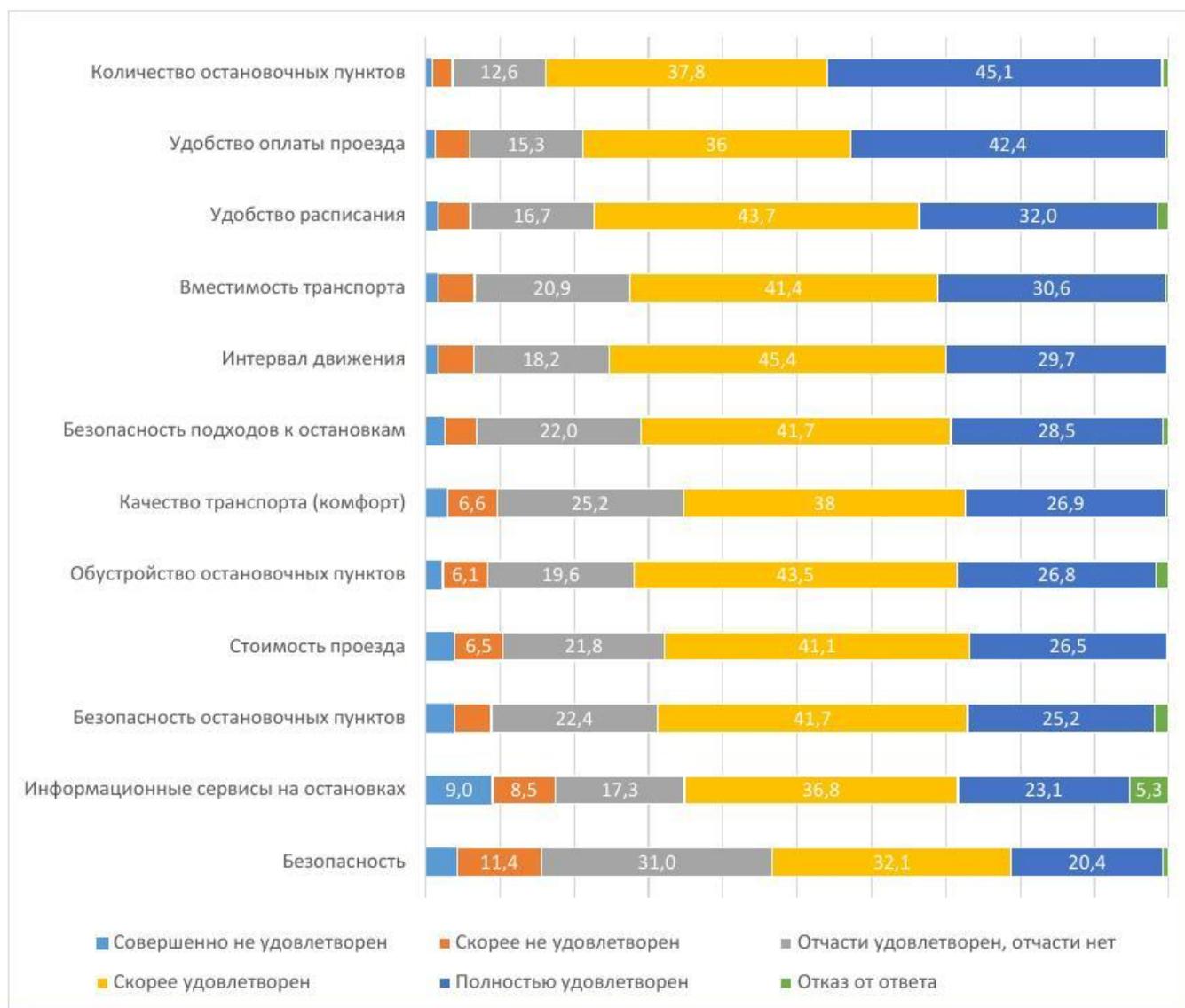


Рисунок 5.3.3 *Уровень удовлетворенности разными аспектами коммерческого наземного транспорта, (в среднем по выборке, % от числа респондентов, пользующихся этим видом транспорта, N = 640)<sup>29</sup>*

<sup>29</sup> Подписи к значениям менее 5% не показаны на рисунке для удобства. Детальные значения по каждому параметру можно посмотреть в соответствующей таблице, следующей за графиком.

В таблице ниже показан рейтинг удовлетворенности разными аспектами **коммерческого наземного транспорта** (маршрутные такси) по убыванию доли полностью удовлетворенных в разрезе детальных оценок каждого из аспектов.

**Таблица 5.3.1 Уровень удовлетворенности разными аспектами коммерческого наземного транспорта** (в среднем по выборке, % от числа респондентов, пользующихся этим видом транспорта)

<b>Аспекты коммерческого наземного транспорта</b>	Совершенно не удовлетворен	Скорее не удовлетворен	Отчасти удовлетворен, отчасти нет	Скорее удовлетворен	Полностью удовлетворен	Отказ от ответа
Количество остановочных пунктов	0,9	2,7	12,6	37,8	45,1	0,9
Удобство оплаты проезда	1,3	4,6	15,3	42,4	42,4	0,5
Удобство расписания	1,7	4,3	16,7	43,7	32	1,6
Вместимость транспорта	1,7	4,9	20,9	41,4	30,6	0,5
Интервал движения	1,6	4,9	18,2	45,4	29,7	0,3
Безопасность подходов к остановкам	2,5	4,4	22	41,7	28,5	0,8
Качество транспорта (комфорт)	3	6,6	25,2	38	26,9	0,5
Обустройство остановочных пунктов	2,3	6,1	19,6	43,5	26,8	1,7
Стоимость проезда	3,9	6,5	21,8	41,1	26,5	0,3
Безопасность остановочных пунктов	3,9	4,9	22,4	41,7	25,2	1,9
Информационные сервисы на остановках	9	8,5	17,3	36,8	23,1	5,3
Безопасность	4,2	11,4	31	32,1	20,4	0,8

Общая удовлетворенность различными аспектами коммерческого наземного транспорта (маршрутные такси) в целом соотносятся с оценками, показанными в предыдущих таблицах. Так, из таблицы видно, что мужчины, как правило, дают оценки выше, чем женщины, однако эти отличия статистически не значимы.

Также в таблице заметна тенденция к улучшению оценок с увеличением возраста опрашиваемых, за исключением респондентов до 25 лет, которые дают более высокие оценки, чем представители следующей группы. Жители Ленинградской области также обычно дают более высокие оценки.

**Таблица 5.3.2 Уровень удовлетворенности разными аспектами коммерческого наземного транспорта разными социально-демографическими группами (% от числа респондентов, пользующихся этим видом транспорта)**

Социально-демографические характеристики	Общая оценка	Удобство расписания	Интервал движения	Интервал движения	Качество транспорта (комфорт)	Безопасность	Количество остановочных пунктов	Обустройство остановочных пунктов	Безопасность остановочных пунктов	Информационные сервисы на остановках	Безопасность подходов к остановкам	Удобство оплаты проезда	Стоимость проезда
Все опрошенные (N = 640)	69,7	75,7	75	72	64,8	52,5	82,9	70,3	66,9	59,9	70,2	78,3	67,5
Мужской (N = 216)	72,8	80	76,9	73,1	71,8	60,5	80,8	74,5	72,7	63,1	75,2	82,2	62,6
Женский (N = 424)	68,1	73,5	74,1	71,4	61,3	48,5	83,9	68,1	64	58,3	67,7	76,4	70
18-24 года (N = 74)	69,2	77,8	75,3	68,9	66,2	58,1	78,4	72	65,3	61,3	68	74	65,3
25-34 года (N = 146)	66,4	73,3	71,7	68,5	58,9	50	81,4	69,2	60,7	59	62,8	72,3	69,8
35-49 лет (N = 158)	67,0	72,2	72,2	69,4	63,3	51,3	79	67,5	66,2	56,1	67,1	77,3	62,7
Свыше 50 лет (N = 262)	73,2	78,7	78,5	76,2	68,7	53,1	87,4	72	71,3	62,3	76,9	83,5	69,8
Санкт-Петербург (N = 331)	64,7	71,3	72,7	70	60,1	47,7	78,2	65	62,8	49,8	64,6	72,4	62
Ленинградская область (N = 309)	75,0	80,4	77,5	74,1	69,9	57,7	87,9	76	71,3	70,7	76,2	84,8	73,3

Если говорить об отличиях между разными районами, то стоит отметить, что наиболее низкие оценки аспектов коммерческого наземного транспорта встречаются в **Пушкинском** районе (в целом доля удовлетворенных - 59,3%). Наименьшая удовлетворенность по лидирующему показателю **Количество остановочных пунктов** наблюдается в **Ломоносовском** районе (50%). Отдельно стоит подчеркнуть низкие оценки по аспекту «Стоимость проезда» в **Курортном** районе (41%).

**Таблица 5.3.3 Уровень удовлетворенности коммерческим наземным общественным транспортом (маршрутные такси) разными социально-демографическими группами в разрезе объединённых характеристик транспортных систем (% от числа респондентов, пользующихся этим видом транспорта)**

Социально-демографические характеристики	Общая оценка	Расписание	Подвижной состав	Остановочные пункты, станции, ТПУ	Удобство оплаты, стоимость проезда
<b>Все опрошенные (N = 640)</b>	69,7	<b>75,4</b>	<b>63,1</b>	70,0	73,0
Мужской (N = 216)	72,8	<b>78,4</b>	<b>68,5</b>	73,3	72,5
Женский (N = 424)	68,1	<b>73,8</b>	<b>60,3</b>	68,4	73,2
18-24 года (N = 74)	69,2	<b>76,6</b>	<b>64,4</b>	69,0	69,7
25-34 года (N = 146)	66,4	<b>72,5</b>	<b>59,1</b>	66,6	71,1
35-49 лет (N = 158)	67,0	<b>72,2</b>	<b>61,4</b>	67,2	70,1
Свыше 50 лет (N = 262)	73,2	<b>78,6</b>	<b>66,0</b>	74,0	76,7
Санкт-Петербург (N = 331)	64,7	<b>72,0</b>	<b>59,3</b>	64,1	67,3
Ленинградская область (N = 309)	75,0	79,0	<b>67,2</b>	76,4	<b>79,1</b>

**Остановочные пункты** (количество, обустройство, безопасность, безопасность подходов, информационные сервисы) и интегральный показатель **подвижного состава** (вместимость, качество и безопасность) – наиболее слабо оцененные характеристики коммерческого транспорта по мнению опрошенных. Выше всего пассажиры оценили характеристики, связанные с **расписанием** (удобство расписания, интервал движения).

Стоит отметить высокие оценки, данные опрошенными старше 50 лет по всем характеристикам, общая оценка составила 73,2%. Опрошенные в Ленинградской области также дают более положительные оценки (75%).

При анализе оценок в разрезе районов стоит обратить внимание на хорошие значения во **Всеволожском** районе (82,5%) и особенно высокие оценки характеристик, связанных с **оплатой проезда** (89,5%).

Худшие оценки среди рассматриваемых районов показывает **Пушкинский** район - 59,3% удовлетворены коммерческим наземным общественным транспортом. Район имеет самые низкие оценки по характеристикам **расписания** и **подвижного состава**.

### 5.3.1 Удобство расписания коммерческого наземного транспорта

75,7% среди тех, кто пользуется коммерческим наземным общественным транспортом в Санкт-Петербурге и Ленинградской области, удовлетворены **удобством расписания** коммерческого наземного транспорта.

Существенных отличий между мужчинами и женщинами, опрошенными разного возраста, а также между жителями Санкт-Петербурга и Ленинградской области опрос не выявил. Доля тех, кто не удовлетворен **удобством расписания**, во всех подвыборках не превышает 10%.

Чаще свою неудовлетворенность высказывали женщины, опрошенные старше 50 лет, а также жители Санкт-Петербурга.

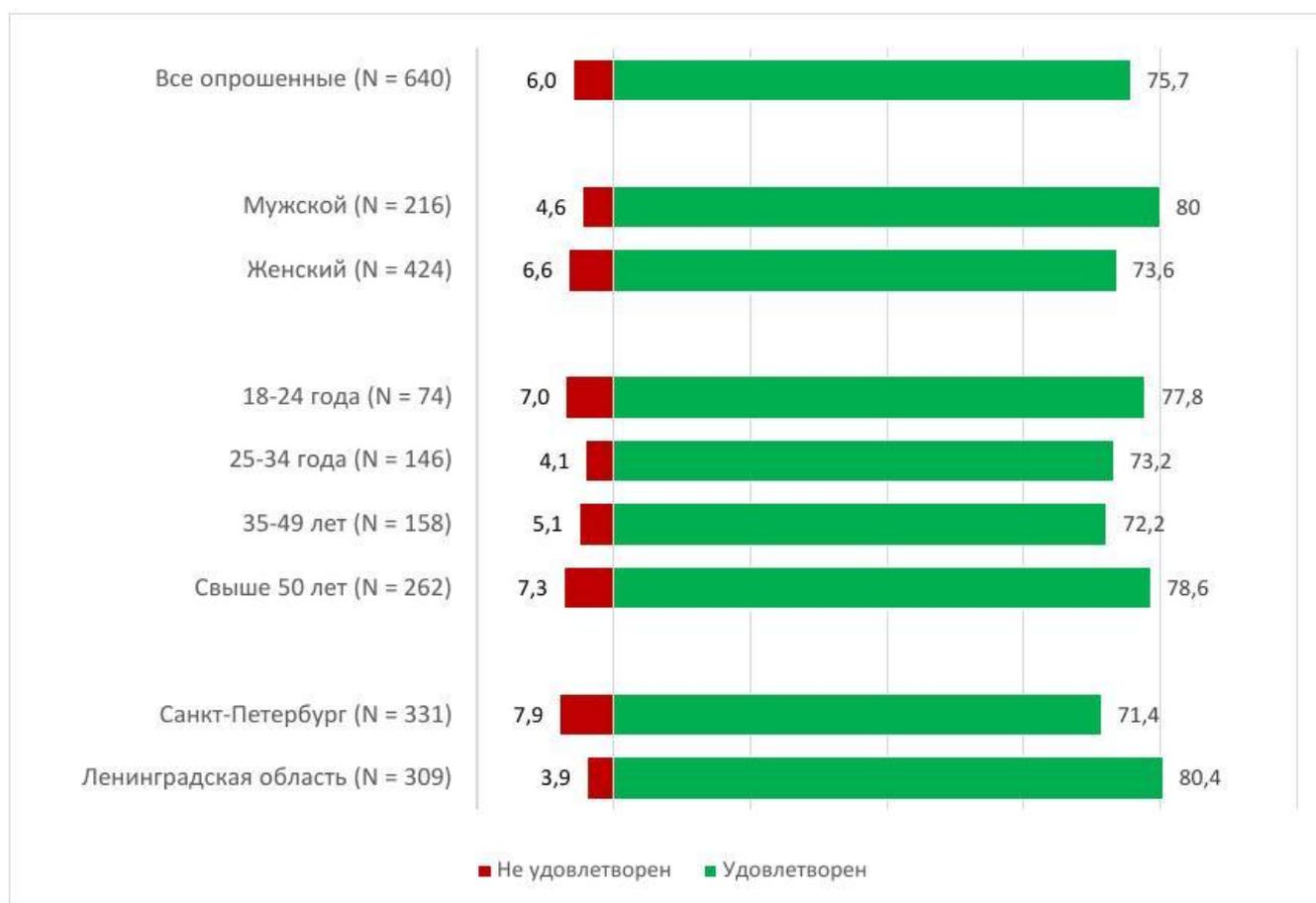


Рисунок 5.3.1.1 Распределение ответов на вопрос: «Пожалуйста, оцените, насколько Вы удовлетворены или не удовлетворены **УДОБСТВОМ РАСПИСАНИЯ** коммерческого наземного транспорта в Санкт-Петербурге и Ленинградской области по типичным маршрутам Вашего следования», (% от числа респондентов, пользующихся этим видом транспорта, в разрезе социально-демографических групп)

На рисунке ниже показан рейтинг удовлетворенности **удобством расписания** в разрезе детальных оценок по социально-демографическим характеристикам.



Рисунок 5.3.1.2 Распределение ответов на вопрос: «Пожалуйста, оцените, насколько Вы удовлетворены или не удовлетворены **УДОБСТВОМ РАСПИСАНИЯ** коммерческого наземного транспорта в Санкт-Петербурге и Ленинградской области по типичным маршрутам Вашего следования», (% от числа респондентов, пользующихся этим видом транспорта, в разрезе социально-демографических групп, N = 640)<sup>30</sup>

В таблице ниже показаны оценки удовлетворенности **удобством расписания** коммерческого наземного транспорта в Санкт-Петербурге и Ленинградской области по типичным маршрутам следования.

<sup>30</sup> Подписи к значениям менее 5% не показаны на рисунке для удобства. Детальные значения по каждому параметру можно посмотреть в соответствующей таблице, следующей за графиком.

**Таблица 5.3.1.1 Удовлетворенность УДОБСТВОМ РАСПИСАНИЯ коммерческого наземного транспорта в Санкт-Петербурге и Ленинградской области по типичным маршрутам следования** (% от числа респондентов, пользующихся этим видом транспорта)

Социально-демографические характеристики	Совершенно не удовлетворен	Скорее не удовлетворен	Отчасти удовлетворен, отчасти нет	Скорее удовлетворен	Полностью удовлетворен	Трудно сказать
<b>Все опрошенные (N = 640)</b>	<b>1,7</b>	<b>4,3</b>	<b>16,7</b>	<b>43,7</b>	<b>32</b>	<b>1,6</b>
Мужской (N = 216)	0,9	3,7	14,4	42,8	37,2	0,9
Женский (N = 424)	2,1	4,5	17,9	44,2	29,4	1,9
18-24 года (N = 74)	2,8	4,2	15,3	43,1	34,7	0
25-34 года (N = 146)	0,7	3,4	22,6	47,9	25,3	0
35-49 лет (N = 158)	1,9	3,2	19,6	41,8	30,4	3,2
Свыше 50 лет (N = 262)	1,9	5,4	12	42,6	36	1,9
Санкт-Петербург (N = 331)	1,8	6,1	18,9	41,5	29,9	1,8
Ленинградская область (N = 309)	1,6	2,3	14,4	46,1	34,3	1,3

Больше всего тех, кто удовлетворен удобством расписания коммерческого наземного транспорта, во **Всеволожском** районе – 87,6% удовлетворены этим параметром.

Второе место занимает **Кировский** район со значением 80% удовлетворенных респондентов.

На третьем месте - **Курортный** район, где 77,7% опрошенных удовлетворены удобством расписания коммерческого наземного транспорта.

Худшие оценки удобства расписания общественного транспорта в **Гатчинском** районе Ленинградской области – 11,8% не удовлетворены этим параметром.

Также среди аутсайдеров **Тосненский** район Ленинградской области, где доля неудовлетворенных удобством расписания коммерческого транспорта достигает 7%.

### 5.3.2 Интервал движения коммерческого наземного транспорта

75,1% среди тех, кто пользуется коммерческим наземным общественным транспортом в Санкт-Петербурге и Ленинградской области, удовлетворены **интервалом движения** коммерческого наземного транспорта.

Существенных отличий между мужчинами и женщинами, опрошенными разного возраста, а также между жителями Санкт-Петербурга и Ленинградской области опрос не выявил. Доля тех, кто не удовлетворен **интервалом движения**, во всех подвыборках колеблется от 4% до 8%. Чаще свою неудовлетворенность высказывали женщины, опрошенные в возрасте 18-24 года, а также жители Санкт-Петербурга.

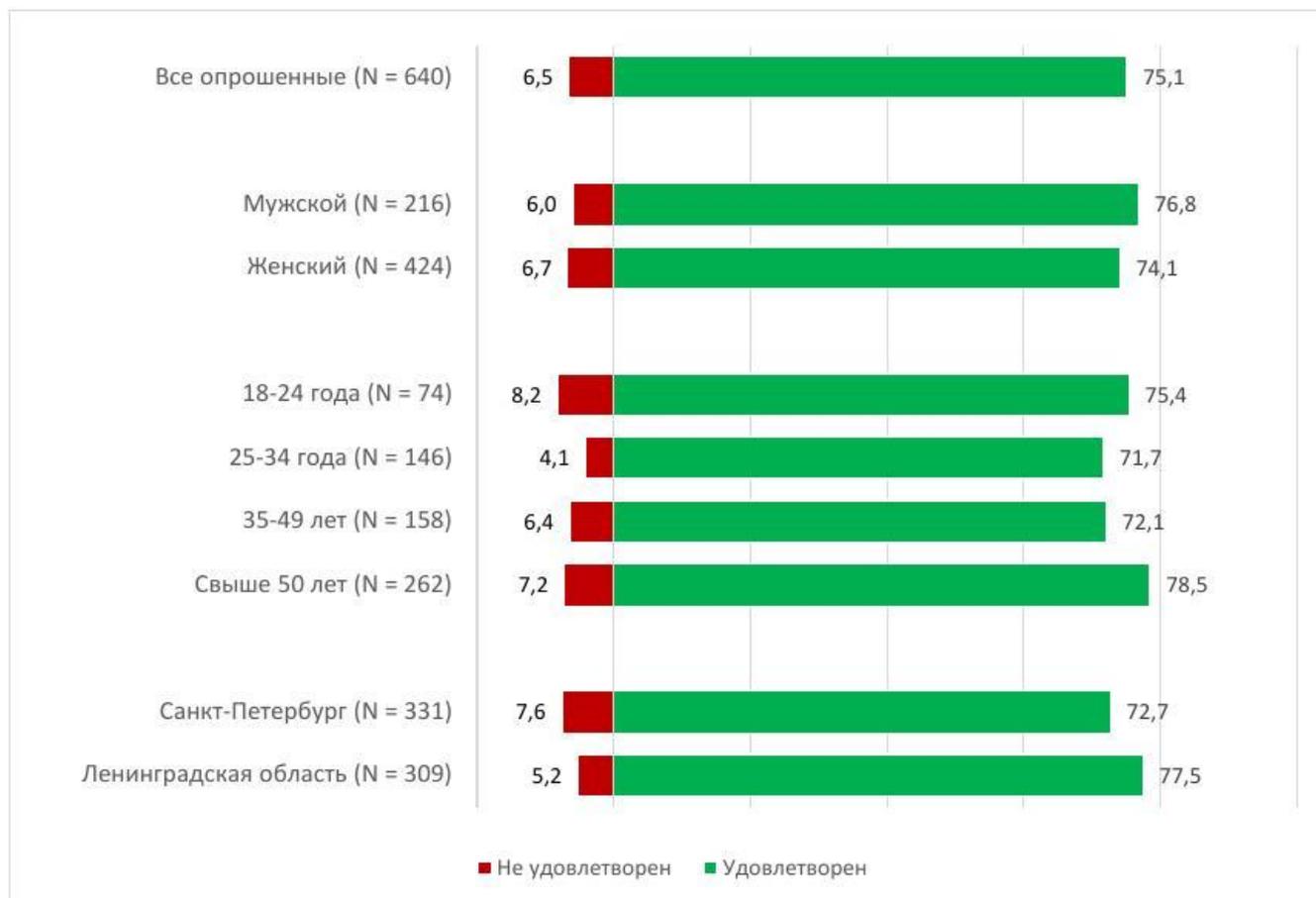


Рисунок 5.3.2.1 Распределение ответов на вопрос:  
*«Пожалуйста, оцените, насколько Вы удовлетворены или не удовлетворены ИНТЕРВАЛОМ ДВИЖЕНИЯ коммерческого наземного транспорта в Санкт-Петербурге и Ленинградской области по типичным маршрутам Вашего следования»,*  
*(% от числа респондентов, пользующихся этим видом транспорта, в разрезе социально-демографических групп)*

На рисунке ниже показан рейтинг удовлетворенности **интервалом движения** в разрезе детальных оценок по социально-демографическим характеристикам.

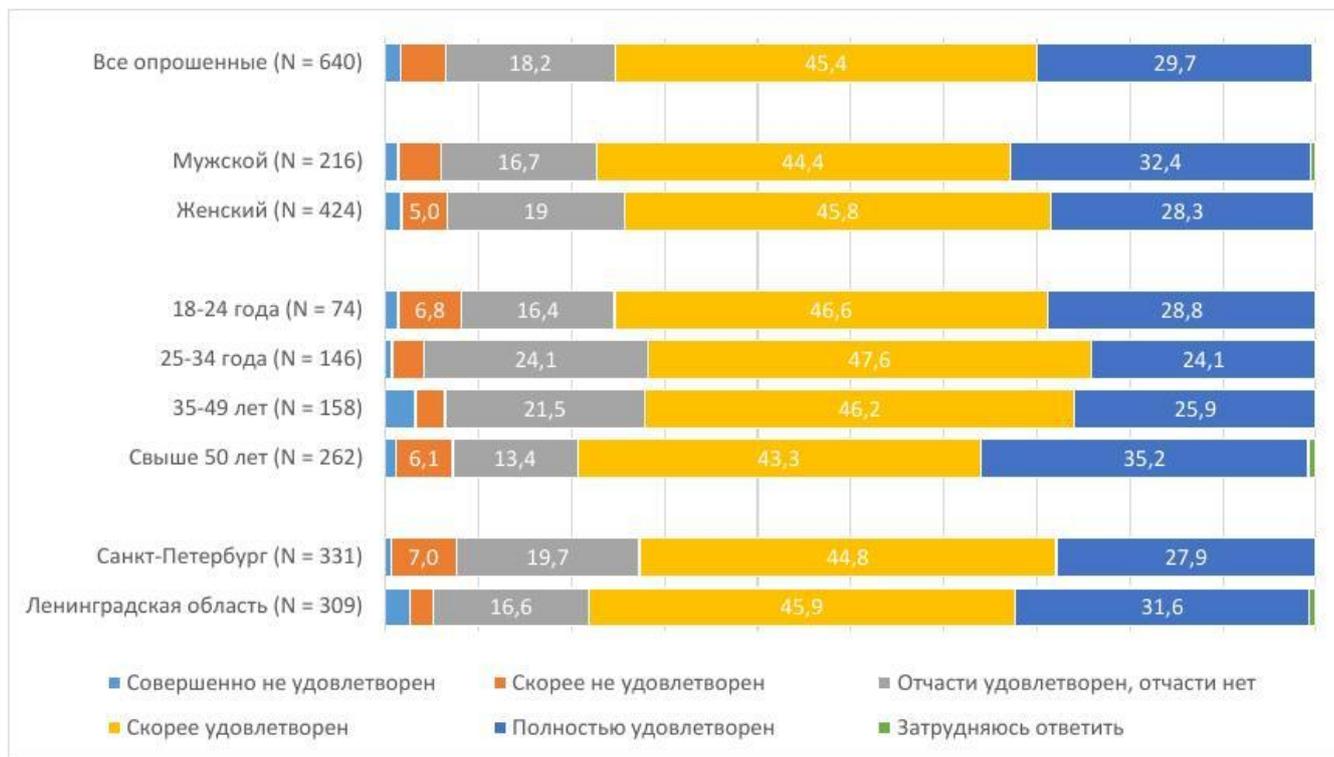


Рисунок 5.3.2.2 Распределение ответов на вопрос: «Пожалуйста, оцените, насколько Вы удовлетворены или не удовлетворены **ИНТЕРВАЛОМ ДВИЖЕНИЯ** коммерческого наземного транспорта в Санкт-Петербурге и Ленинградской области по типичным маршрутам Вашего следования», (% от числа респондентов, пользующихся этим видом транспорта, в разрезе социально-демографических групп)<sup>31</sup>

В таблице ниже показаны оценки удовлетворенности **интервалом движения** коммерческого наземного транспорта в Санкт-Петербурге и Ленинградской области по типичным маршрутам следования.

<sup>31</sup> Подписи к значениям менее 5% не показаны на рисунке для удобства. Детальные значения по каждому параметру можно посмотреть в соответствующей таблице, следующей за графиком.

**Таблица 5.3.2.1 Удовлетворенность ИНТЕРВАЛОМ ДВИЖЕНИЯ коммерческого наземного транспорта в Санкт-Петербурге и Ленинградской области по типичным маршрутам следования** (% от числа респондентов, пользующихся этим видом транспорта)

Социально-демографические характеристики	Совершенно не удовлетворен	Скорее не удовлетворен	Отчасти удовлетворен, отчасти нет	Скорее удовлетворен	Полностью удовлетворен	Трудно сказать
Все опрошенные (N = 640)	1,6	4,9	18,2	45,4	29,7	0,3
Мужской (N = 216)	1,4	4,6	16,7	44,4	32,4	0,5
Женский (N = 424)	1,7	5	19	45,8	28,3	0,2
18-24 года (N = 74)	1,4	6,8	16,4	46,6	28,8	0
25-34 года (N = 146)	0,7	3,4	24,1	47,6	24,1	0
35-49 лет (N = 158)	3,2	3,2	21,5	46,2	25,9	0
Свыше 50 лет (N = 262)	1,1	6,1	13,4	43,3	35,2	0,8
Санкт-Петербург (N = 331)	0,6	7	19,7	44,8	27,9	0
Ленинградская область (N = 309)	2,6	2,6	16,6	45,9	31,6	0,7

Больше всего тех, кто удовлетворен интервалом движения коммерческого наземного транспорта, в **Кировском районе** – 93,3% удовлетворены этим параметром.

Второе место занимает **Всеволожский** район со значением 86% удовлетворенных респондентов.

На третьем месте – **Курортный** район, где 73,3% опрошенных удовлетворены интервалом движения коммерческого наземного транспорта.

Худшие оценки интервала движения общественного транспорта в **Гатчинском** районе Ленинградской области – 17,6% не удовлетворены этим параметром.

Также среди аутсайдеров **Пушкинский** район, где доля неудовлетворенных интервалом движения коммерческого транспорта достигает 15,6%.

### 5.3.3 Вместимость коммерческого наземного транспорта

72% среди тех, кто пользуется коммерческим наземным общественным транспортом в Санкт-Петербурге и Ленинградской области, удовлетворены **вместимостью** коммерческого наземного транспорта.

Существенных отличий между мужчинами и женщинами, опрошенными разных возрастов, жителями Санкт-Петербурга и Ленинградской области не выявил. Доля тех, кто не удовлетворен **вместимостью**, во всех подвыборках колеблется от 3% до 8%. Чаще свою неудовлетворенность высказывали опрошенные до 24 лет, а также жители Санкт-Петербурга.

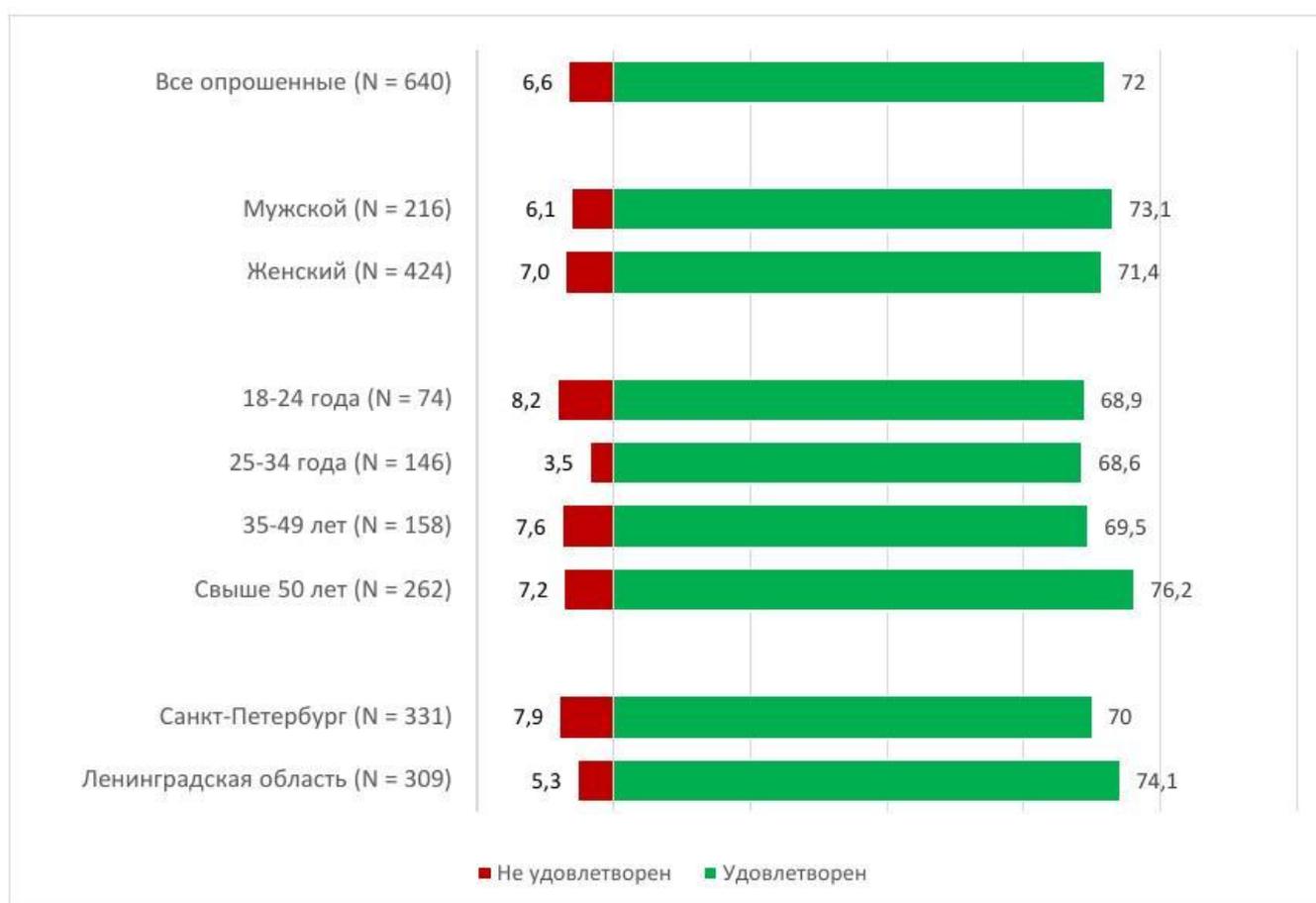


Рисунок 5.3.3.1 Распределение ответов на вопрос: «Пожалуйста, оцените, насколько Вы удовлетворены или не удовлетворены **ВМЕСТИМОСТЬЮ** коммерческого наземного транспорта в Санкт-Петербурге и Ленинградской области по типичным маршрутам Вашего следования», (% от числа респондентов, пользующихся этим видом транспорта, в разрезе социально-демографических групп)

На рисунке ниже показан рейтинг удовлетворенности **вместимостью** в разрезе детальных оценок по социально-демографическим характеристикам.

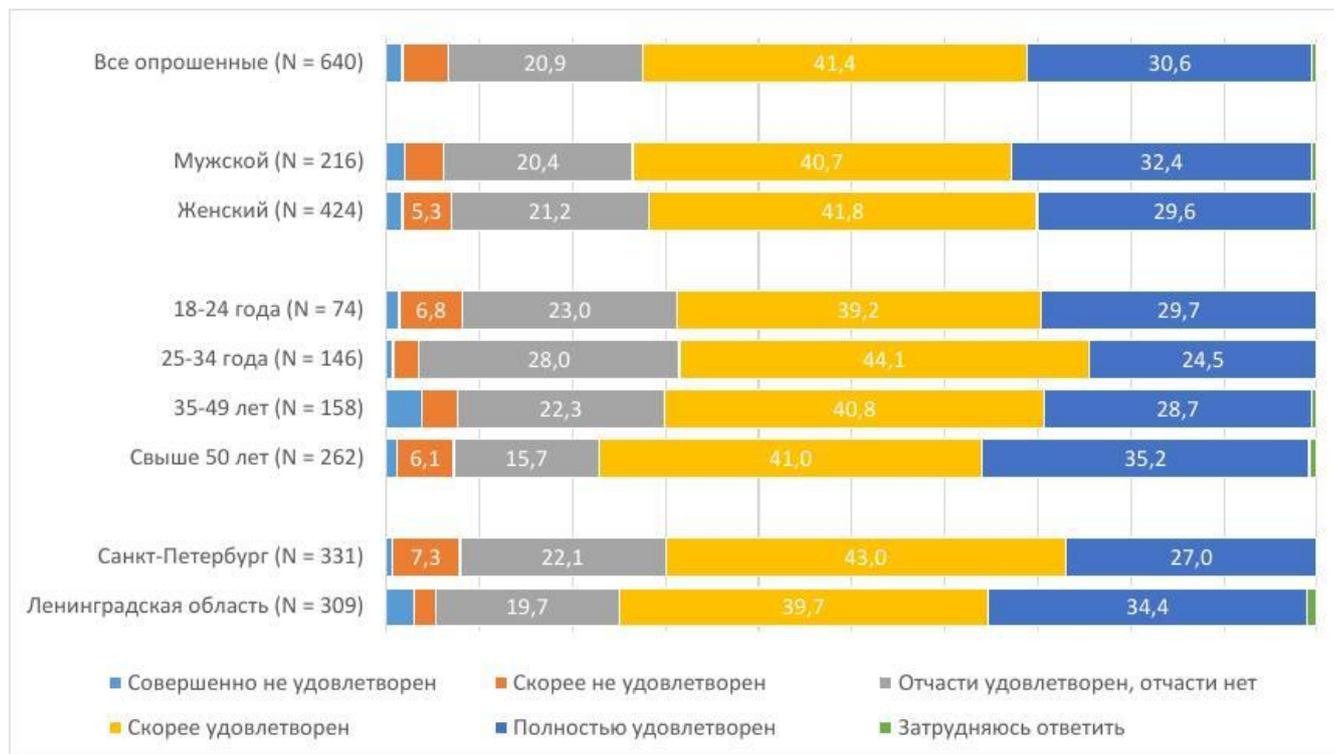


Рисунок 5.3.3.2 Распределение ответов на вопрос: «Пожалуйста, оцените, насколько Вы удовлетворены или не удовлетворены **ВМЕСТИМОСТЬЮ** коммерческого наземного транспорта в Санкт-Петербурге и Ленинградской области по типичным маршрутам Вашего следования», (% от числа респондентов, пользующихся этим видом транспорта, в разрезе социально-демографических групп)<sup>32</sup>

В таблице ниже показаны оценки удовлетворенности **вместимостью** коммерческого наземного транспорта в Санкт-Петербурге и Ленинградской области по типичным маршрутам следования.

<sup>32</sup> Подписи к значениям менее 5% не показаны на рисунке для удобства. Детальные значения по каждому параметру можно посмотреть в соответствующей таблице, следующей за графиком.

**Таблица 5.3.3.1 Удовлетворенность ВМЕСТИМОСТЬЮ коммерческого наземного транспорта в Санкт-Петербурге и Ленинградской области по типичным маршрутам следования** (% от числа респондентов, пользующихся этим видом транспорта)

Социально-демографические характеристики	Совершенно не удовлетворен	Скорее не удовлетворен	Отчасти удовлетворен, отчасти нет	Скорее удовлетворен	Полностью удовлетворен	Трудно сказать
Все опрошенные (N = 640)	1,7	4,9	20,9	41,4	30,6	0,5
Мужской (N = 216)	1,9	4,2	20,4	40,7	32,4	0,5
Женский (N = 424)	1,7	5,3	21,2	41,8	29,6	0,5
18-24 года (N = 74)	1,4	6,8	23	39,2	29,7	0
25-34 года (N = 146)	0,7	2,8	28	44,1	24,5	0
35-49 лет (N = 158)	3,8	3,8	22,3	40,8	28,7	0,6
Свыше 50 лет (N = 262)	1,1	6,1	15,7	41	35,2	0,8
Санкт-Петербург (N = 331)	0,6	7,3	22,1	43	27	0
Ленинградская область (N = 309)	3	2,3	19,7	39,7	34,4	1

Больше всего тех, кто удовлетворен вместимостью коммерческого наземного транспорта, во **Всеволожском** районе Ленинградской области – 82,7% удовлетворены этим параметром.

Второе место занимает **Кировском** район со значением 80% удовлетворенных респондентов.

На третьем месте – **Тосненский** район Ленинградской области, где 65,9% опрошенных удовлетворены вместимостью коммерческого наземного транспорта.

Худшие оценки интервала движения коммерческого транспорта в **Гатчинском** районе Ленинградской области – 17,6% не удовлетворены этим параметром.

Также среди аутсайдеров **Пушкинский** район Ленинградской области, где доля неудовлетворенных вместимостью коммерческого наземного транспорта достигает 15,6%.

### 5.3.4 Качество (комфорт) коммерческого наземного транспорта

64,9% среди тех, кто пользуется коммерческим наземным общественным транспортом в Санкт-Петербурге и Ленинградской области, удовлетворены **качеством транспорта (комфортом)** коммерческого наземного транспорта.

Среди опрошенных мужчины чаще удовлетворены комфортом транспорта, чем женщины (71,8% против 61,3%). Опрошенные в возрасте от 25 до 34 лет чаще других не удовлетворены (58,9%). Жители Ленинградской области чаще говорят об удовлетворенности, чем жители города (69,9% и 60,2% соответственно).

Доля тех, кто не удовлетворен **качеством транспорта (комфортом)** во всех подвыборках редко превышает 10%.

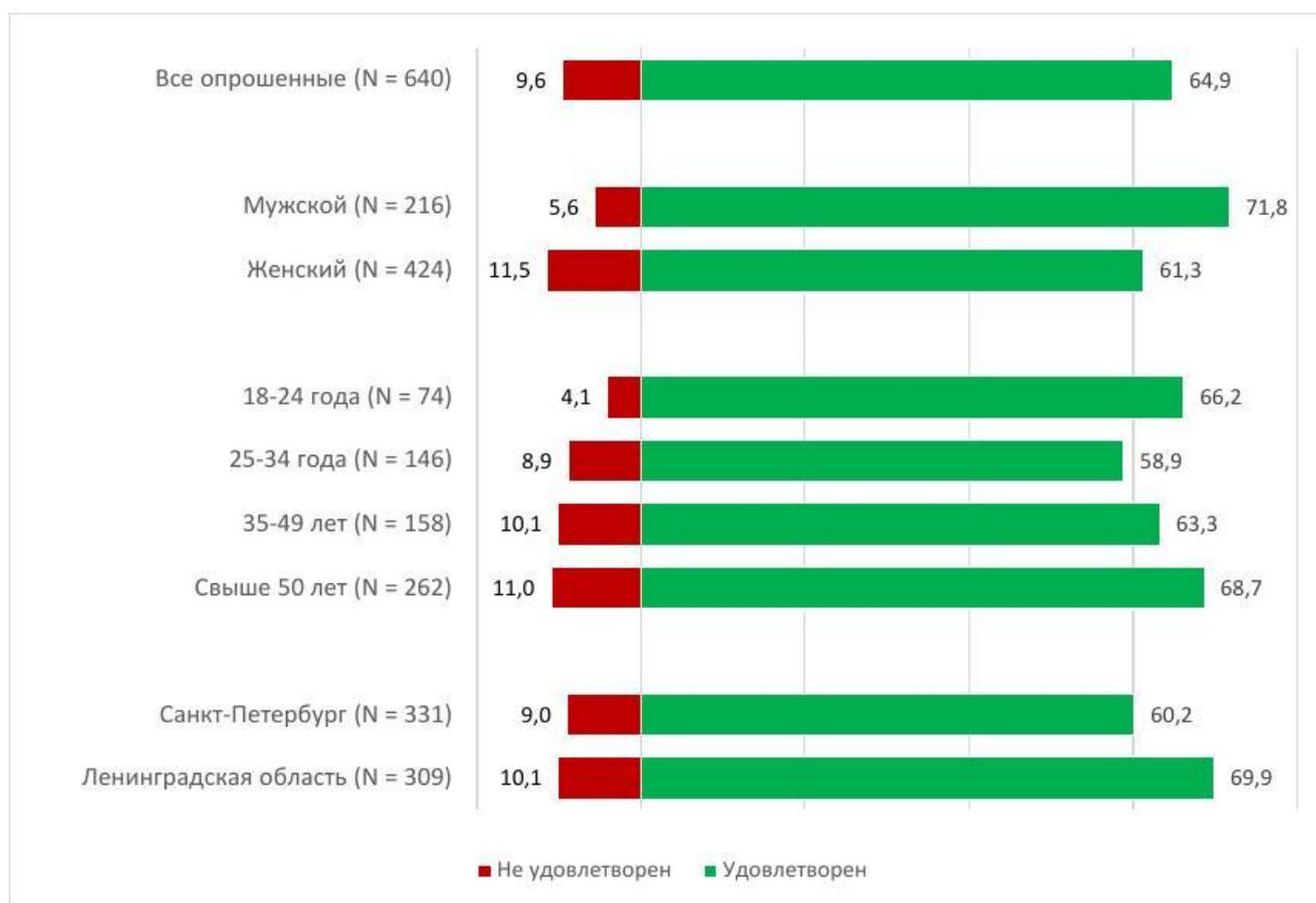


Рисунок 5.3.4.1 Распределение ответов на вопрос:  
*«Пожалуйста, оцените, насколько Вы удовлетворены или не удовлетворены КАЧЕСТВОМ (КОМФОРТОМ) коммерческого наземного транспорта в Санкт-Петербурге и Ленинградской области по типичным маршрутам Вашего следования»,*  
*(% от числа респондентов, пользующихся этим видом транспорта, в разрезе социально-демографических групп)*

На рисунке ниже показан рейтинг удовлетворенности **качеством транспорта (комфортом)** в разрезе детальных оценок по социально-демографическим характеристикам.



Рисунок 5.3.4.2 Распределение ответов на вопрос: «Пожалуйста, оцените, насколько Вы удовлетворены или не удовлетворены **КАЧЕСТВОМ (КОМФОРТОМ)** коммерческого наземного транспорта в Санкт-Петербурге и Ленинградской области по типичным маршрутам Вашего следования», (% от числа респондентов, пользующихся этим видом транспорта, в разрезе социально-демографических групп)<sup>33</sup>

В таблице ниже показаны оценки удовлетворенности **качеством (комфортом)** коммерческого наземного транспорта в Санкт-Петербурге и Ленинградской области по типичным маршрутам следования.

<sup>33</sup> Подписи к значениям менее 5% не показаны на рисунке для удобства. Детальные значения по каждому параметру можно посмотреть в соответствующей таблице, следующей за графиком.

**Таблица 5.3.4.1 Удовлетворенность КАЧЕСТВОМ (КОМФОРТОМ) коммерческого наземного транспорта в Санкт-Петербурге и Ленинградской области по типичным маршрутам следования (% от числа респондентов, пользующихся этим видом транспорта)**

Социально-демографические характеристики	Совершенно не удовлетворен	Скорее не удовлетворен	Отчасти удовлетворен, отчасти нет	Скорее удовлетворен	Полностью удовлетворен	Трудно сказать
Все опрошенные (N = 640)	3	6,6	25,2	38	26,9	0,5
Мужской (N = 216)	1,9	3,7	22,2	38,9	32,9	0,5
Женский (N = 424)	3,5	8	26,7	37,5	23,8	0,5
18-24 года (N = 74)	1,4	2,7	29,7	35,1	31,1	0
25-34 года (N = 146)	1,4	7,5	32,2	30,8	28,1	0
35-49 лет (N = 158)	4,4	5,7	26,6	39,2	24,1	0
Свыше 50 лет (N = 262)	3,4	7,6	19,1	42	26,7	1,1
Санкт-Петербург (N = 331)	2,4	6,6	30,5	38,7	21,5	0,3
Ленинградская область (N = 309)	3,6	6,5	19,4	37,2	32,7	0,6

Больше всего тех, кто удовлетворен **качеством (комфортом)** коммерческого наземного транспорта, во **Всеволожском** районе Ленинградской области – 78,2% скорее либо полностью удовлетворены этим параметром.

Второе место занимает **Гатчинский** район Ленинградской области со значением 78,2% удовлетворенных респондентов. При этом пятая часть опрошенных **Гатчинского** района (20,6%) не удовлетворены **качеством (комфортом)** коммерческого наземного транспорта. Таким образом, в сравнении с другими показателями, оценка параметра имеет ярко выраженные положительные и отрицательные значения.

На третьем месте – **Пушкинский** район, где 65,7% опрошенных удовлетворены **качеством (комфортом)** коммерческого наземного транспорта.

Также среди аутсайдеров **Ломоносовский** район Ленинградской области, где доля неудовлетворенных составила 15,4%.

### 5.3.5 Безопасность коммерческого наземного транспорта

52,5% среди тех, кто пользуется коммерческим наземным общественным транспортом в Санкт-Петербурге и Ленинградской области, удовлетворены **безопасностью** коммерческого наземного транспорта.

Среди опрошенных мужчины чаще удовлетворены безопасностью транспорта, чем женщины (60,4% против 48,5%). Опрошенные в возрасте до 24 лет чаще других дают положительные оценки (58,1% удовлетворены). Жители Ленинградской области чаще высказывают позитивные оценки, чем жители города (57,7% и 47,7% соответственно).

Доля тех, кто не удовлетворен **безопасностью** коммерческого наземного транспорта во всех подвыборках колеблется от 9% до 20%.

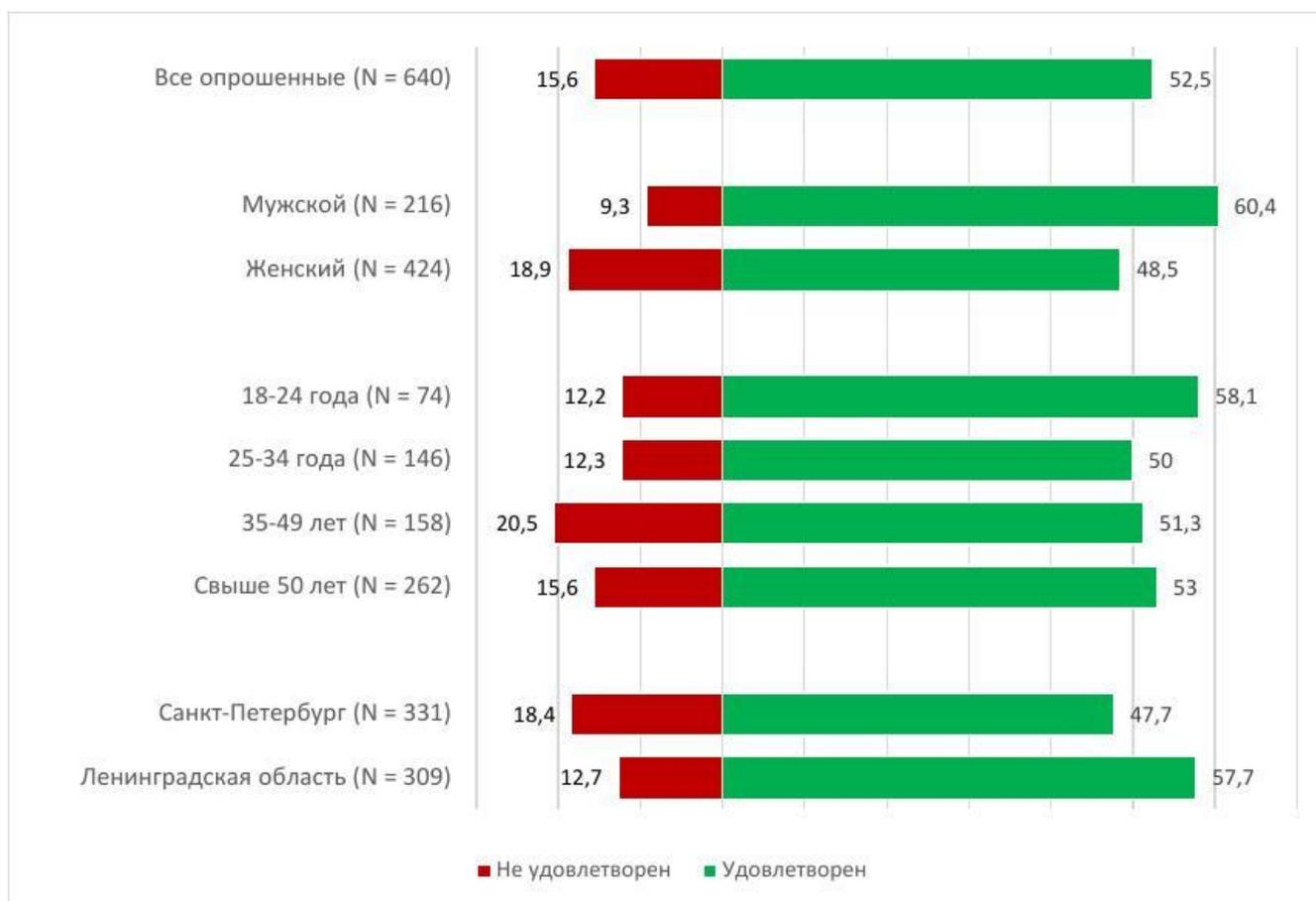


Рисунок 5.3.5.1 Распределение ответов на вопрос: «Пожалуйста, оцените, насколько Вы удовлетворены или не удовлетворены **БЕЗОПАСНОСТЬЮ** коммерческого наземного транспорта в Санкт-Петербурге и Ленинградской области по типичным маршрутам Вашего следования», (% от числа респондентов, пользующихся этим видом транспорта, в разрезе социально-демографических групп)

На рисунке ниже показан рейтинг удовлетворенности **безопасностью** в разрезе детальных оценок по социально-демографическим характеристикам.

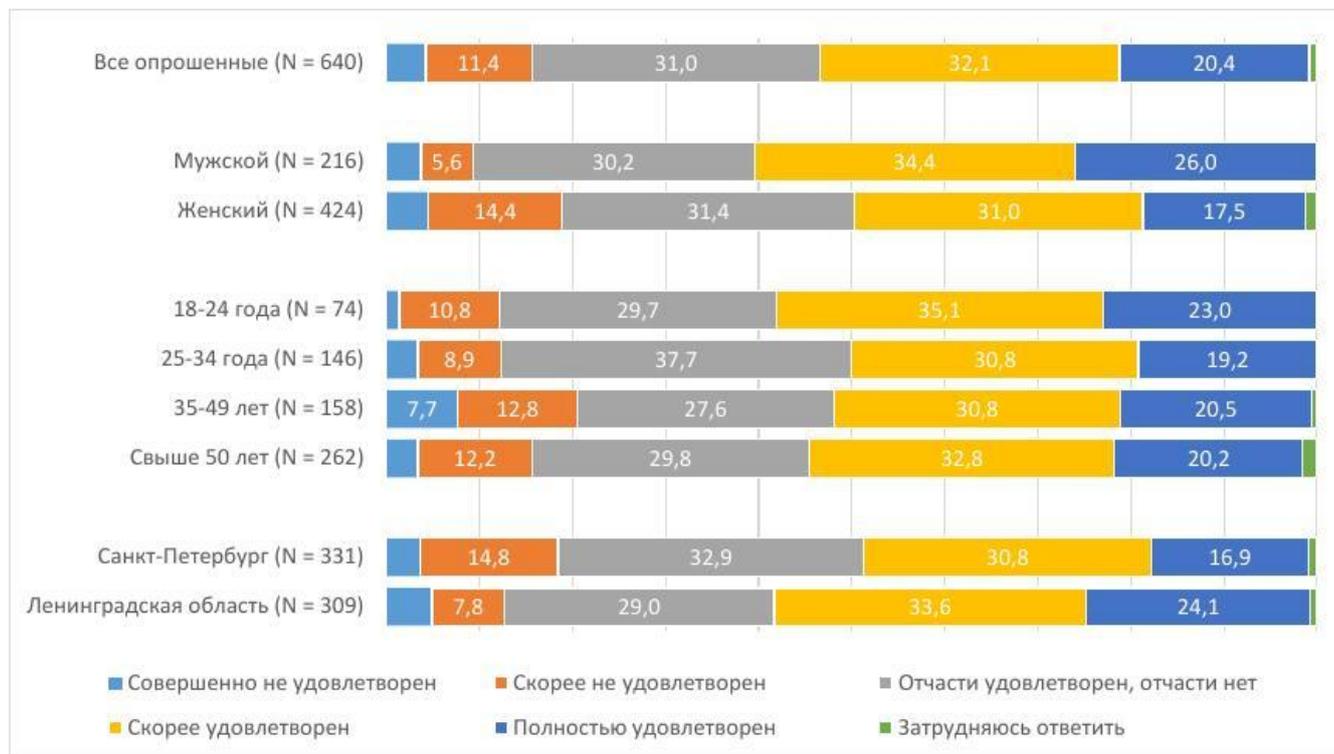


Рисунок 5.3.5.2 Распределение ответов на вопрос: *«Пожалуйста, оцените, насколько Вы удовлетворены или не удовлетворены БЕЗОПАСНОСТЬЮ коммерческого наземного транспорта в Санкт-Петербурге и Ленинградской области по типичным маршрутам Вашего следования», (% от числа респондентов, пользующихся этим видом транспорта, в разрезе социально-демографических групп)<sup>34</sup>*

В таблице ниже показаны оценки удовлетворенности **безопасностью** коммерческого наземного транспорта в Санкт-Петербурге и Ленинградской области по типичным маршрутам следования.

<sup>34</sup> Подписи к значениям менее 5% не показаны на рисунке для удобства. Детальные значения по каждому параметру можно посмотреть в соответствующей таблице, следующей за графиком.

**Таблица 5.3.5.1 Удовлетворенность БЕЗОПАСНОСТЬЮ коммерческого наземного транспорта в Санкт-Петербурге и Ленинградской области по типичным маршрутам следования** (% от числа респондентов, пользующихся этим видом транспорта)

Социально-демографические характеристики	Совершенно не удовлетворен	Скорее не удовлетворен	Отчасти удовлетворен, отчасти нет	Скорее удовлетворен	Полностью удовлетворен	Трудно сказать
Все опрошенные (N = 640)	4,2	11,4	31	32,1	20,4	0,8
Мужской (N = 216)	3,7	5,6	30,2	34,4	26	0
Женский (N = 424)	4,5	14,4	31,4	31	17,5	1,2
18-24 года (N = 74)	1,4	10,8	29,7	35,1	23	0
25-34 года (N = 146)	3,4	8,9	37,7	30,8	19,2	0
35-49 лет (N = 158)	7,7	12,8	27,6	30,8	20,5	0,6
Свыше 50 лет (N = 262)	3,4	12,2	29,8	32,8	20,2	1,5
Санкт-Петербург (N = 331)	3,6	14,8	32,9	30,8	16,9	0,9
Ленинградская область (N = 309)	4,9	7,8	29	33,6	24,1	0,7

Больше всего тех, кто удовлетворен **безопасностью** коммерческого наземного транспорта, в **Московском** и **Курортном** районах – 68,9% скорее либо полностью удовлетворены этим параметром.

На втором месте – **Гатчинский** район Ленинградской области, где 60,6% опрошенных удовлетворены безопасностью коммерческого наземного транспорта. Однако чуть больше четверти опрошенных **Гатчинского** района (27,3%) не удовлетворены этим параметром. Таким образом, в сравнении с другими показателями, оценка параметра имеет ярко выраженные положительные и отрицательные значения.

Худшие оценки **безопасности** коммерческого наземного транспорта в **Тосненском** районе Ленинградской области – 22,7% не удовлетворены этим параметром.

Также среди аутсайдеров **Пушкинский район**, где доля неудовлетворенных **безопасностью** коммерческого наземного транспорта достигает 15,6%.

### 5.3.6 Количество остановочных пунктов коммерческого наземного транспорта

82,9% среди тех, кто пользуется коммерческим наземным общественным транспортом в Санкт-Петербурге и Ленинградской области, удовлетворены **количеством остановочных пунктов** коммерческого наземного транспорта.

Существенных отличий между мужчинами и женщинами не выявлено. Опрошенные старше 50 лет чаще других дают максимальные оценки (51,3% полностью удовлетворены). Жители Санкт-Петербурга реже высказывают строго позитивные оценки, чем жители Ленинградской области (39% и 51,6% соответственно).

Доля тех, кто не удовлетворен **количеством остановочных пунктов** коммерческого наземного транспорта, во всех подвыборках не превышает 5%.

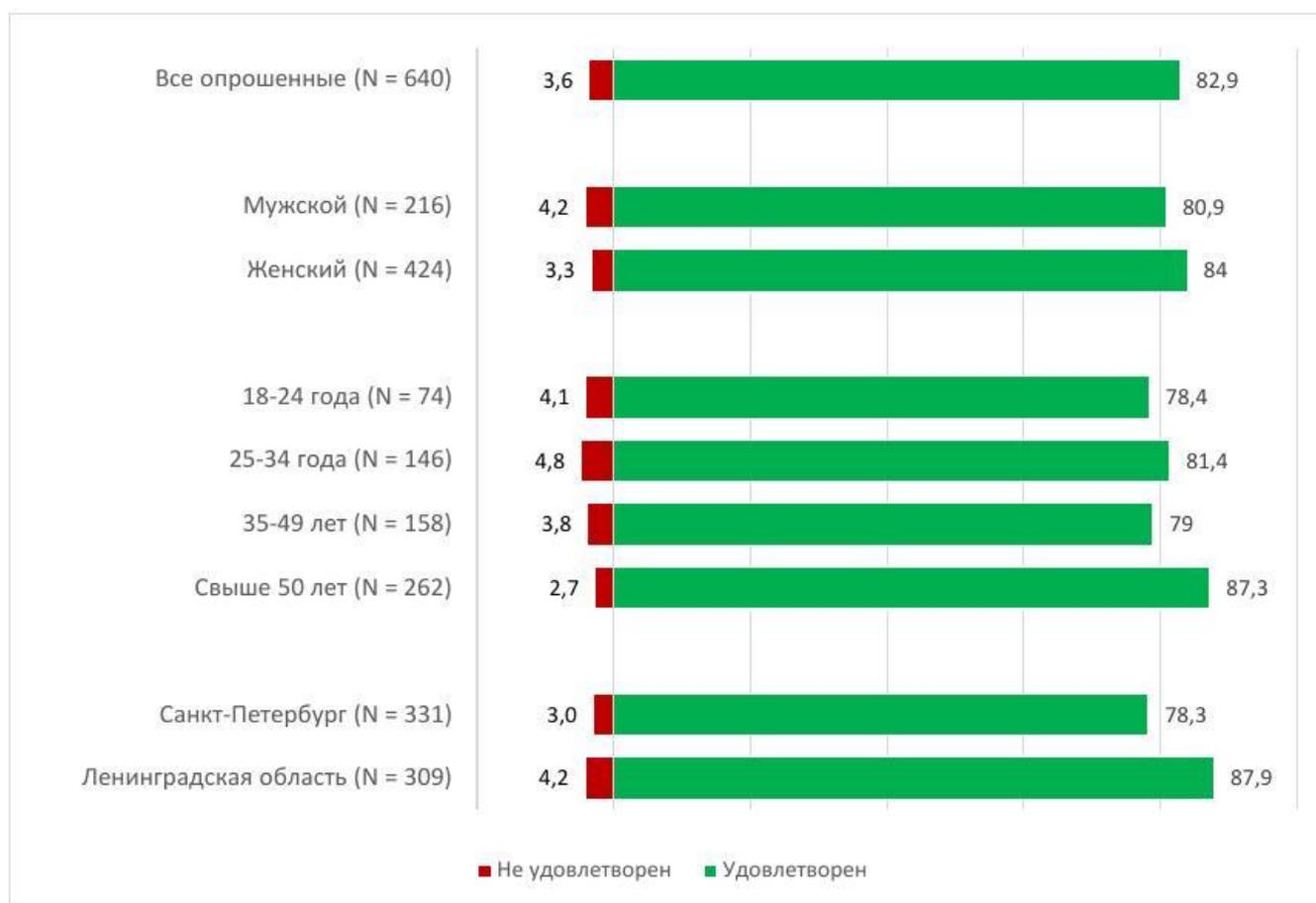


Рисунок 5.3.6.1 Распределение ответов на вопрос: «Пожалуйста, оцените, насколько Вы удовлетворены или не удовлетворены **КОЛИЧЕСТВОМ ОСТАНОВОЧНЫХ ПУНКТОВ** коммерческого наземного транспорта в Санкт-Петербурге и Ленинградской области по типичным маршрутам Вашего следования», (% от числа респондентов, пользующихся этим видом транспорта, в разрезе социально-демографических групп)

На рисунке ниже показан рейтинг удовлетворенности **количеством остановочных пунктов** в разрезе детальных оценок по социально-демографическим характеристикам.



Рисунок 5.3.6.2 Распределение ответов на вопрос: «Пожалуйста, оцените, насколько Вы удовлетворены или не удовлетворены **КОЛИЧЕСТВОМ ОСТАНОВОЧНЫХ ПУНКТОВ** коммерческого наземного транспорта в Санкт-Петербурге и Ленинградской области по типичным маршрутам Вашего следования», (% от числа респондентов, пользующихся этим видом транспорта, в разрезе социально-демографических групп)<sup>35</sup>

В таблице ниже показаны оценки удовлетворенности **количеством остановочных пунктов** коммерческого наземного транспорта в Санкт-Петербурге и Ленинградской области по типичным маршрутам следования.

<sup>35</sup> Подписи к значениям менее 5% не показаны на рисунке для удобства. Детальные значения по каждому параметру можно посмотреть в соответствующей таблице, следующей за графиком.

**Таблица 5.3.6.1 Удовлетворенность КОЛИЧЕСТВОМ ОСТАНОВОЧНЫХ ПУНКТОВ коммерческого наземного транспорта в Санкт-Петербурге и Ленинградской области по типичным маршрутам следования (% от числа респондентов, пользующихся этим видом транспорта)**

Социально-демографические характеристики	Совершенно не удовлетворен	Скорее не удовлетворен	Отчасти удовлетворен, отчасти нет	Скорее удовлетворен	Полностью удовлетворен	Трудно сказать
Все опрошенные (N = 640)	0,9	2,7	12,6	37,8	45,1	0,9
Мужской (N = 216)	1,9	2,3	13,1	37,4	43,5	1,9
Женский (N = 424)	0,5	2,8	12,3	38,1	45,9	0,5
18-24 года (N = 74)	0	4,1	17,6	33,8	44,6	0
25-34 года (N = 146)	1,4	3,4	12,4	40,7	40,7	1,4
35-49 лет (N = 158)	1,3	2,5	16,6	40,1	38,9	0,6
Свыше 50 лет (N = 262)	0,8	1,9	8,8	36	51,3	1,1
Санкт-Петербург (N = 331)	0,3	2,7	17,8	39,3	39	0,9
Ленинградская область (N = 309)	1,6	2,6	6,9	36,3	51,6	1

Больше всего тех, кто удовлетворен количеством остановочных пунктов, во **Всеволожском** районе Ленинградской области – 91,8% удовлетворены этим параметром.

Второе место занимает **Ломоносовский** район Ленинградской области со значением 86,5% удовлетворенных респондентов.

На третьем месте – **Тосненский** район Ленинградской области, где 86,4% опрошенных удовлетворены количеством остановочных пунктов.

Худшие оценки интервала движения общественного транспорта в **Гатчинском** районе Ленинградской области – 18,2% не удовлетворены этим параметром.

### 5.3.7 Обустройство остановочных пунктов коммерческого наземного транспорта

70,3% среди тех, кто пользуется коммерческим наземным общественным транспортом в Санкт-Петербурге и Ленинградской области, удовлетворены **обустройством остановочных пунктов** коммерческого наземного транспорта.

Существенных отличий между мужчинами и женщинами, а также опрошенными разного возраста не выявлено. Чаще неудовлетворенность высказывают женщины и опрошенные до 24 лет. Жители Санкт-Петербурга реже высказывают позитивные оценки, чем жители Ленинградской области (65% против 76%).

Доля тех, кто не удовлетворен **обустройством остановочных пунктов**, редко превышает 10%.

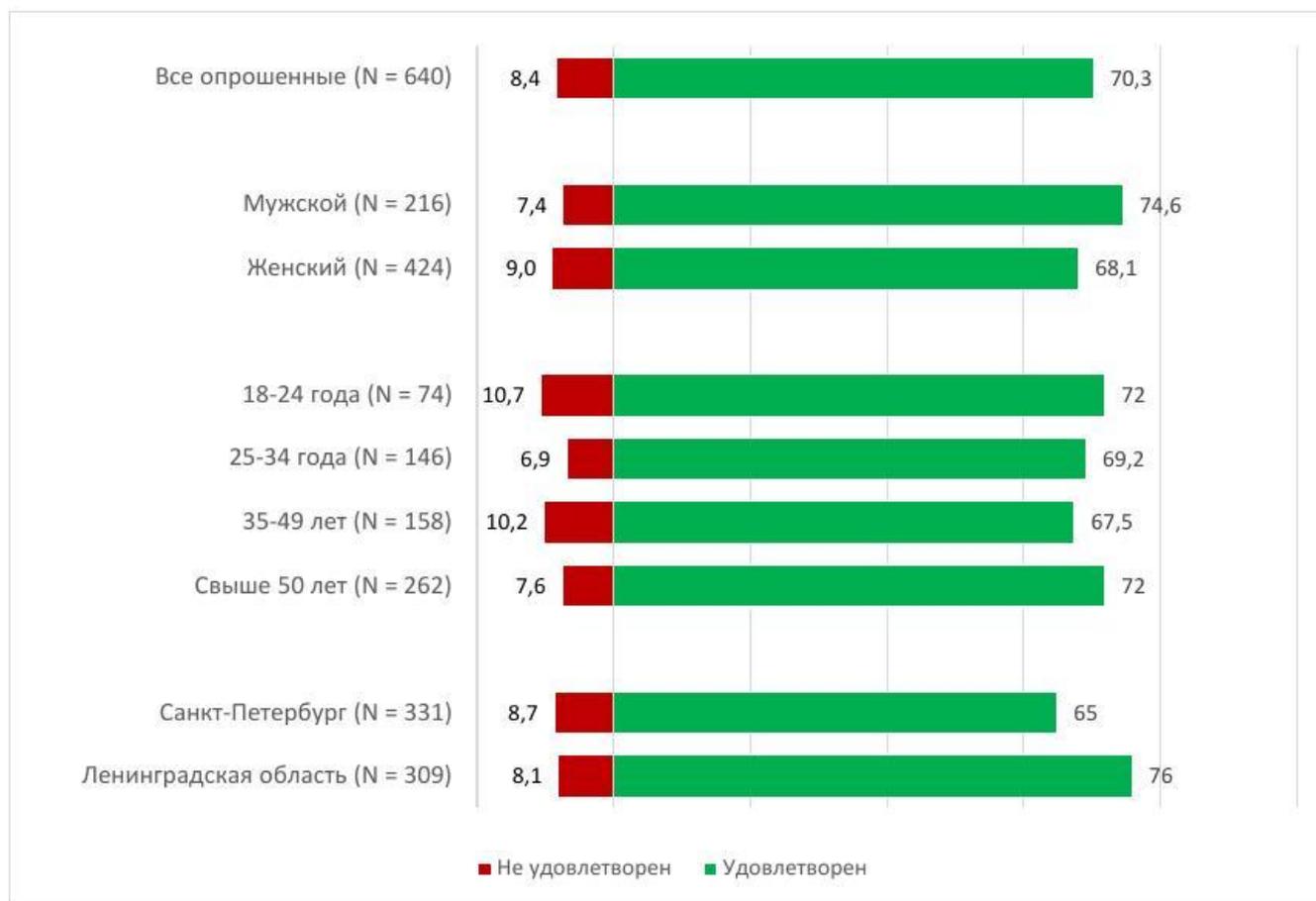


Рисунок 5.3.7.1 Распределение ответов на вопрос:  
*«Пожалуйста, оцените, насколько Вы удовлетворены или не удовлетворены ОБУСТРОЙСТВОМ ОСТАНОВОЧНЫХ ПУНКТОВ коммерческого наземного транспорта в Санкт-Петербурге и Ленинградской области по типичным маршрутам Вашего следования», (% от числа респондентов, пользующихся этим видом транспорта, в разрезе социально-демографических групп)*

На рисунке ниже показан рейтинг удовлетворенности **обустройством остановочных пунктов** в разрезе детальных оценок по социально-демографическим характеристикам.

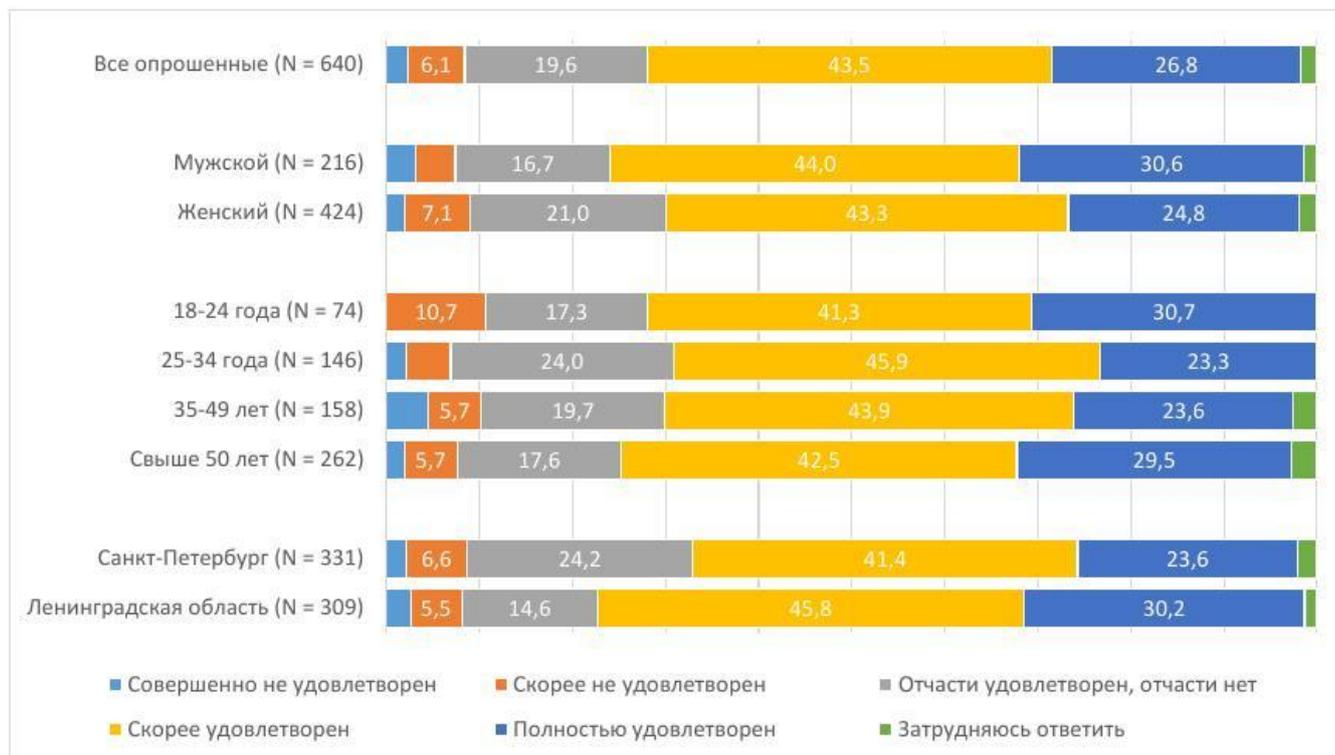


Рисунок 5.3.7.2 Распределение ответов на вопрос:  
*«Пожалуйста, оцените, насколько Вы удовлетворены или не удовлетворены ОБУСТРОЙСТВОМ ОСТАНОВОЧНЫХ ПУНКТОВ коммерческого наземного транспорта в Санкт-Петербурге и Ленинградской области по типичным маршрутам Вашего следования», (% от числа респондентов, пользующихся этим видом транспорта, в разрезе социально-демографических групп)<sup>36</sup>*

В таблице ниже показаны оценки удовлетворенности **обустройством остановочных пунктов** коммерческого наземного транспорта в Санкт-Петербурге и Ленинградской области по типичным маршрутам следования.

<sup>36</sup> Подписи к значениям менее 5% не показаны на рисунке для удобства. Детальные значения по каждому параметру можно посмотреть в соответствующей таблице, следующей за графиком.

**Таблица 5.2.75.3.7.1 Удовлетворенность ОБУСТРОЙСТВОМ ОСТАНОВОЧНЫХ ПУНКТОВ коммерческого наземного транспорта в Санкт-Петербурге и Ленинградской области по типичным маршрутам следования (% от числа респондентов, пользующихся этим видом транспорта)**

Социально-демографические характеристики	Совершенно не удовлетворен	Скорее не удовлетворен	Отчасти удовлетворен, отчасти нет	Скорее удовлетворен	Полностью удовлетворен	Трудно сказать
Все опрошенные (N = 640)	2,3	6,1	19,6	43,5	26,8	1,7
Мужской (N = 216)	3,2	4,2	16,7	44	30,6	1,4
Женский (N = 424)	1,9	7,1	21	43,3	24,8	1,9
18-24 года (N = 74)	0	10,7	17,3	41,3	30,7	0
25-34 года (N = 146)	2,1	4,8	24	45,9	23,3	0
35-49 лет (N = 158)	4,5	5,7	19,7	43,9	23,6	2,5
Свыше 50 лет (N = 262)	1,9	5,7	17,6	42,5	29,5	2,7
Санкт-Петербург (N = 331)	2,1	6,6	24,2	41,4	23,6	2,1
Ленинградская область (N = 309)	2,6	5,5	14,6	45,8	30,2	1,3

Больше всего тех, кто удовлетворен **обустройством остановочных пунктов**, во **Всеволожском** районе Ленинградской области – 85% удовлетворены этим параметром.

Второе место занимает **Курортный** район со значением 73,3% удовлетворенных респондентов.

На третьем месте – **Гатчинский** район Ленинградской области, где 72,8% опрошенных удовлетворены обустройством остановочных пунктов. При этом 15,1% респондентов не удовлетворены данным параметром.

Худшие оценки **обустройства остановочных** пунктов в **Тосненском** районе Ленинградской области – 15,9% не удовлетворены этим параметром.

### 5.3.8 Безопасность остановочных пунктов коммерческого наземного транспорта

66,9% среди тех, кто пользуется коммерческим наземным общественным транспортом в Санкт-Петербурге и Ленинградской области, удовлетворены **безопасностью остановочных пунктов** коммерческого наземного транспорта.

Мужчины в большей степени, чем женщины, удовлетворены безопасностью остановочных пунктов – 72,7% и 64% соответственно. Число удовлетворенных, в целом, растет с возрастом опрошенных.

Жители Санкт-Петербурга реже высказывают позитивные оценки, чем жители Ленинградской области (62,9% и 71,3% соответственно).

Доля тех, кто не удовлетворен **безопасностью остановочных пунктов**, выше всего среди опрошенных 25-34 года (11%).

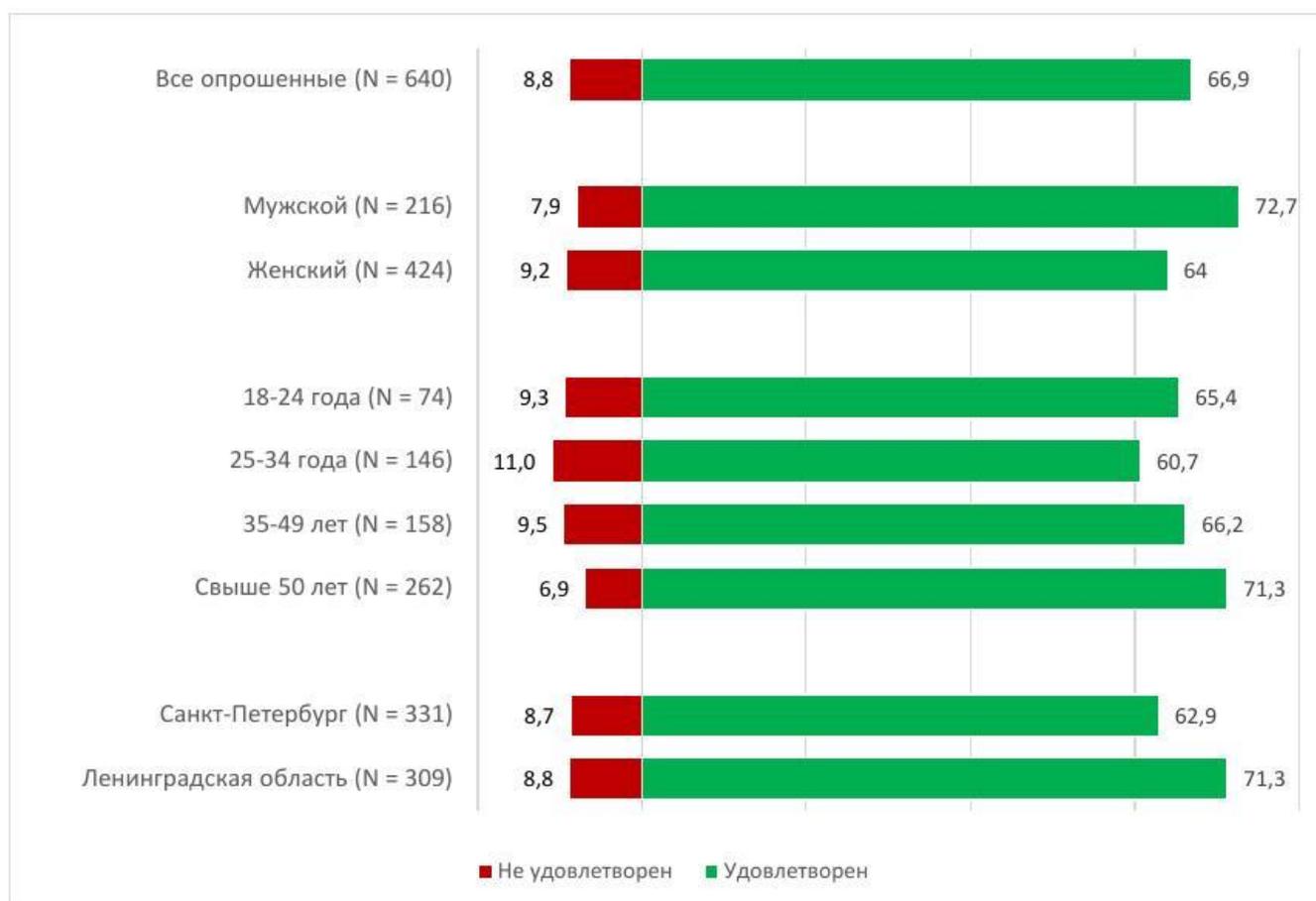


Рисунок 5.3.8.1 Распределение ответов на вопрос: «Пожалуйста, оцените, насколько Вы удовлетворены или не удовлетворены **БЕЗОПАСНОСТЬЮ ОСТАНОВОЧНЫХ ПУНКТОВ** коммерческого наземного транспорта в Санкт-Петербурге и Ленинградской области по типичным маршрутам Вашего следования», (% от числа респондентов, пользующихся этим видом транспорта, в разрезе социально-демографических групп)

На рисунке ниже показан рейтинг удовлетворенности **безопасностью остановочных пунктов** в разрезе детальных оценок по социально-демографическим характеристикам.

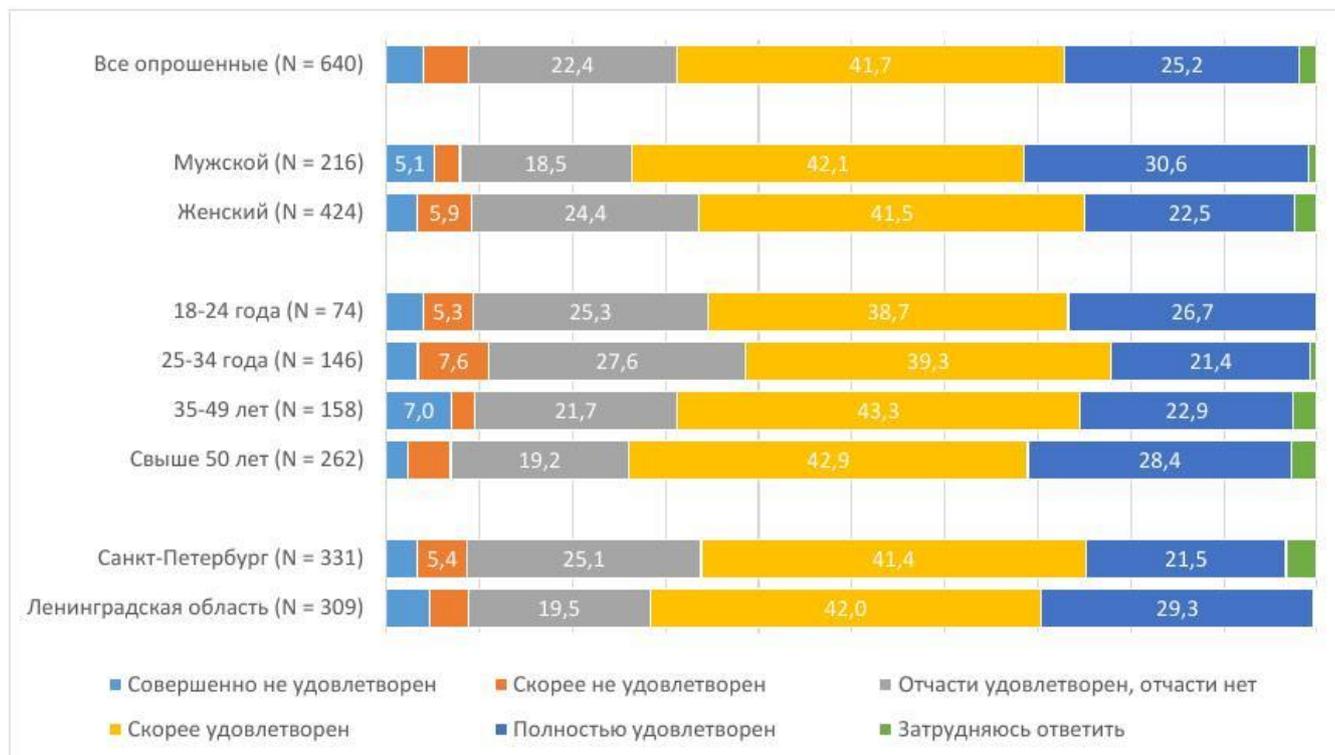


Рисунок 5.3.8.2 Распределение ответов на вопрос: «Пожалуйста, оцените, насколько Вы удовлетворены или не удовлетворены **БЕЗОПАСНОСТЬЮ ОСТАНОВОЧНЫХ ПУНКТОВ** коммерческого наземного транспорта в Санкт-Петербурге и Ленинградской области по типичным маршрутам Вашего следования», (% от числа респондентов, пользующихся этим видом транспорта, в разрезе социально-демографических групп)<sup>37</sup>

В таблице ниже показаны оценки удовлетворенности **безопасностью остановочных пунктов** коммерческого наземного транспорта в Санкт-Петербурге и Ленинградской области по типичным маршрутам следования.

<sup>37</sup> Подписи к значениям менее 5% не показаны на рисунке для удобства. Детальные значения по каждому параметру можно посмотреть в соответствующей таблице, следующей за графиком.

**Таблица 5.3.8.1 Удовлетворенность БЕЗОПАСНОСТЬЮ ОСТАНОВОЧНЫХ ПУНКТОВ коммерческого наземного транспорта в Санкт-Петербурге и Ленинградской области по типичным маршрутам следования (% от числа респондентов, пользующихся этим видом транспорта)**

Социально-демографические характеристики	Совершенно не удовлетворен	Скорее не удовлетворен	Отчасти удовлетворен, отчасти нет	Скорее удовлетворен	Полностью удовлетворен	Трудно сказать
Все опрошенные (N = 640)	3,9	4,9	22,4	41,7	25,2	1,9
Мужской (N = 216)	5,1	2,8	18,5	42,1	30,6	0,9
Женский (N = 424)	3,3	5,9	24,4	41,5	22,5	2,4
18-24 года (N = 74)	4,0	5,3	25,3	38,7	26,7	0,0
25-34 года (N = 146)	3,4	7,6	27,6	39,3	21,4	0,7
35-49 лет (N = 158)	7,0	2,5	21,7	43,3	22,9	2,5
Свыше 50 лет (N = 262)	2,3	4,6	19,2	42,9	28,4	2,7
Санкт-Петербург (N = 331)	3,3	5,4	25,1	41,4	21,5	3,3
Ленинградская область (N = 309)	4,6	4,2	19,5	42,0	29,3	0,3

Больше всего тех, кто удовлетворен **безопасностью остановочных пунктов**, во **Всеволожском** районе Ленинградской области – 75,4% удовлетворены этим параметром.

Второе место занимает **Тосненский** район Ленинградской области со значением 68,2% удовлетворенных респондентов. Однако почти пятая часть респондентов **Тосненского** района (18,2%) не удовлетворены данным параметром.

На третьем месте – **Ломоносовский** район Ленинградской области, где 67,3% опрошенных удовлетворены **безопасностью остановочных пунктов**.

Худшие оценки по данному параметру в **Гатчинском** районе Ленинградской области – 18,2% не удовлетворены.

### 5.3.9 Информационные сервисы на остановках коммерческого наземного транспорта

59,9% среди тех, кто пользуется коммерческим наземным общественным транспортом в Санкт-Петербурге и Ленинградской области, удовлетворены **информационными сервисами на остановках** коммерческого наземного транспорта.

Существенных отличий между опрошенными разного возраста не выявлено. Женщины чаще высказывают неудовлетворенность данным параметром – 20,6%. Жители Санкт-Петербурга реже высказывают позитивные оценки, чем жители Ленинградской области (49,8% и 70,7% соответственно).

Уровень неудовлетворенности **информационными сервисами на остановках** коммерческого наземного транспорта колеблется от 11% до 20%.

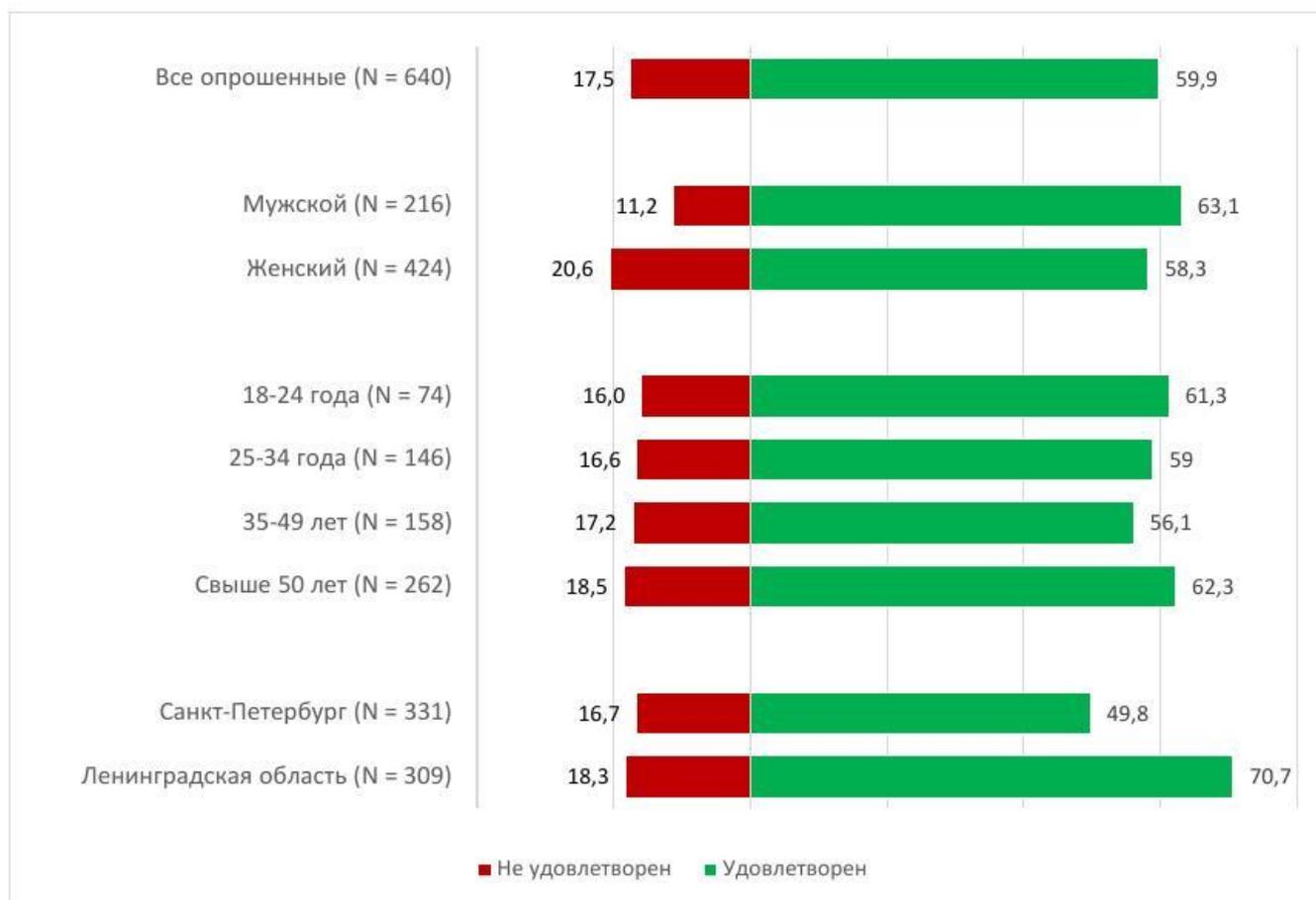


Рисунок 5.3.9.1 Распределение ответов на вопрос: «Пожалуйста, оцените, насколько Вы удовлетворены или не удовлетворены **ИНФОРМАЦИОННЫМИ СЕРВИСАМИ НА ОСТАНОВКАХ** коммерческого наземного транспорта в Санкт-Петербурге и Ленинградской области по типичным маршрутам Вашего следования», (% от числа респондентов, пользующихся этим видом транспорта, в разрезе социально-демографических групп)

На рисунке ниже показан рейтинг удовлетворенности **информационными сервисами на остановках** в разрезе детальных оценок по социально-демографическим характеристикам.



Рисунок 5.3.9.2 Распределение ответов на вопрос: «Пожалуйста, оцените, насколько Вы удовлетворены или не удовлетворены **ИНФОРМАЦИОННЫМИ СЕРВИСАМИ НА ОСТАНОВКАХ** коммерческого наземного транспорта в Санкт-Петербурге и Ленинградской области по типичным маршрутам Вашего следования», (% от числа респондентов, пользующихся этим видом транспорта, в разрезе социально-демографических групп)<sup>38</sup>

В таблице ниже показаны оценки удовлетворенности **информационными сервисами на остановках** коммерческого наземного транспорта в Санкт-Петербурге и Ленинградской области по типичным маршрутам следования.

<sup>38</sup> Подписи к значениям менее 5% не показаны на рисунке для удобства. Детальные значения по каждому параметру можно посмотреть в соответствующей таблице, следующей за графиком.

**Таблица 5.3.9.1 Удовлетворенность ИНФОРМАЦИОННЫМИ СЕРВИСАМИ НА ОСТАНОВКАХ** коммерческого наземного транспорта в Санкт-Петербурге и Ленинградской области по типичным маршрутам следования (*% от числа респондентов, пользующихся этим видом транспорта*)

<b>Социально-демографические характеристики</b>	Совершенно не удовлетворен	Скорее не удовлетворен	Отчасти удовлетворен, отчасти нет	Скорее удовлетворен	Полностью удовлетворен	Трудно сказать
<b>Все опрошенные (N = 640)</b>	<b>9,0</b>	<b>8,5</b>	<b>17,3</b>	<b>36,8</b>	<b>23,1</b>	<b>5,3</b>
Мужской (N = 216)	6,1	5,1	20,6	34,6	28,5	5,1
Женский (N = 424)	10,4	10,2	15,6	37,9	20,4	5,5
18-24 года (N = 74)	4,0	12,0	21,3	37,3	24,0	1,3
25-34 года (N = 146)	7,6	9,0	21,5	36,1	22,9	2,8
35-49 лет (N = 158)	8,9	8,3	22,9	34,4	21,7	3,8
Свыше 50 лет (N = 262)	11,2	7,3	10,4	38,5	23,8	8,8
Санкт-Петербург (N = 331)	8,2	8,5	25,5	31,9	17,9	7,9
Ленинградская область (N = 309)	9,8	8,5	8,5	42,0	28,7	2,6

Больше всего тех, кто удовлетворен **информационными сервисами на остановках**, во **Всеволожском** районе Ленинградской области – 86,2% удовлетворены этим параметром.

Второе место занимает **Кировский** район со значением 63,4% удовлетворенных респондентов.

На третьем месте – **Курортный** район, где 53,3% опрошенных удовлетворены **информационными сервисами на остановках**.

Худшие оценки **информационных сервисов на остановках** в **Тосненском** районе Ленинградской области – 36,4% не удовлетворены этим параметром.

Также среди аутсайдеров **Ломоносовский** и **Гатчинский** районы Ленинградской области, где доля неудовлетворенных данным параметром достигает 28,9% и 28,2% соответственно.

### 5.3.10 Безопасность подходов к остановкам коммерческого наземного транспорта

70,2% среди тех, кто пользуется коммерческим наземным общественным транспортом в Санкт-Петербурге и Ленинградской области, удовлетворены **безопасностью подходов к остановкам** коммерческого наземного транспорта.

Мужчины чаще оказываются удовлетворены **безопасностью подходов к остановкам**, чем женщины (75,2% и 67,7%, соответственно). Также удовлетворенных больше среди опрошенных старше 50 лет.

Жители Санкт-Петербурга реже высказывают строго позитивные оценки, чем жители Ленинградской области (23,5% и 33,9%, соответственно).

Доля тех, кто не удовлетворен **безопасностью подходов к остановкам**, не превышает 10%.

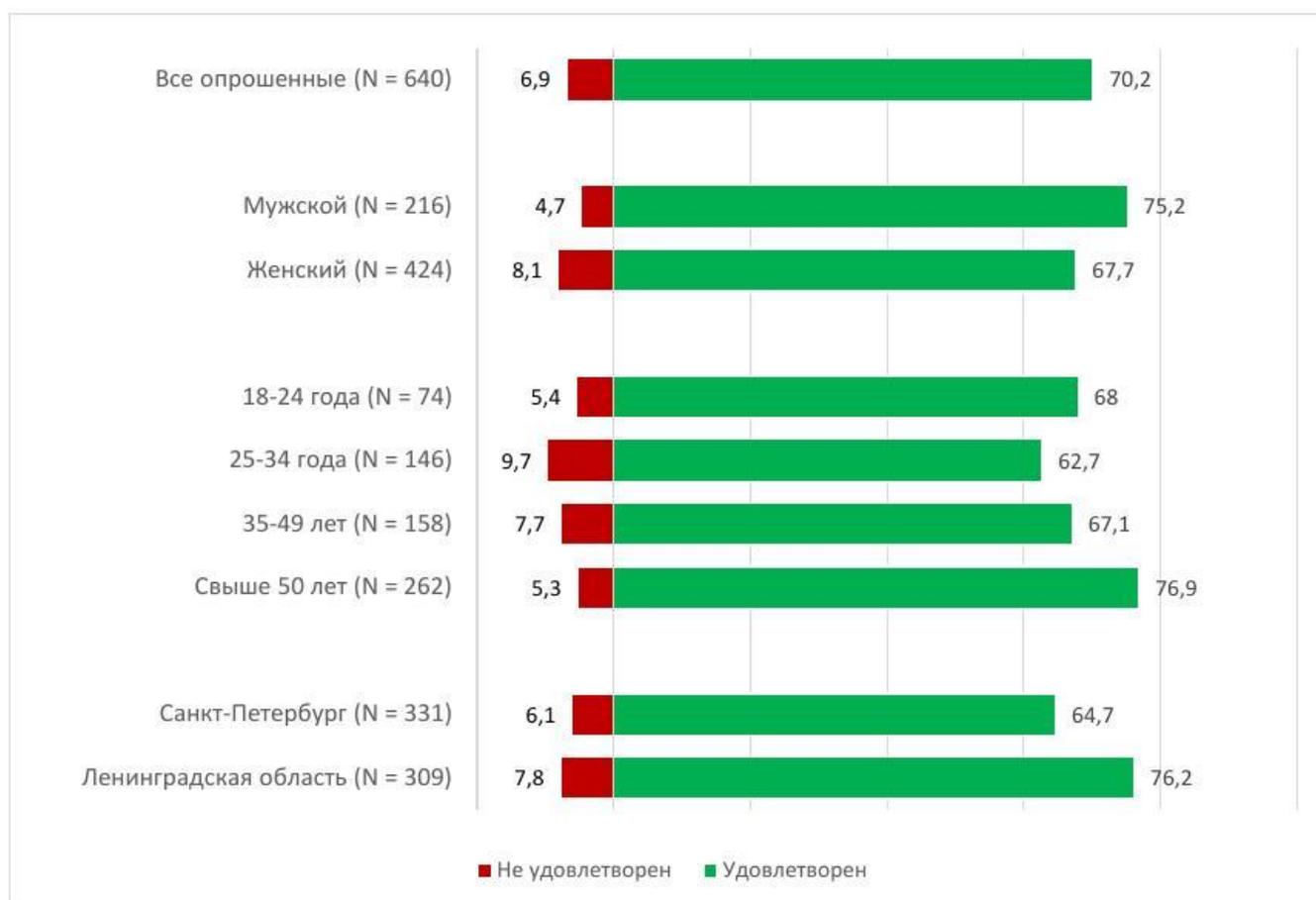


Рисунок 5.3.10.1 Распределение ответов на вопрос: «Пожалуйста, оцените, насколько Вы удовлетворены или не удовлетворены БЕЗОПАСНОСТЬЮ ПОДХОДОВ К ОСТАНОВКАМ коммерческого наземного транспорта в Санкт-Петербурге и Ленинградской области по типичным маршрутам Вашего следования», (% от числа респондентов, пользующихся этим видом транспорта, в разрезе социально-демографических групп)

На рисунке ниже показан рейтинг удовлетворенности **безопасностью подходов к остановкам** в разрезе детальных оценок по социально-демографическим характеристикам.

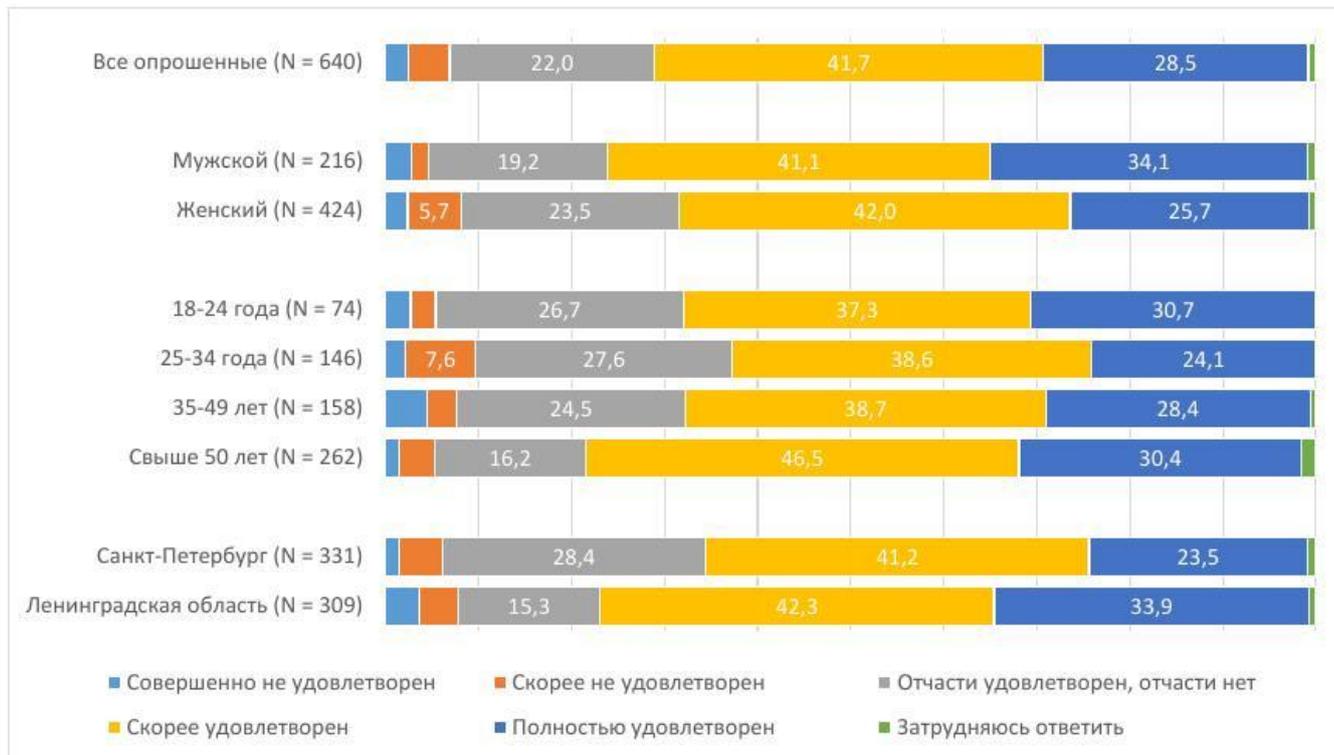


Рисунок 5.3.10.2 Распределение ответов на вопрос: «Пожалуйста, оцените, насколько Вы удовлетворены или не удовлетворены **БЕЗОПАСНОСТЬЮ ПОДХОДОВ К ОСТАНОВКАМ** коммерческого наземного транспорта в Санкт-Петербурге и Ленинградской области по типичным маршрутам Вашего следования», (% от числа респондентов, пользующихся этим видом транспорта, в разрезе социально-демографических групп)<sup>39</sup>

В таблице ниже показаны оценки удовлетворенности **безопасностью подходов к остановкам** коммерческого наземного транспорта в Санкт-Петербурге и Ленинградской области по типичным маршрутам следования.

<sup>39</sup> Подписи к значениям менее 5% не показаны на рисунке для удобства. Детальные значения по каждому параметру можно посмотреть в соответствующей таблице, следующей за графиком.

**Таблица 5.3.10.1 Удовлетворенность БЕЗОПАСНОСТЬЮ ПОДХОДОВ К ОСТАНОВКАМ коммерческого наземного транспорта в Санкт-Петербурге и Ленинградской области по типичным маршрутам следования (% от числа респондентов, пользующихся этим видом транспорта)**

Социально-демографические характеристики	Совершенно не удовлетворен	Скорее не удовлетворен	Отчасти удовлетворен, отчасти нет	Скорее удовлетворен	Полностью удовлетворен	Трудно сказать
Все опрошенные (N = 640)	2,5	4,4	22	41,7	28,5	0,8
Мужской (N = 216)	2,8	1,9	19,2	41,1	34,1	0,9
Женский (N = 424)	2,4	5,7	23,5	42	25,7	0,7
18-24 года (N = 74)	2,7	2,7	26,7	37,3	30,7	0
25-34 года (N = 146)	2,1	7,6	27,6	38,6	24,1	0
35-49 лет (N = 158)	4,5	3,2	24,5	38,7	28,4	0,6
Свыше 50 лет (N = 262)	1,5	3,8	16,2	46,5	30,4	1,5
Санкт-Петербург (N = 331)	1,5	4,6	28,4	41,2	23,5	0,9
Ленинградская область (N = 309)	3,6	4,2	15,3	42,3	33,9	0,7

Больше всего тех, кто удовлетворен **безопасностью подходов к остановкам**, в **Ломоносовском** районе Ленинградской области – 84,6% удовлетворены этим параметром.

Второе место занимает **Всеволожский** район Ленинградской области со значением 78,6% удовлетворенных респондентов.

На третьем месте – **Тосненский** район Ленинградской области, где 68,2% опрошенных удовлетворены **безопасностью подходов к остановкам**. При этом почти пятая часть респондентов (18,2%) не удовлетворены **безопасностью подходов к остановкам**.

Также среди аутсайдеров **Гатчинский** район, где доля неудовлетворенных **безопасностью подходов к остановкам** достигает 15,1%.

### 5.3.11 Удобство оплаты проезда коммерческого наземного транспорта

78,4% среди тех, кто пользуется коммерческим наземным общественным транспортом в Санкт-Петербурге и Ленинградской области, удовлетворены **удобством оплаты проезда**.

Существенных отличий между мужчинами и женщинами не выявлено. Доля позитивных оценок увеличивается с возрастом опрошенных. Жители Санкт-Петербурга реже высказывают строго позитивные оценки, чем жители Ленинградской области (34,7% и 50,7% соответственно).

Доля тех, кто не удовлетворен **удобством оплаты проезда** не превышает 8%.

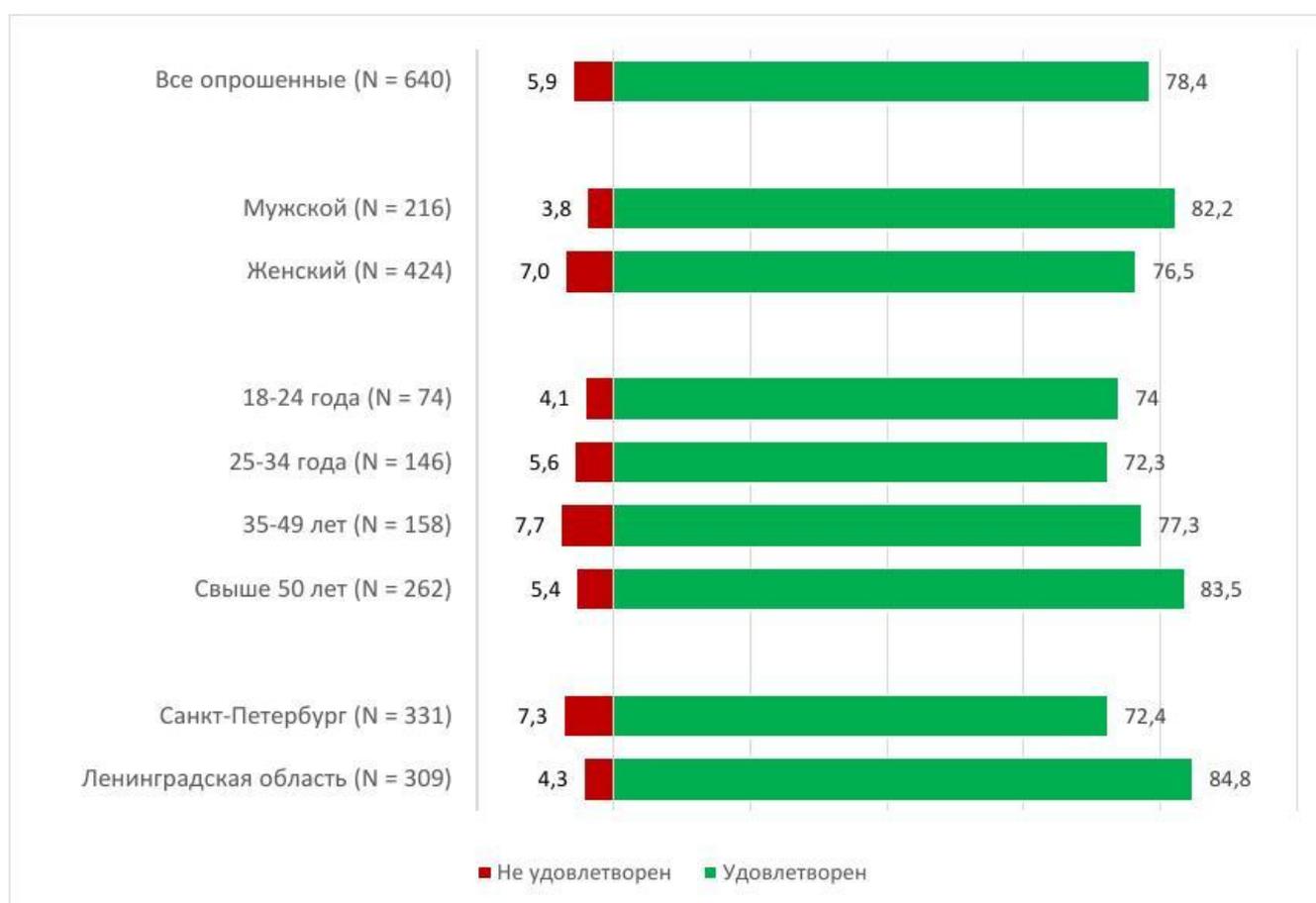


Рисунок 5.3.11.1 Распределение ответов на вопрос: «Пожалуйста, оцените, насколько Вы удовлетворены или не удовлетворены **УДОБСТВОМ ОПЛАТЫ ПРОЕЗДА** коммерческого наземного транспорта в Санкт-Петербурге и Ленинградской области по типичным маршрутам Вашего следования», (% от числа респондентов, пользующихся этим видом транспорта, в разрезе социально-демографических групп)

На рисунке ниже показан рейтинг удовлетворенности **удобством оплаты проезда** в разрезе детальных оценок по социально-демографическим характеристикам.



Рисунок 5.3.11.2 Распределение ответов на вопрос:  
*«Пожалуйста, оцените, насколько Вы удовлетворены или не удовлетворены УДОБСТВОМ ОПЛАТЫ ПРОЕЗДА коммерческого наземного транспорта в Санкт-Петербурге и Ленинградской области по типичным маршрутам Вашего следования», (% от числа респондентов, пользующихся этим видом транспорта, в разрезе социально-демографических групп)<sup>40</sup>*

В таблице ниже показаны оценки удовлетворенности **удобством оплаты проезда** коммерческого наземного транспорта в Санкт-Петербурге и Ленинградской области по типичным маршрутам следования.

<sup>40</sup> Подписи к значениям менее 5% не показаны на рисунке для удобства. Детальные значения по каждому параметру можно посмотреть в соответствующей таблице, следующей за графиком.

**Таблица 5.3.11.1 Удовлетворенность УДОБСТВОМ ОПЛАТЫ ПРОЕЗДА коммерческого наземного транспорта в Санкт-Петербурге и Ленинградской области по типичным маршрутам следования (% от числа респондентов, пользующихся этим видом транспорта)**

Социально-демографические характеристики	Совершенно не удовлетворен	Скорее не удовлетворен	Отчасти удовлетворен, отчасти нет	Скорее удовлетворен	Полностью удовлетворен	Трудно сказать
Все опрошенные (N = 640)	1,3	4,6	15,3	36	42,4	0,5
Мужской (N = 216)	1,9	1,9	13	37	45,2	1
Женский (N = 424)	1	6	16,4	35,5	41	0,2
18-24 года (N = 74)	0	4,1	21,9	28,8	45,2	0
25-34 года (N = 146)	2,1	3,5	21,3	31,9	40,4	0,7
35-49 лет (N = 158)	3,2	4,5	14,3	39,6	37,7	0,6
Свыше 50 лет (N = 262)	0	5,4	10,8	38,1	45,4	0,4
Санкт-Петербург (N = 331)	1,5	5,8	20,2	37,7	34,7	0
Ленинградская область (N = 309)	1	3,3	9,9	34,1	50,7	1

Больше всего тех, кто удовлетворен **удобством оплаты проезда**, во **Всеволожском** районе Ленинградской области – 92,4% удовлетворены этим параметром.

Второе место занимает **Ломоносовский** район Ленинградской области со значением 88,2% удовлетворенных респондентов.

На третьем месте – **Тосненский** район Ленинградской области, где 70,5% опрошенных удовлетворены **удобством оплаты проезда**.

Худшие оценки **удобства оплаты проезда** в **Гатчинском** районе Ленинградской области – 16,1% не удовлетворены этим параметром.

Также среди аутсайдеров **Пушкинский** район, где доля неудовлетворенных данным параметром достигает 13,3%.

### 5.3.12 Стоимость проезда в коммерческом наземном транспорте

67,6% среди тех, кто пользуется коммерческим наземным общественным транспортом в Санкт-Петербурге и Ленинградской области, удовлетворены **стоимостью проезда** на наземном общественном транспорте.

Среди женщин наблюдается большее число удовлетворенных **стоимостью проезда**, чем среди мужчин (70% и 62,6%, соответственно).

Доля тех, кто не удовлетворен **стоимостью проезда**, максимальна среди опрошенных 35-49 лет - 15,3%.

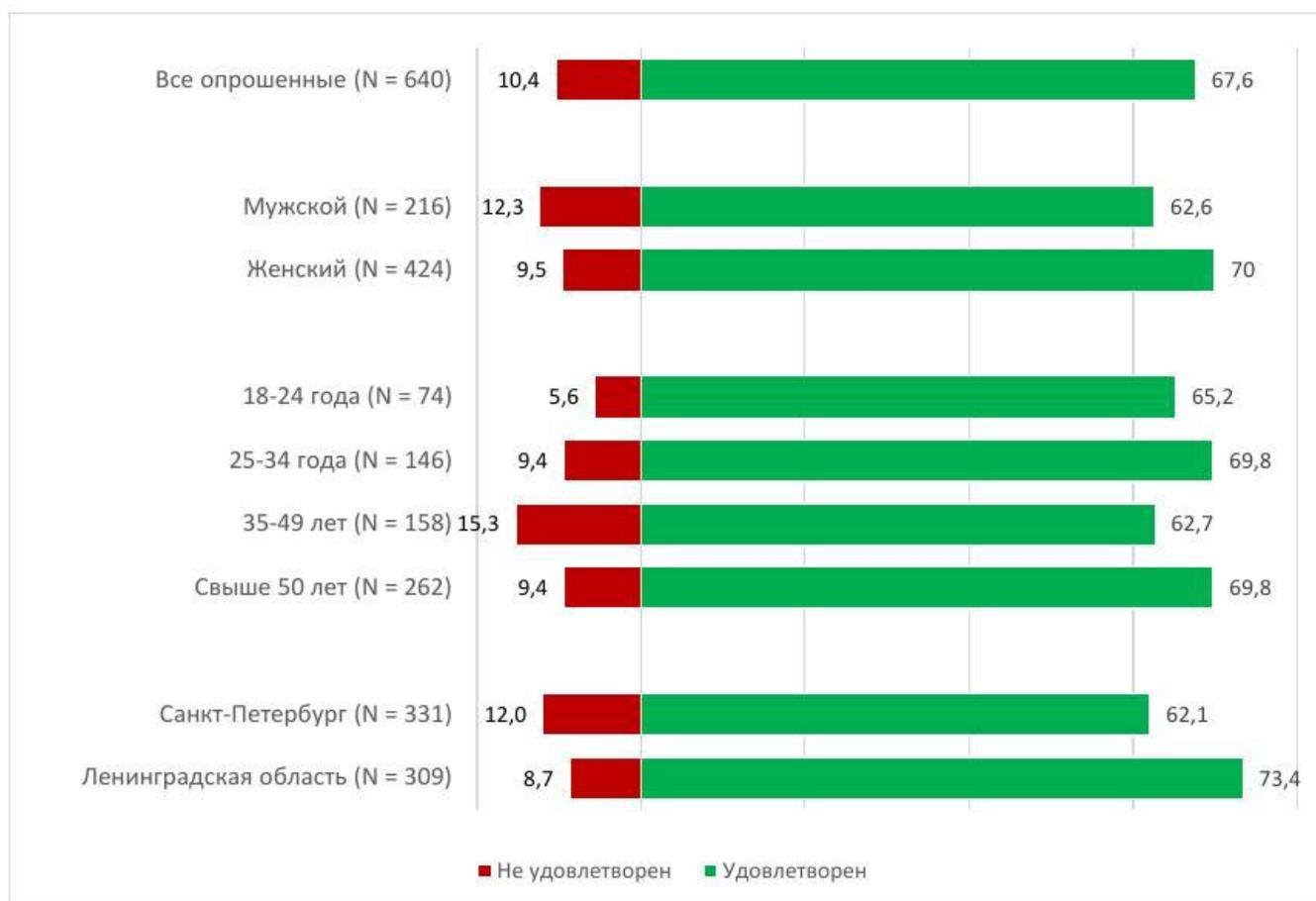


Рисунок 5.3.12.1 Распределение ответов на вопрос: «Пожалуйста, оцените, насколько Вы удовлетворены или не удовлетворены **СТОИМОСТЬЮ ПРОЕЗДА** в коммерческом наземном транспорте в Санкт-Петербурге и Ленинградской области по типичным маршрутам Вашего следования», (% от числа респондентов, пользующихся этим видом транспорта, в разрезе социально-демографических групп)

На рисунке ниже показан рейтинг удовлетворенности **стоимостью проезда** в разрезе детальных оценок по социально-демографическим характеристикам.

Опрошенные в возрасте 18-24 года чаще других полностью удовлетворены **стоимостью проезда** (33,3%). Жители Санкт-Петербурга реже высказывают строго позитивные оценки, чем жители Ленинградской области (22,5% и 30,7% соответственно).

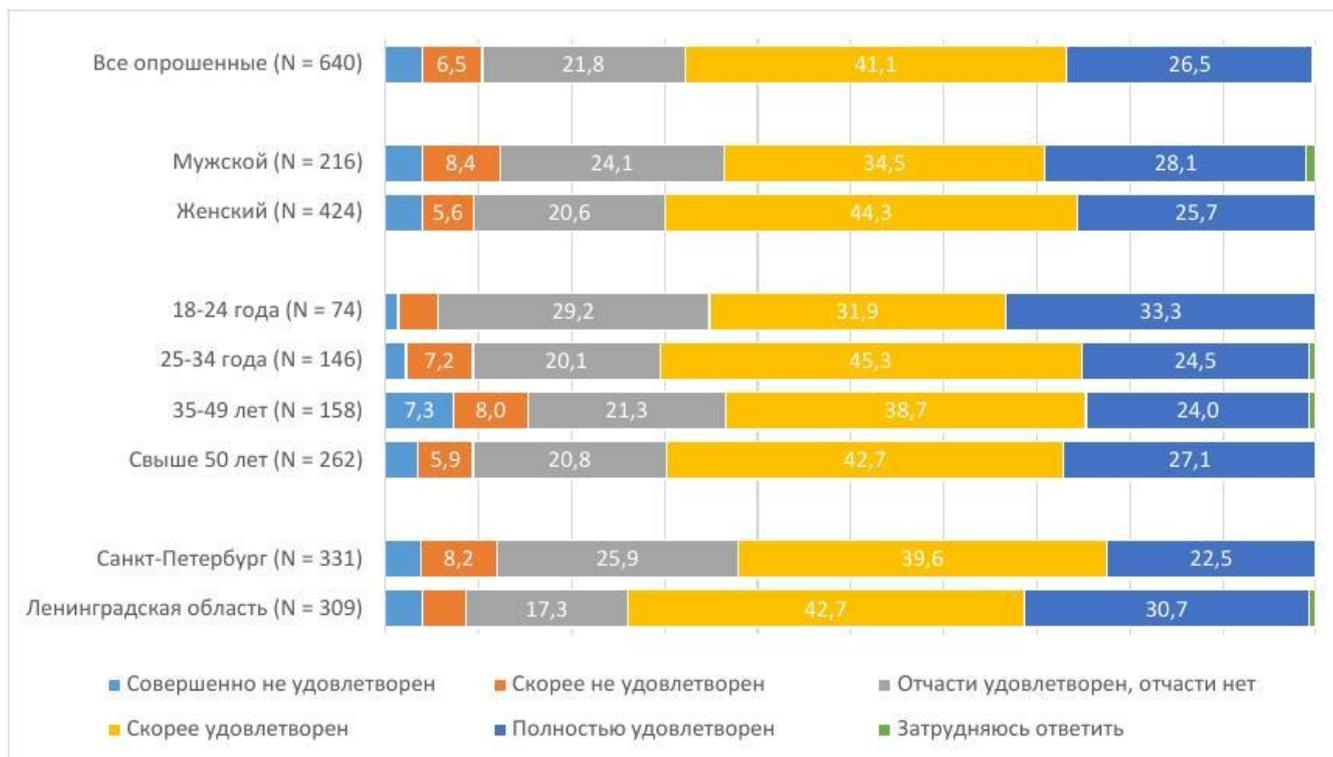


Рисунок 5.3.12.2 Распределение ответов на вопрос: «Пожалуйста, оцените, насколько Вы удовлетворены или не удовлетворены **СТОИМОСТЬЮ ПРОЕЗДА** в коммерческом наземном транспорте в Санкт-Петербурге и Ленинградской области по типичным маршрутам Вашего следования», (% от числа респондентов, пользующихся этим видом транспорта, в разрезе социально-демографических групп)<sup>41</sup>

В таблице ниже показаны оценки удовлетворенности **стоимостью проезда** в коммерческом наземном транспорте в Санкт-Петербурге и Ленинградской области по типичным маршрутам следования.

<sup>41</sup> Подписи к значениям менее 5% не показаны на рисунке для удобства. Детальные значения по каждому параметру можно посмотреть в соответствующей таблице, следующей за графиком.

**Таблица 5.3.12. 1 Удовлетворенность СТОИМОСТЬЮ ПРОЕЗДА в коммерческом наземном транспорте в Санкт-Петербурге и Ленинградской области по типичным маршрутам следования (% от числа респондентов, пользующихся этим видом транспорта)**

Социально-демографические характеристики	Совершенно не удовлетворен	Скорее не удовлетворен	Отчасти удовлетворен, отчасти нет	Скорее удовлетворен	Полностью удовлетворен	Трудно сказать
Все опрошенные (N = 640)	3,9	6,5	21,8	41,1	26,5	0,3
Мужской (N = 216)	3,9	8,4	24,1	34,5	28,1	1
Женский (N = 424)	3,9	5,6	20,6	44,3	25,7	0
18-24 года (N = 74)	1,4	4,2	29,2	31,9	33,3	0
25-34 года (N = 146)	2,2	7,2	20,1	45,3	24,5	0,7
35-49 лет (N = 158)	7,3	8	21,3	38,7	24	0,7
Свыше 50 лет (N = 262)	3,5	5,9	20,8	42,7	27,1	0
Санкт-Петербург (N = 331)	3,8	8,2	25,9	39,6	22,5	0
Ленинградская область (N = 309)	4	4,7	17,3	42,7	30,7	0,7

Больше всего тех, кто удовлетворен стоимостью проезда, во **Всеволожском** районе Ленинградской области – 86,5% удовлетворены этим параметром.

Второе место занимает **Ломоносовский** район Ленинградской области со значением 72,6% удовлетворенных респондентов.

На третьем месте – **Кировский** район, где 72,4% опрошенных удовлетворены стоимостью проезда.

Худшие оценки стоимости проезда в **Гатчинском** районе Ленинградской области – 32,3% не удовлетворены этим параметром. Также чаще остальных высказывают недовольство стоимостью проезда в **Курортном** районе – 22,7%.

## 5.4 Уровень удовлетворенности электричками

Среди респондентов, пользующихся электричками, удовлетворенность данным видом транспорта по всем атрибутам составила 82,9%. Жители Ленинградской области в целом оценивают электрички несколько лучше, чем жители Санкт-Петербурга (83,3 % и 82,2 % соответственно), но эта разница незначительна.

Существенных отличий между мужчинами и женщинами в ходе опроса не обнаружено. Возрастные тенденции не выражены, опрошенные в возрасте 25-34 года оценивает электрички так же, как респонденты старше 50 лет (86,7%). В остальных возрастных группах оценки менее позитивные. Максимальная оценка среди опрошенных в возрасте 25-34 года в Санкт-Петербурге (90,5%). Самая низкая оценка – среди 35-49-летних, опрошенных в Ленинградской области (76,9 %).

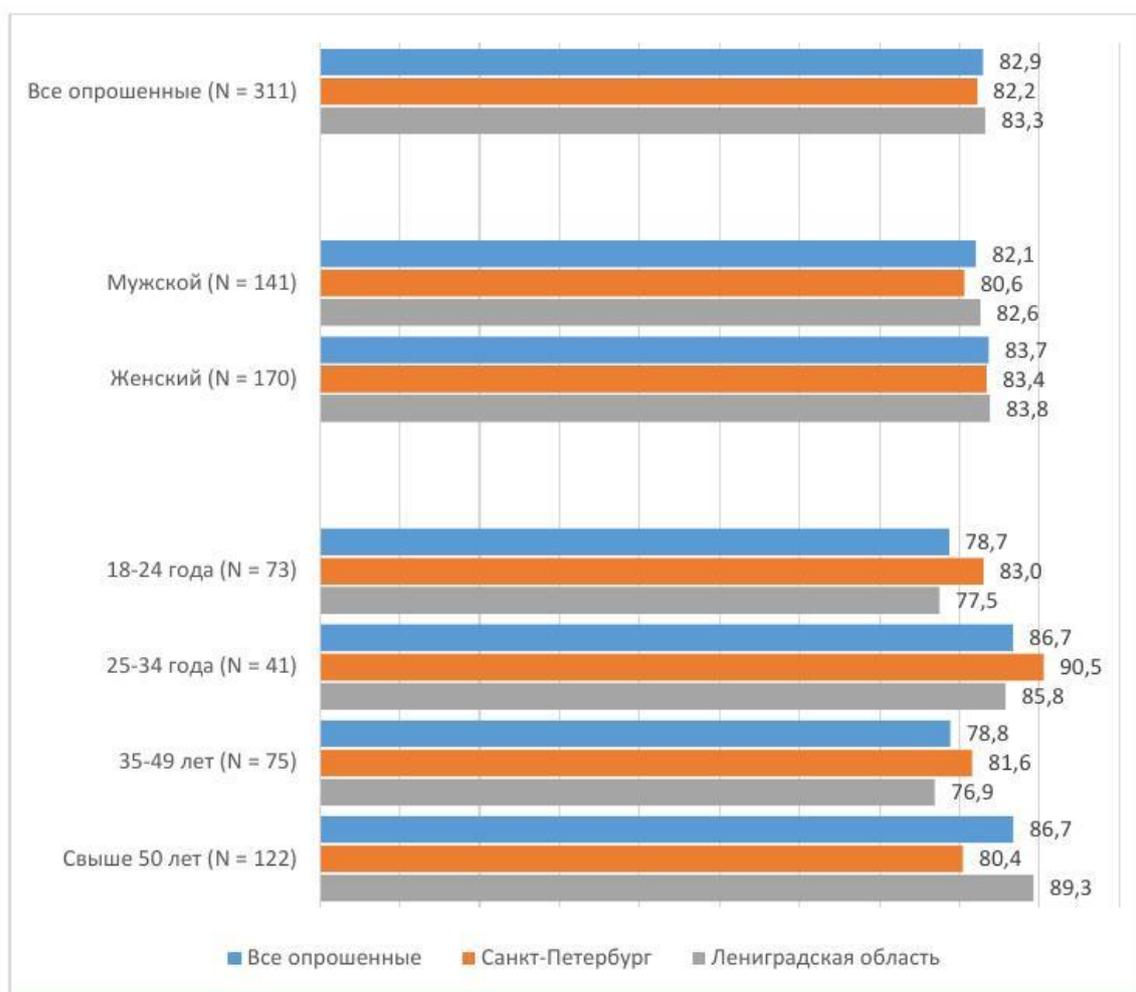


Рисунок 5.4.1 Доля тех, кто скорее или полностью удовлетворен электричками в разрезе социально-демографических групп, (% от всех оценок)

Максимальные оценки в **Выборгском** районе Ленинградской области (88,9%). Хуже всего оценили электрички в **Тосненском** районе (78,1%).

Если сопоставить доли в целом удовлетворенных и в целом не удовлетворенных без учета затруднившихся ответить и тех, кто отчасти удовлетворен, отчасти нет, то тройка лидирующих аспектов будет выглядеть следующим образом.

Среди всех атрибутов электричек максимальное число набрало **количество остановочных пунктов (станций)** - больше всего удовлетворенных пассажиров (91,3%). На втором месте с небольшим отрывом – **безопасность электричек** (91% удовлетворены). Замыкает тройку – **удобство оплаты проезда** (90,5%).

Больше всего не удовлетворенных таким параметром как **интервал движения** электричек (17,7%). Также 13,6% не удовлетворены **удобством расписания**, а 12,2% опрошенных - **стоимостью проезда**.

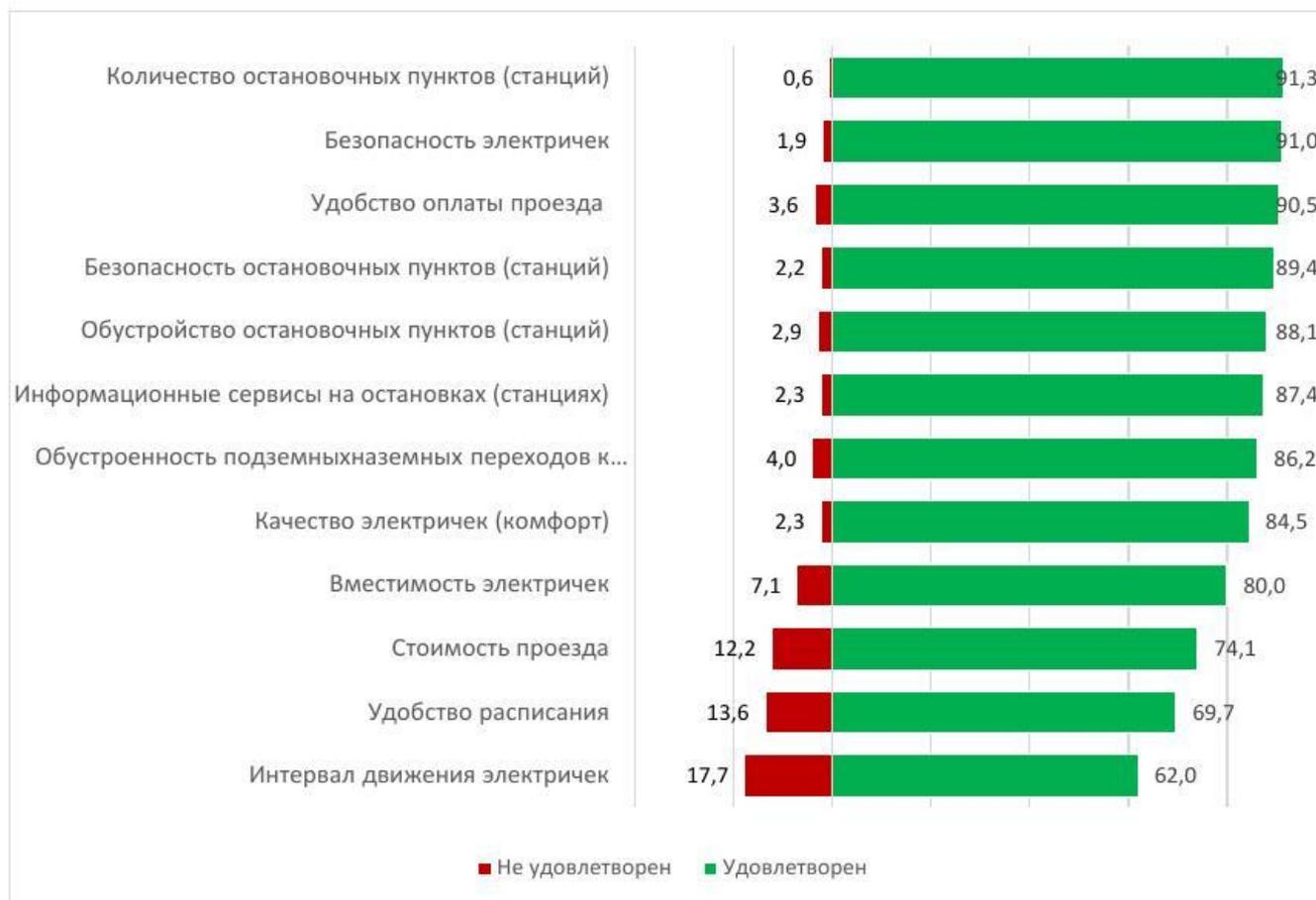


Рисунок 5.4.2 *Уровень удовлетворенности разными аспектами электричек, (в среднем по выборке, % от числа респондентов, пользующихся этим видом транспорта, N = 311)*

На рисунке ниже показан рейтинг удовлетворенности разными аспектами **электричек**. Первым показан аспект, который имеет наибольшее число полностью удовлетворенных пассажиров. Замыкает рейтинг аспект, имеющий минимальное число тех, кто полностью удовлетворен.

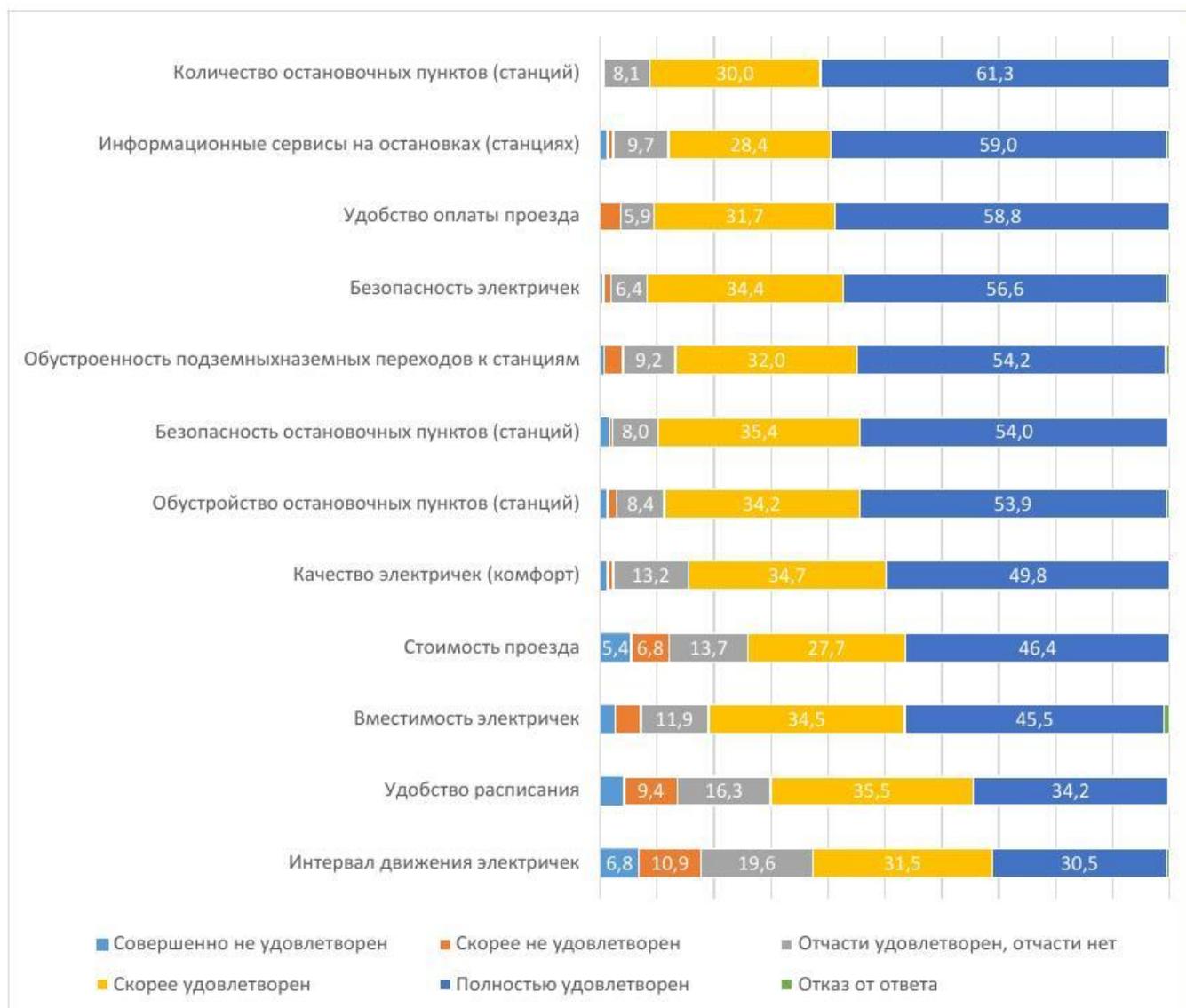


Рисунок 5.4.3 *Уровень удовлетворенности разными аспектами электричек, (в среднем по выборке, % от числа респондентов, пользующихся этим видом транспорта, N = 311)<sup>42</sup>*

<sup>42</sup> Подписи к значениям менее 5% не показаны на рисунке для удобства. Детальные значения по каждому параметру можно посмотреть в соответствующей таблице, следующей за графиком.

В таблице ниже показан рейтинг удовлетворенности разными аспектами **электричек** по убыванию доли полностью удовлетворенных в разрезе детальных оценок каждого из аспектов.

**Таблица 5.4.1 Уровень удовлетворенности разными аспектами электричек**  
(в среднем по выборке, % от числа респондентов, пользующихся этим видом транспорта, N = 311)

<b>Аспекты электричек</b>	Совершенно не удовлетворен	Скорее не удовлетворен	Отчасти удовлетворен, отчасти нет	Скорее удовлетворен	Полностью удовлетворен	Отказ от ответа
Количество остановочных пунктов (станций)	0,3	0,3	8,1	30	61,3	
Информационные сервисы на остановках (станциях)	1,3	1	9,7	28,4	59	0,6
Удобство оплаты проезда		3,6	5,9	31,7	58,8	
Безопасность электричек	0,6	1,3	6,4	34,4	56,6	0,6
Обустроенность подземных/наземных переходов к станциям	0,7	3,3	9,2	32	54,2	0,7
Безопасность остановочных пунктов (станций)	1,6	0,6	8	35,4	54	0,3
Обустройство остановочных пунктов (станций)	1,3	1,6	8,4	34,2	53,9	0,6
Качество электричек (комфорт)	1,3	1	13,2	34,7	49,8	0
Стоимость проезда	5,4	6,8	13,7	27,7	46,4	
Вместимость электричек	2,6	4,5	11,9	34,5	45,5	1
Удобство расписания	4,2	9,4	16,3	35,5	34,2	0,3
Интервал движения электричек	6,8	10,9	19,6	31,5	30,5	0,6

Общая удовлетворенность различными аспектами электричек, в целом, соотносится с оценками, показанными в предыдущих таблицах. Так, из таблицы видно, что мужчины и женщины примерно одинаково оценивают различные аспекты, максимальная разница в оценках **стоимости проезда** (66,1% и 80,5% удовлетворенных соответственно).

Общих тенденций при рассмотрении всех аспектов в возрастном и территориальном разрезе не выявлено. Опрошенные в возрасте 25-34 года и старше 50 лет склонны давать более положительные оценки. Опрошенные в Ленинградской области, в целом, дают более позитивную оценку.

**Таблица 5.4.2 Уровень удовлетворенности разными аспектами электричек разными социально-демографическими группами** (% от числа респондентов, пользующихся этим видом транспорта)

Социально-демографические характеристики	Общая оценка	Удобство расписания	Интервал движения	Вместимость транспорта	Качество транспорта (комфорт)	Безопасность	Количество остановочных пунктов	Обустройство остановочных пунктов	Безопасность остановочных пунктов	Информационные сервисы на остановках	Безопасность подходов к остановкам	Удобство оплаты проезда	Стоимость проезда
Все опрошенные (N = 311)	82,9	69,7	<b>62,1</b>	80	84,6	91	<b>91,3</b>	88,1	89,4	87,4	86,3	90,5	74,1
Мужской (N = 141)	82,1	71,2	<b>63,1</b>	82,1	84,4	90,1	<b>90,8</b>	85,1	89,4	85,7	84,1	90,6	66,1
Женский (N = 170)	83,7	68,5	<b>61,2</b>	78,2	84,7	91,8	<b>91,7</b>	90,5	89,4	88,8	88,1	90,4	80,5
18-24 года (N = 73)	78,7	66,2	<b>65,8</b>	76,7	78,1	<b>87,7</b>	83,3	80,8	83,6	84,9	72,6	86,3	77,8
25-34 года (N = 41)	86,7	75	68,3	85,4	95,1	92,7	<b>95,1</b>	90,2	87,8	92,7	92,5	95	<b>66,7</b>
35-49 лет (N = 75)	78,8	66,2	<b>53,3</b>	79,7	85,3	<b>90,7</b>	88	85,1	86,7	81,1	84,9	87,7	55,2
Свыше 50 лет (N = 122)	86,7	72,1	<b>63,1</b>	80,3	84,4	92,6	<b>96,7</b>	93,4	95,1	91	93,3	93,3	85,2
Санкт-Петербург (N = 90)	82,2	78,4	71,1	89,9	86,7	88,9	84,4	83,1	86,7	79,8	76,4	<b>92,1</b>	<b>67,5</b>
Ленинградская область (N = 221)	83,3	66,2	<b>58,4</b>	76	83,7	91,9	<b>94,1</b>	90	90,5	90,5	90,3	89,9	76,9

Если говорить об отличиях между разными районами, то стоит отметить, что лидирующий аспект «Количество остановочных пунктов (станций)» имеет самое большое число удовлетворенных во всех районах, особенно – в **Выборгском** районе Ленинградской области (97,9%).

Стоит также подчеркнуть более низкие оценки в **Тосненском** районе. Отдельно стоит подчеркнуть низкие оценки по аспекту «Интервал движения электричек».

**Таблица 5.4.3 Уровень удовлетворенности электричек разными социально-демографическими группами в разрезе объединённых характеристик транспортных систем (% от числа респондентов, пользующихся этим видом транспорта)**

Социально-демографические характеристики	Общая оценка	Расписание	Подвижной состав	Остановочные пункты, станции, ТПУ	Удобство оплаты, стоимость проезда
Все опрошенные (N = 311)	82,9	65,9	85,2	88,5	82,7
Мужской (N = 141)	82,1	67,1	85,5	87,0	79,1
Женский (N = 170)	83,7	64,8	84,9	89,7	85,7
18-24 года (N = 73)	78,7	66,0	80,8	81,0	82,4
25-34 года (N = 41)	86,7	71,6	91,1	91,7	82,2
35-49 лет (N = 75)	78,8	59,7	85,3	85,2	72,1
Свыше 50 лет (N = 122)	86,7	67,6	85,8	93,9	89,4
Санкт-Петербург (N = 90)	82,2	74,7	88,5	82,1	80,2
Ленинградская область (N = 221)	83,3	62,3	83,9	91,1	83,7

**Расписание** (включает удобство расписания и интервал движения) – наиболее слабо оценённая характеристика электричек по мнению опрошенных. Выше всего пассажиры оценили характеристики, связанные с **остановочными пунктами** (станциями) (количество, обустройство, безопасность, информационные сервисы и обустроенность переходов). Стоит отметить высокую оценку, данную опрошенными старше 50 лет характеристикам, связанным с **остановочными пунктами** – 93,9% удовлетворены показателем. Опрошенные в Ленинградской области более положительно, оценивают остановочные пункты и характеристики оплаты проезда, но в меньшей степени удовлетворены расписанием и подвижным составом, чем опрошенные в Санкт-Петербурге.

При анализе оценок в разрезе районов стоит обратить внимание на, в целом, хорошие значения в **Выборгском** районе Ленинградской области (88,9%) и особенно высокие оценки характеристик, связанных с **остановочными пунктами** (97,1%).

Худшие оценки среди рассматриваемых районов показывает **Тосненский** район - 78,1% удовлетворены электричками. Район имеет самые низкие оценки по всем интегральным характеристикам электричек, кроме **остановочных пунктов**.

### 5.4.1 Удобство расписания электричек

69,7% среди тех, кто пользуется электричками в Санкт-Петербурге и Ленинградской области, удовлетворены **удобством расписания** электричек.

Существенных отличий между мужчинами и женщинами опрос не выявил. Жители Санкт-Петербурга чаще говорят об удовлетворенности удобством расписания, чем жители области – 78,4% и 66,2% соответственно.

Наибольшая доля неудовлетворенных среди опрошенных в возрасте 35-49 лет (20,3%)

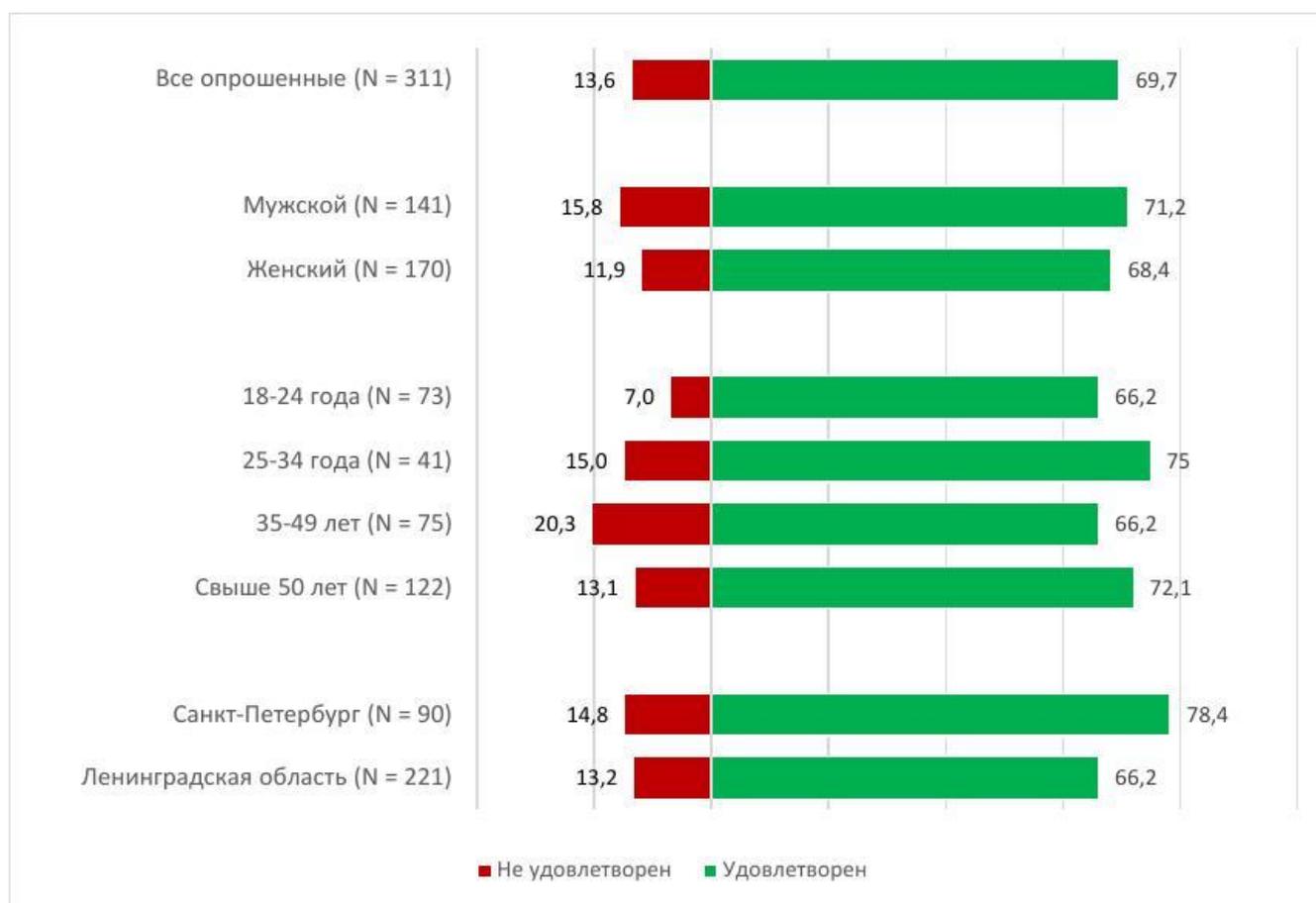


Рисунок 5.4.1.1 Распределение ответов на вопрос: «Пожалуйста, оцените, насколько Вы удовлетворены или не удовлетворены **УДОБСТВОМ РАСПИСАНИЯ** электричек в Санкт-Петербурге и Ленинградской области по типичным маршрутам Вашего следования», (% от числа респондентов, пользующихся этим видом транспорта, в разрезе социально-демографических групп)

На рисунке ниже показан рейтинг удовлетворенности **удобством расписания** в разрезе детальных оценок по социально-демографическим характеристикам.

Опрошенные в возрасте 25-34 года и старше 50 лет склонны чаще давать строго положительные оценки.

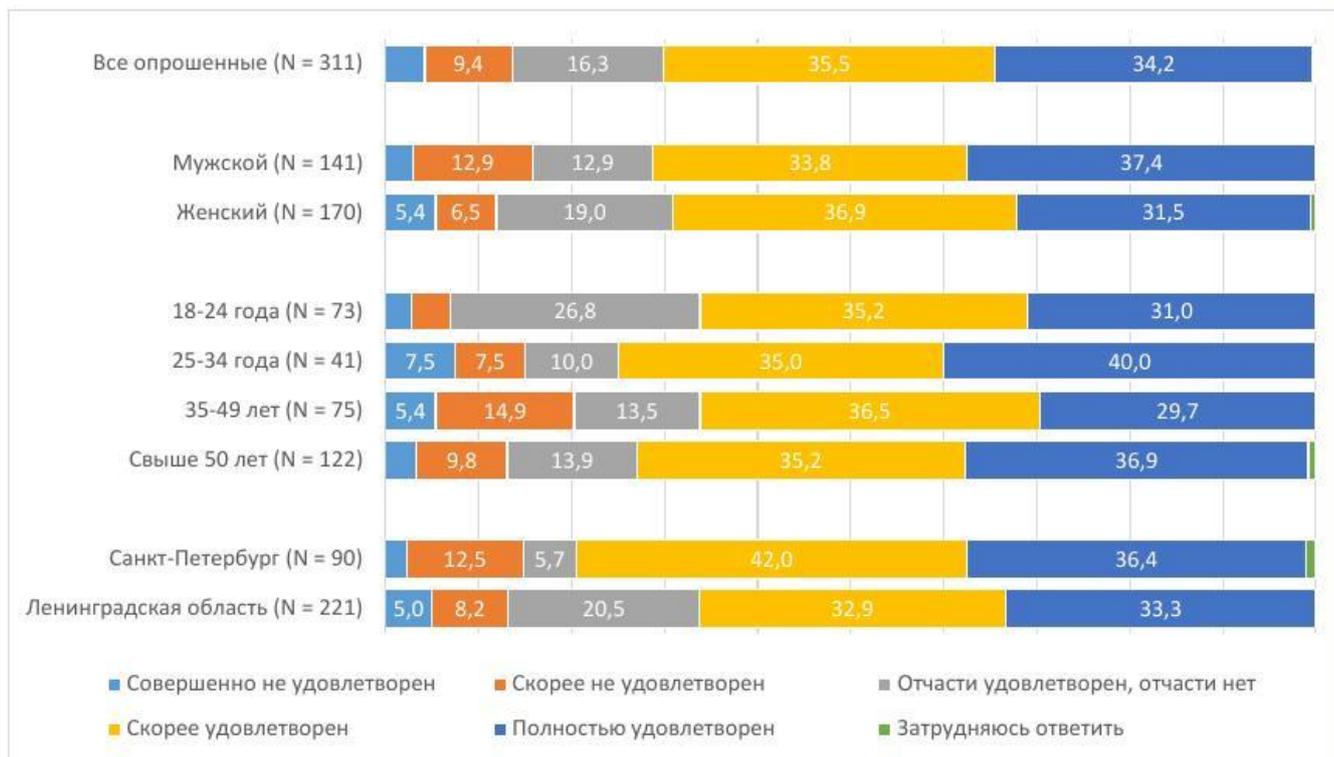


Рисунок 5.4.1.2 Распределение ответов на вопрос:  
*«Пожалуйста, оцените, насколько Вы удовлетворены или не удовлетворены  
 УДОБСТВОМ РАСПИСАНИЯ электричек в Санкт-Петербурге и Ленинградской области  
 по типичным маршрутам Вашего следования»,  
 (% от числа респондентов, пользующихся этим видом транспорта,  
 в разрезе социально-демографических групп)<sup>43</sup>*

В таблице ниже показаны оценки удовлетворенности **удобством расписания** электричек в Санкт-Петербурге и Ленинградской области по типичным маршрутам следования.

<sup>43</sup> Подписи к значениям менее 5% не показаны на рисунке для удобства. Детальные значения по каждому параметру можно посмотреть в соответствующей таблице, следующей за графиком.

**Таблица 5.4.1.1 Удовлетворенность УДОБСТВОМ РАСПИСАНИЯ электричек в Санкт-Петербурге и Ленинградской области по типичным маршрутам следования**  
(% от числа респондентов, пользующихся этим видом транспорта)

Социально-демографические характеристики	Совершенно не удовлетворен	Скорее не удовлетворен	Отчасти удовлетворен, отчасти нет	Скорее удовлетворен	Полностью удовлетворен	Трудно сказать
<b>Все опрошенные (N = 311)</b>	<b>4,2</b>	<b>9,4</b>	<b>16,3</b>	<b>35,5</b>	<b>34,2</b>	<b>0,3</b>
Мужской (N = 141)	2,9	12,9	12,9	33,8	37,4	0,0
Женский (N = 170)	5,4	6,5	19,0	36,9	31,5	0,6
18-24 года (N = 73)	2,8	4,2	26,8	35,2	31,0	0,0
25-34 года (N = 41)	7,5	7,5	10,0	35,0	40,0	0,0
35-49 лет (N = 75)	5,4	14,9	13,5	36,5	29,7	0,0
Свыше 50 лет (N = 122)	3,3	9,8	13,9	35,2	36,9	0,8
Санкт-Петербург (N = 90)	2,3	12,5	5,7	42,0	36,4	1,1
Ленинградская область (N = 221)	5,0	8,2	20,5	32,9	33,3	0,0

Больше всего тех, кто удовлетворен удобством расписания электричек, в **Выборгском** районе Ленинградской области – 81,6% удовлетворены этим параметром.

Второе место занимает **Гатчинский** район Ленинградской области со значением 72,8% удовлетворенных респондентов.

На третьем месте - **Всеволожский** район Ленинградской области, где 64,8% опрошенных удовлетворены удобством расписания электричек.

Худшие оценки удобства расписания общественного транспорта в **Тосненском** районе Ленинградской области – 23,3% не удовлетворены этим параметром.

## 5.4.2 Интервал движения электричек

62% среди тех, кто пользуется электричками в Санкт-Петербурге и Ленинградской области, удовлетворены **интервалом движения** электричек.

Существенных отличий между мужчинами и женщинами, опрошенными разного возраста (кроме низких оценок в группе 35-49 лет) опрос не выявил. Жители Санкт-Петербурга чаще говорят об удовлетворенности интервалом движения электричек, чем жители области (71,2% против 58,4%)

Наибольшая доля неудовлетворенных среды опрошенных в возрасте 35-49 лет (28%).

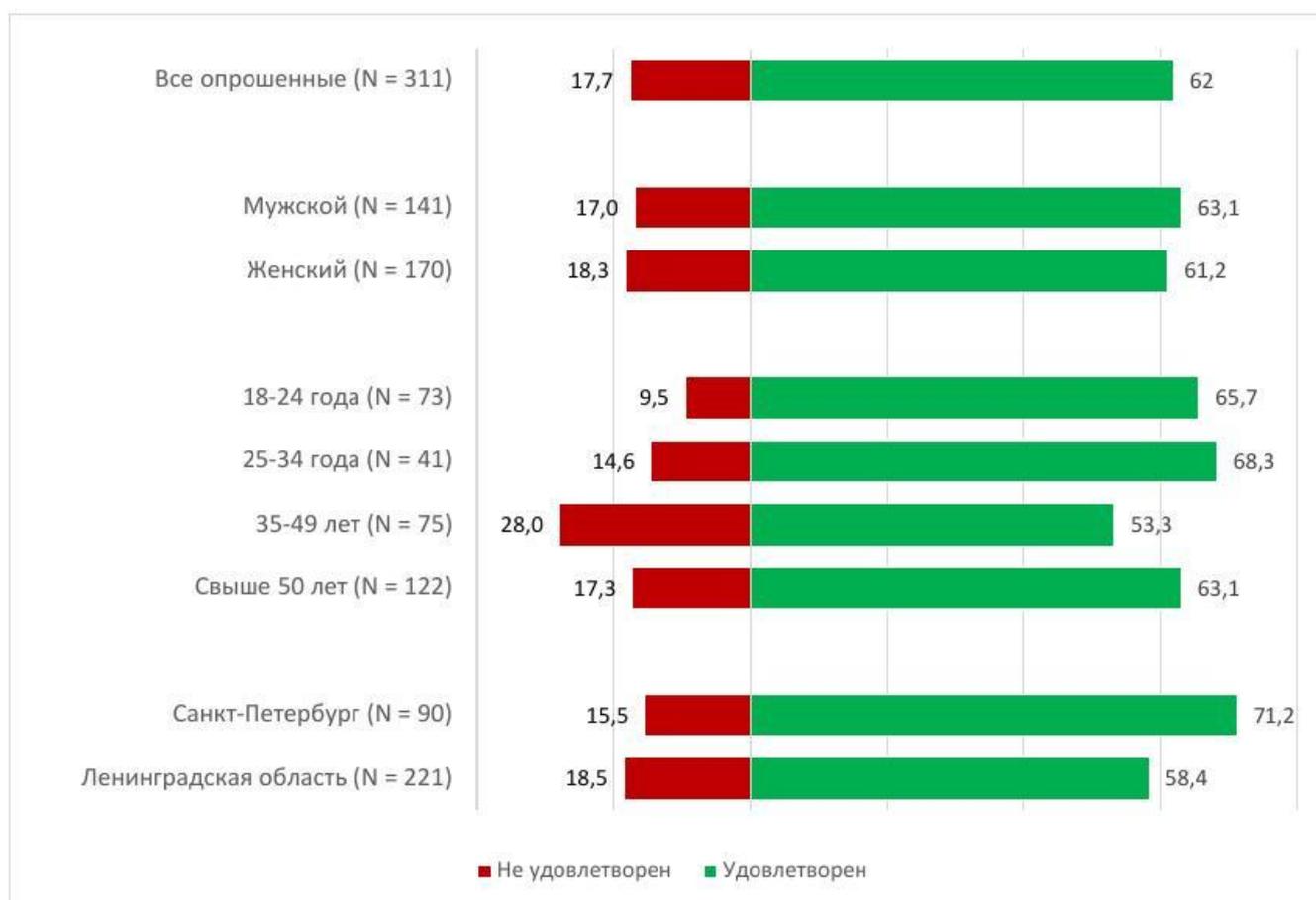


Рисунок 5.4.2.1 Распределение ответов на вопрос:  
*«Пожалуйста, оцените, насколько Вы удовлетворены или не удовлетворены ИНТЕРВАЛОМ ДВИЖЕНИЯ электричек в Санкт-Петербурге и Ленинградской области по типичным маршрутам Вашего следования», (% от числа респондентов, пользующихся этим видом транспорта, в разрезе социально-демографических групп)*

На рисунке ниже показан рейтинг удовлетворенности **интервалом движения** в разрезе детальных оценок по социально-демографическим характеристикам.

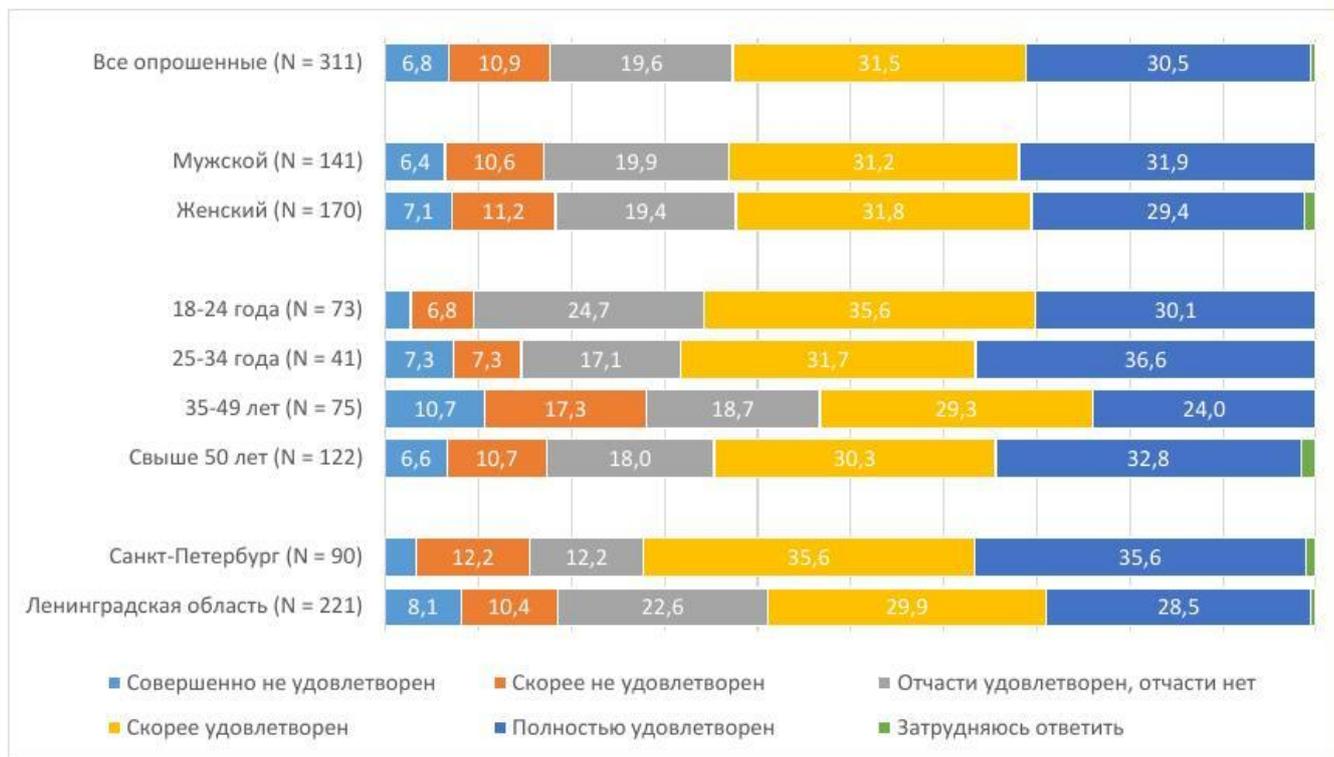


Рисунок 5.4.2.2 Распределение ответов на вопрос: «Пожалуйста, оцените, насколько Вы удовлетворены или не удовлетворены **ИНТЕРВАЛОМ ДВИЖЕНИЯ** электричек в Санкт-Петербурге и Ленинградской области по типичным маршрутам Вашего следования», (% от числа респондентов, пользующихся этим видом транспорта, в разрезе социально-демографических групп)<sup>44</sup>

В таблице ниже показаны оценки удовлетворенности **интервалом движения** электричек в Санкт-Петербурге и Ленинградской области по типичным маршрутам следования.

<sup>44</sup> Подписи к значениям менее 5% не показаны на рисунке для удобства. Детальные значения по каждому параметру можно посмотреть в соответствующей таблице, следующей за графиком.

**Таблица 5.4.2.1 Удовлетворенность ИНТЕРВАЛОМ ДВИЖЕНИЯ электричек в Санкт-Петербурге и Ленинградской области по типичным маршрутам следования**  
(% от числа респондентов, пользующихся этим видом транспорта)

Социально-демографические характеристики	Совершенно не удовлетворен	Скорее не удовлетворен	Отчасти удовлетворен, отчасти нет	Скорее удовлетворен	Полностью удовлетворен	Трудно сказать
<b>Все опрошенные (N = 311)</b>	<b>6,8</b>	<b>10,9</b>	<b>19,6</b>	<b>31,5</b>	<b>30,5</b>	<b>0,6</b>
Мужской (N = 141)	6,4	10,6	19,9	31,2	31,9	0,0
Женский (N = 170)	7,1	11,2	19,4	31,8	29,4	1,2
18-24 года (N = 73)	2,7	6,8	24,7	35,6	30,1	0,0
25-34 года (N = 41)	7,3	7,3	17,1	31,7	36,6	0,0
35-49 лет (N = 75)	10,7	17,3	18,7	29,3	24,0	0,0
Свыше 50 лет (N = 122)	6,6	10,7	18,0	30,3	32,8	1,6
Санкт-Петербург (N = 90)	3,3	12,2	12,2	35,6	35,6	1,1
Ленинградская область (N = 221)	8,1	10,4	22,6	29,9	28,5	0,5

Больше всего тех, кто удовлетворен удобством расписания электричек, в **Выборгском** районе Ленинградской области – 73,5% удовлетворены этим параметром.

Второе место занимает **Всеволожский** район Ленинградской области со значением 67,5% удовлетворенных респондентов.

На третьем месте - **Гатчинский** район Ленинградской области, где 55,9% опрошенных удовлетворены удобством расписания электричек.

Худшие оценки удобства расписания общественного транспорта в **Тосненском** районе Ленинградской области – 29,8% не удовлетворены этим параметром.

### 5.4.3 Вместимость электричек

80% среди тех, кто пользуется электричками в Санкт-Петербурге и Ленинградской области, удовлетворены **вместимостью** электричек.

Существенных отличий между мужчинами и женщинами опрос не выявил. Опрошенные в возрасте 25-34 года и старше 50 лет склонны чаще давать строго положительные оценки (53,7% и 51,6% соответственно). Жители Ленинградской области реже оказываются удовлетворены вместимостью электричек (76% против 89,8% в Санкт-Петербурге).

Доля тех, кто не удовлетворен **вместимостью** во всех подвыборках не превышает 10%.

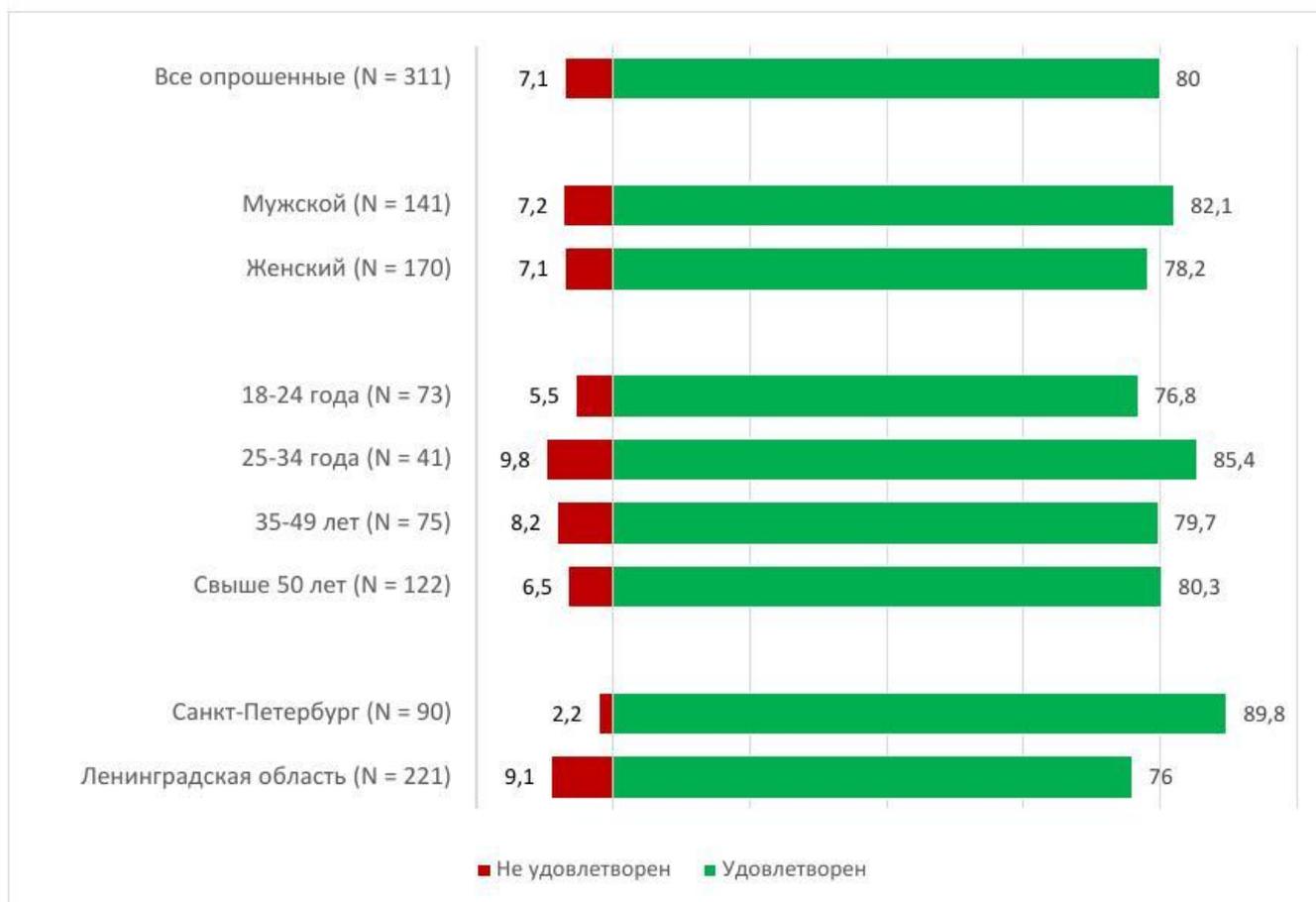


Рисунок 5.4.3.1 Распределение ответов на вопрос: «Пожалуйста, оцените, насколько Вы удовлетворены или не удовлетворены **вместимостью** электричек в Санкт-Петербурге и Ленинградской области по типичным маршрутам Вашего следования», (% от числа респондентов, пользующихся этим видом транспорта, в разрезе социально-демографических групп)

На рисунке ниже показан рейтинг удовлетворенности **вместимостью** в разрезе детальных оценок по социально-демографическим характеристикам.



Рисунок 5.4.3.2 Распределение ответов на вопрос: «Пожалуйста, оцените, насколько Вы удовлетворены или не удовлетворены **ВМЕСТИМОСТЬЮ** электричек в Санкт-Петербурге и Ленинградской области по типичным маршрутам Вашего следования», (% от числа респондентов, пользующихся этим видом транспорта, в разрезе социально-демографических групп)<sup>45</sup>

В таблице ниже показаны оценки удовлетворенности **вместимостью** электричек в Санкт-Петербурге и Ленинградской области по типичным маршрутам следования.

<sup>45</sup> Подписи к значениям менее 5% не показаны на рисунке для удобства. Детальные значения по каждому параметру можно посмотреть в соответствующей таблице, следующей за графиком.

**Таблица 5.4.3.1 Удовлетворенность ВМЕСТИМОСТЬЮ электричек в Санкт-Петербурге и Ленинградской области по типичным маршрутам следования**  
(% от числа респондентов, пользующихся этим видом транспорта)

Социально-демографические характеристики	Совершенно не удовлетворен	Скорее не удовлетворен	Отчасти удовлетворен, отчасти нет	Скорее удовлетворен	Полностью удовлетворен	Трудно сказать
<b>Все опрошенные (N = 311)</b>	<b>2,6</b>	<b>4,5</b>	<b>11,9</b>	<b>34,5</b>	<b>45,5</b>	<b>1,0</b>
Мужской (N = 141)	4,3	2,9	10,0	40,0	42,1	0,7
Женский (N = 170)	1,2	5,9	13,5	30,0	48,2	1,2
18-24 года (N = 73)	1,4	4,1	16,4	38,4	38,4	1,4
25-34 года (N = 41)	4,9	4,9	4,9	31,7	53,7	0,0
35-49 лет (N = 75)	4,1	4,1	10,8	41,9	37,8	1,4
Свыше 50 лет (N = 122)	1,6	4,9	12,3	28,7	51,6	0,8
Санкт-Петербург (N = 90)	1,1	1,1	7,9	44,9	44,9	0,0
Ленинградская область (N = 221)	3,2	5,9	13,6	30,3	45,7	1,4

Больше всего тех, кто удовлетворен вместимостью электричек, во **Всеволожском** районе Ленинградской области – 83,7% удовлетворены этим параметром.

Второе место занимает **Тосненский** район Ленинградской области со значением 73% удовлетворенных респондентов. При этом большинство неудовлетворенных также в **Тосненском** районе – 14,9%.

Также среди аутсайдеров **Гатчинский** район Ленинградской области, где доля неудовлетворенных вместимостью электричек достигает 14,7%.

## 5.4.4 Качество (комфорт) электричек

84,5% среди тех, кто пользуется электричками в Санкт-Петербурге и Ленинградской области удовлетворены **качеством (комфортом)** электричек.

Значимых отличий между мужчинами и женщинами не выявлено. Опрошенные от 25 до 34 лет не высказали негативных оценок.

Доля тех, кто не удовлетворен **качеством транспорта (комфортом)** во всех подвыборках редко превышает 5%.

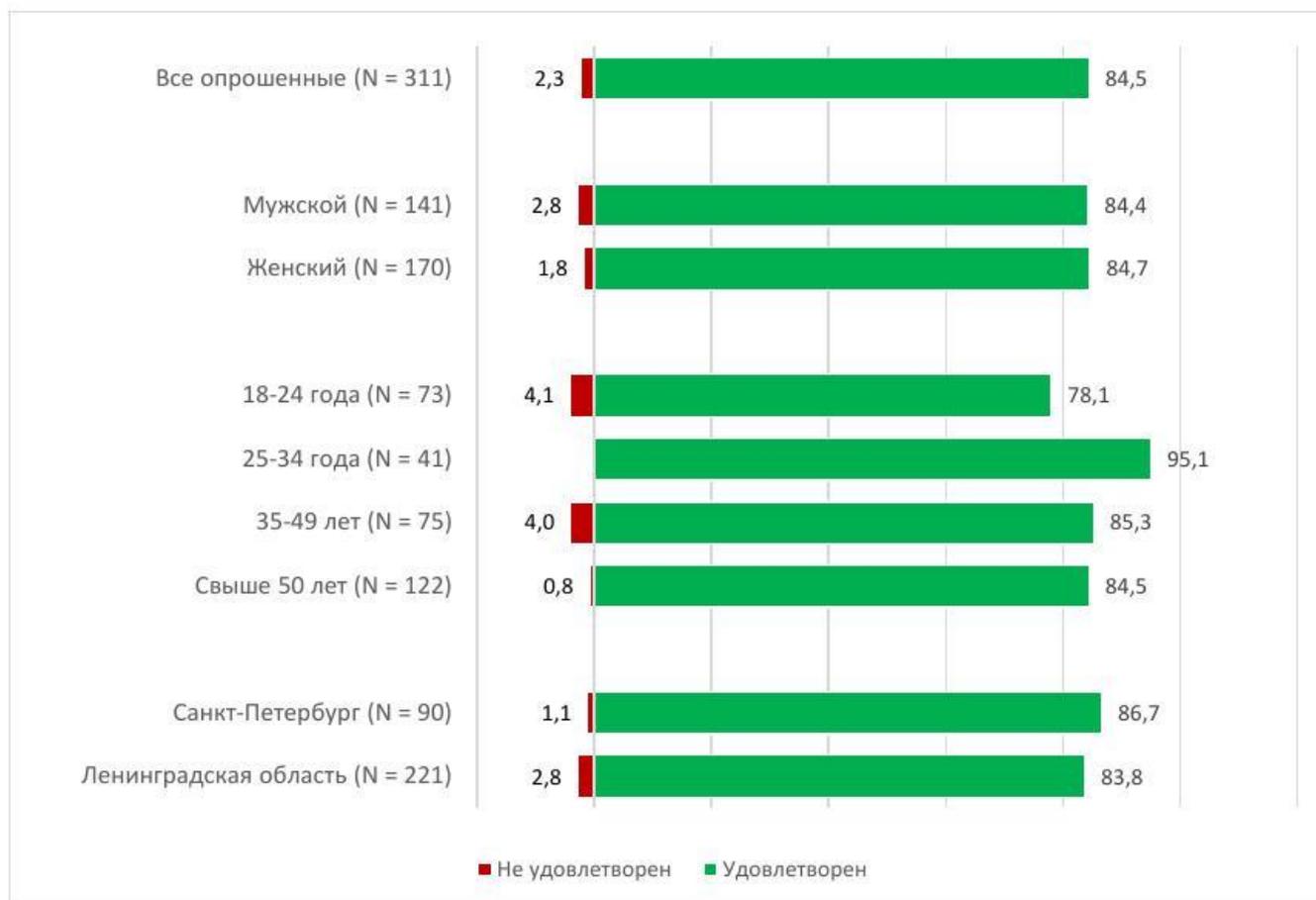


Рисунок 5.4.4.1 Распределение ответов на вопрос:  
*«Пожалуйста, оцените, насколько Вы удовлетворены или не удовлетворены КАЧЕСТВОМ (КОМФОРТОМ) электричек в Санкт-Петербурге и Ленинградской области по типичным маршрутам Вашего следования», (% от числа респондентов, пользующихся этим видом транспорта, в разрезе социально-демографических групп)*

На рисунке 5.4.4.2 показан рейтинг удовлетворенности **качеством транспорта (комфортом)** в разрезе детальных оценок по социально-демографическим характеристикам.

Опрошенные старше 50 лет склонны чаще давать строго положительные оценки (60,7%).

Жители Ленинградской области чаще говорят о неудовлетворенности (2,8%) комфортом электричек, но также чаще дают строго положительные оценки (54,8%), чем жители Санкт-Петербурга (37,8%).

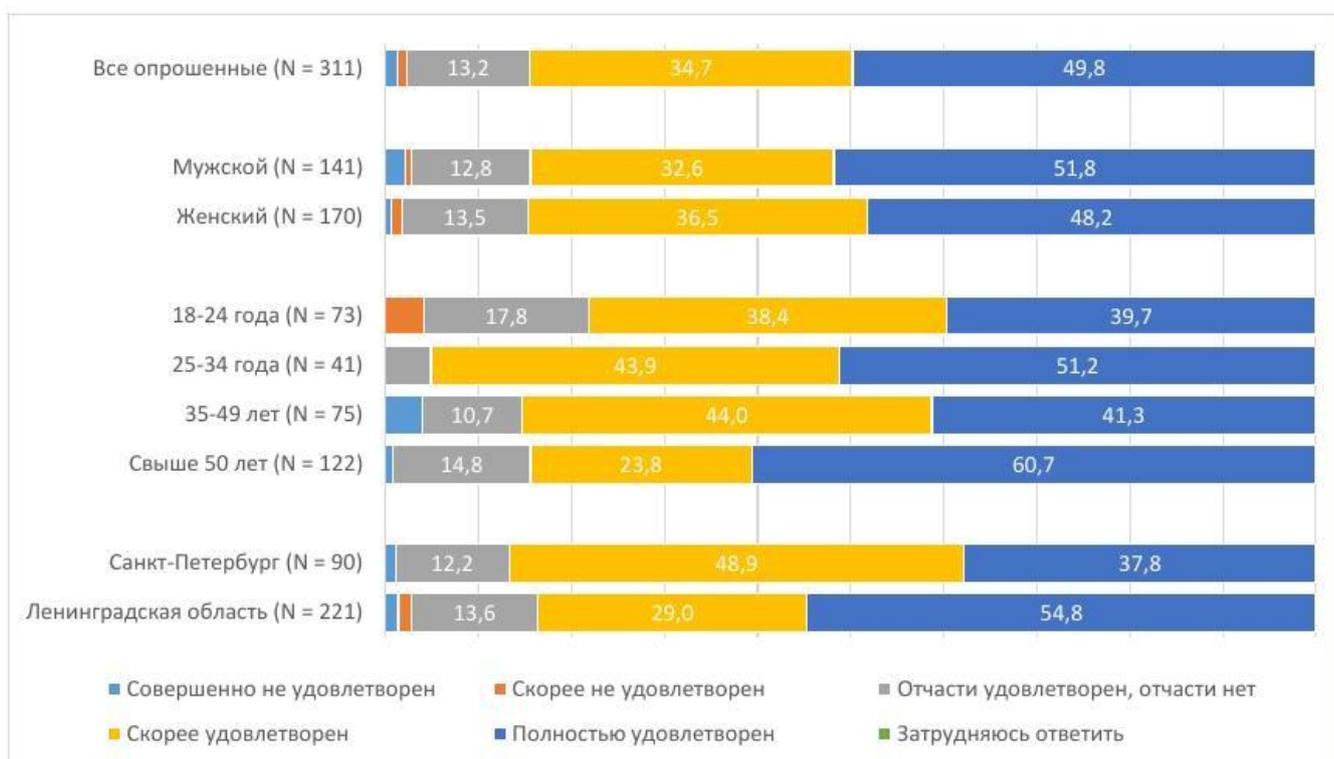


Рисунок 5.4.4.2 Распределение ответов на вопрос: «Пожалуйста, оцените, насколько Вы удовлетворены или не удовлетворены **КАЧЕСТВОМ (КОМФОРТОМ)** электричек в Санкт-Петербурге и Ленинградской области по типичным маршрутам Вашего следования», (% от числа респондентов, пользующихся этим видом транспорта, в разрезе социально-демографических групп)<sup>46</sup>

В таблице 5.4.4.1 показаны оценки удовлетворенности **качеством (комфортом)** электричек в Санкт-Петербурге и Ленинградской области по типичным маршрутам следования.

<sup>46</sup> Подписи к значениям менее 5% не показаны на рисунке для удобства. Детальные значения по каждому параметру можно посмотреть в соответствующей таблице, следующей за графиком.

**Таблица 5.4.4.1 Удовлетворенность КАЧЕСТВОМ (КОМФОРТОМ) электричек в Санкт-Петербурге и Ленинградской области по типичным маршрутам следования**  
(% от числа респондентов, пользующихся этим видом транспорта)

Социально-демографические характеристики	Совершенно не удовлетворен	Скорее не удовлетворен	Отчасти удовлетворен, отчасти нет	Скорее удовлетворен	Полностью удовлетворен	Трудно сказать
<b>Все опрошенные (N = 311)</b>	<b>1,3</b>	<b>1,0</b>	<b>13,2</b>	<b>34,7</b>	<b>49,8</b>	<b>0,0</b>
Мужской (N = 141)	2,1	0,7	12,8	32,6	51,8	0,0
Женский (N = 170)	0,6	1,2	13,5	36,5	48,2	0,0
18-24 года (N = 73)	0,0	4,1	17,8	38,4	39,7	0,0
25-34 года (N = 41)	0,0	0,0	4,9	43,9	51,2	0,0
35-49 лет (N = 75)	4,0	0,0	10,7	44,0	41,3	0,0
Свыше 50 лет (N = 122)	0,8	0,0	14,8	23,8	60,7	0,0
Санкт-Петербург (N = 90)	1,1	0,0	12,2	48,9	37,8	0,0
Ленинградская область (N = 221)	1,4	1,4	13,6	29,0	54,8	0,0

Больше всего тех, кто удовлетворен **качеством (комфортом)** электричек, в **Выборгском** районе Ленинградской области – 95,9% удовлетворены этим параметром.

Второе место занимает **Всеволожский** район Ленинградской области со значением 83,7% удовлетворенных респондентов.

На третьем месте – **Гатчинский** район Ленинградской области, где 82,4% опрошенных удовлетворены **качеством (комфортом)** электричек.

Худшие оценки в **Тосненском** районе Ленинградской области, где доля не удовлетворенных составила 6,8%.

## 5.4.5 Безопасность электричек

91% среди тех, кто пользуется электричками в Санкт-Петербурге и Ленинградской области, удовлетворены **безопасностью** электричек.

Значимых отличий между мужчинами и женщинами, опрошенными разных возрастов и жителей Санкт-Петербурга и Ленинградской области опрос не выявил.

Чаще негативные оценки дают мужчины, опрошенные в возрасте до 24 лет и жители Санкт-Петербурга. Опрошенные в возрасте 35-49 лет не высказали негативных оценок.

Доля тех, кто не удовлетворен **безопасностью** электричек во всех подвыборках не превышает 5%.

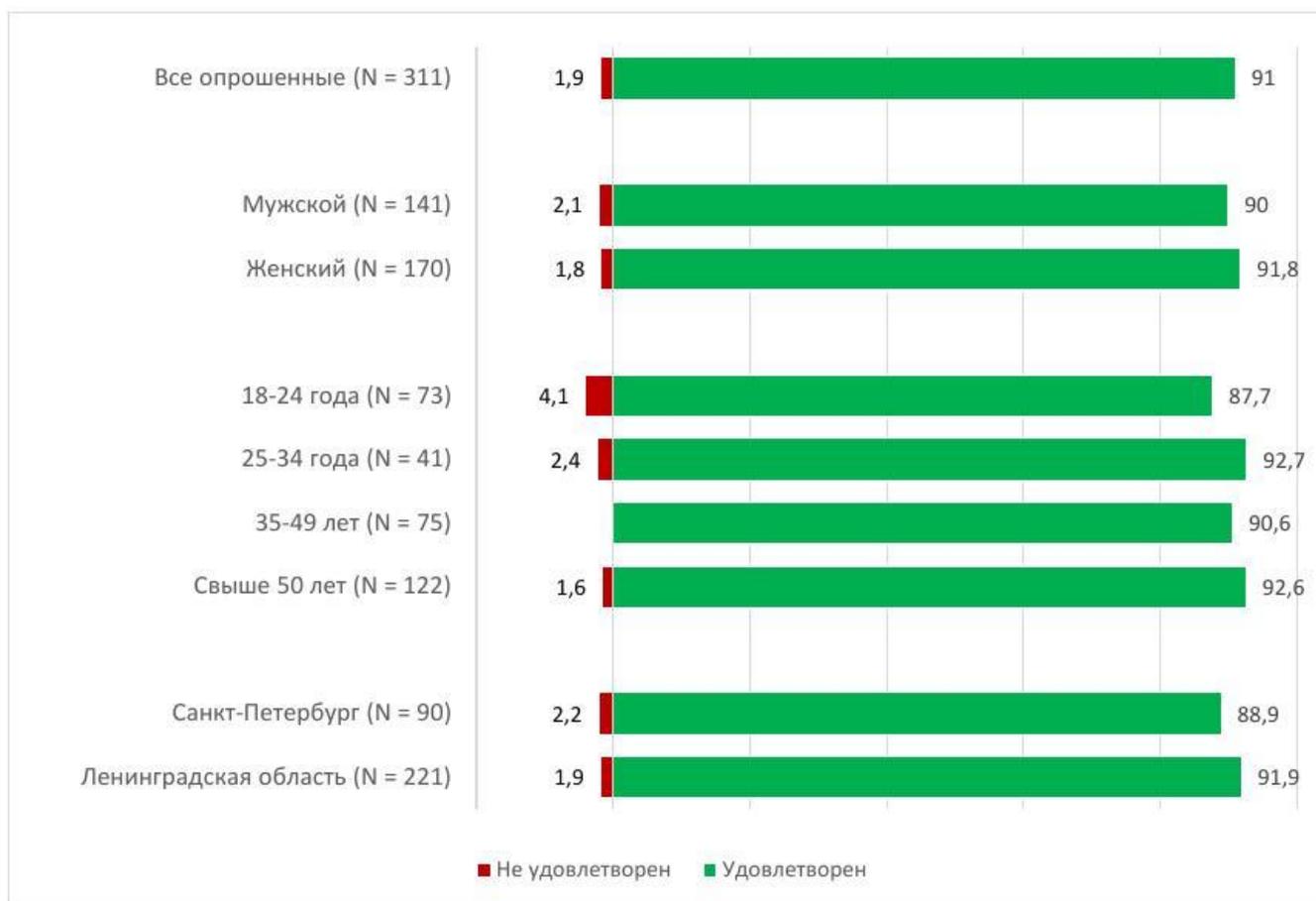


Рисунок 5.4.5.1 Распределение ответов на вопрос: «Пожалуйста, оцените, насколько Вы удовлетворены или не удовлетворены **БЕЗОПАСНОСТЬЮ** электричек в Санкт-Петербурге и Ленинградской области по типичным маршрутам Вашего следования», (% от числа респондентов, пользующихся этим видом транспорта, в разрезе социально-демографических групп)

На рисунке 5.4.5.2 показан рейтинг удовлетворенности **безопасностью** в разрезе детальных оценок по социально-демографическим характеристикам.



Рисунок 5.4.5.2 Распределение ответов на вопрос: *«Пожалуйста, оцените, насколько Вы удовлетворены или не удовлетворены БЕЗОПАСНОСТЬЮ электричек в Санкт-Петербурге и Ленинградской области по типичным маршрутам Вашего следования», (% от числа респондентов, пользующихся этим видом транспорта, в разрезе социально-демографических групп)<sup>47</sup>*

В таблице 5.4.5.1 показаны оценки удовлетворенности **безопасностью** электричек в Санкт-Петербурге и Ленинградской области по типичным маршрутам следования.

<sup>47</sup> Подписи к значениям менее 5% не показаны на рисунке для удобства. Детальные значения по каждому параметру можно посмотреть в соответствующей таблице, следующей за графиком.

**Таблица 5.4.5.1 Удовлетворенность БЕЗОПАСНОСТЬЮ электричек в Санкт-Петербурге и Ленинградской области по типичным маршрутам следования**  
(% от числа респондентов, пользующихся этим видом транспорта)

Социально-демографические характеристики	Совершенно не удовлетворен	Скорее не удовлетворен	Отчасти удовлетворен, отчасти нет	Скорее удовлетворен	Полностью удовлетворен	Трудно сказать
<b>Все опрошенные (N = 311)</b>	<b>0,6</b>	<b>1,3</b>	<b>6,4</b>	<b>34,4</b>	<b>56,6</b>	<b>0,6</b>
Мужской (N = 141)	0,7	1,4	6,4	34,0	56,0	1,4
Женский (N = 170)	0,6	1,2	6,5	34,7	57,1	0,0
18-24 года (N = 73)	1,4	2,7	8,2	35,6	52,1	0,0
25-34 года (N = 41)	2,4	0,0	4,9	29,3	63,4	0,0
35-49 лет (N = 75)	0,0	0,0	9,3	45,3	45,3	0,0
Свыше 50 лет (N = 122)	0,0	1,6	4,1	28,7	63,9	1,6
Санкт-Петербург (N = 90)	1,1	1,1	6,7	38,9	50,0	2,2
Ленинградская область (N = 221)	0,5	1,4	6,3	32,6	59,3	0,0

Больше всего тех, кто удовлетворен **безопасностью** электричек, в **Выборгском** районе Ленинградской области – 93,9%.

На втором месте – **Гатчинский** район Ленинградской области, где 91,2% опрошенных удовлетворены **безопасностью** электричек. Однако чаще всего высказывают недовольство также жители **Гатчинского** района – 2,9%.

На третьем месте по удовлетворенности **безопасностью** электричек **Тосненский** район с показателем 90,5%.

## 5.4.6 Количество остановочных пунктов (станций) электричек

91,3% среди тех, кто пользуется электричками в Санкт-Петербурге и Ленинградской области удовлетворены **количеством остановочных пунктов (станций)** электричек.

Существенных отличий между мужчинами и женщинами не выявлено. Опрошенные в возрасте 25-34 года и старше 50 лет чаще других дают положительные оценки (95,1% и 96,7% соответственно). Жители Санкт-Петербурга реже высказывают позитивные оценки, чем жители области (84,4% и 94%, соответственно).

Доля тех, кто не удовлетворен **количеством остановочных пунктов (станций)** электричек во всех подвыборках не превышает 3%. Наибольшая доля неудовлетворенных среди опрошенных от 18 до 24 лет (2,8%).

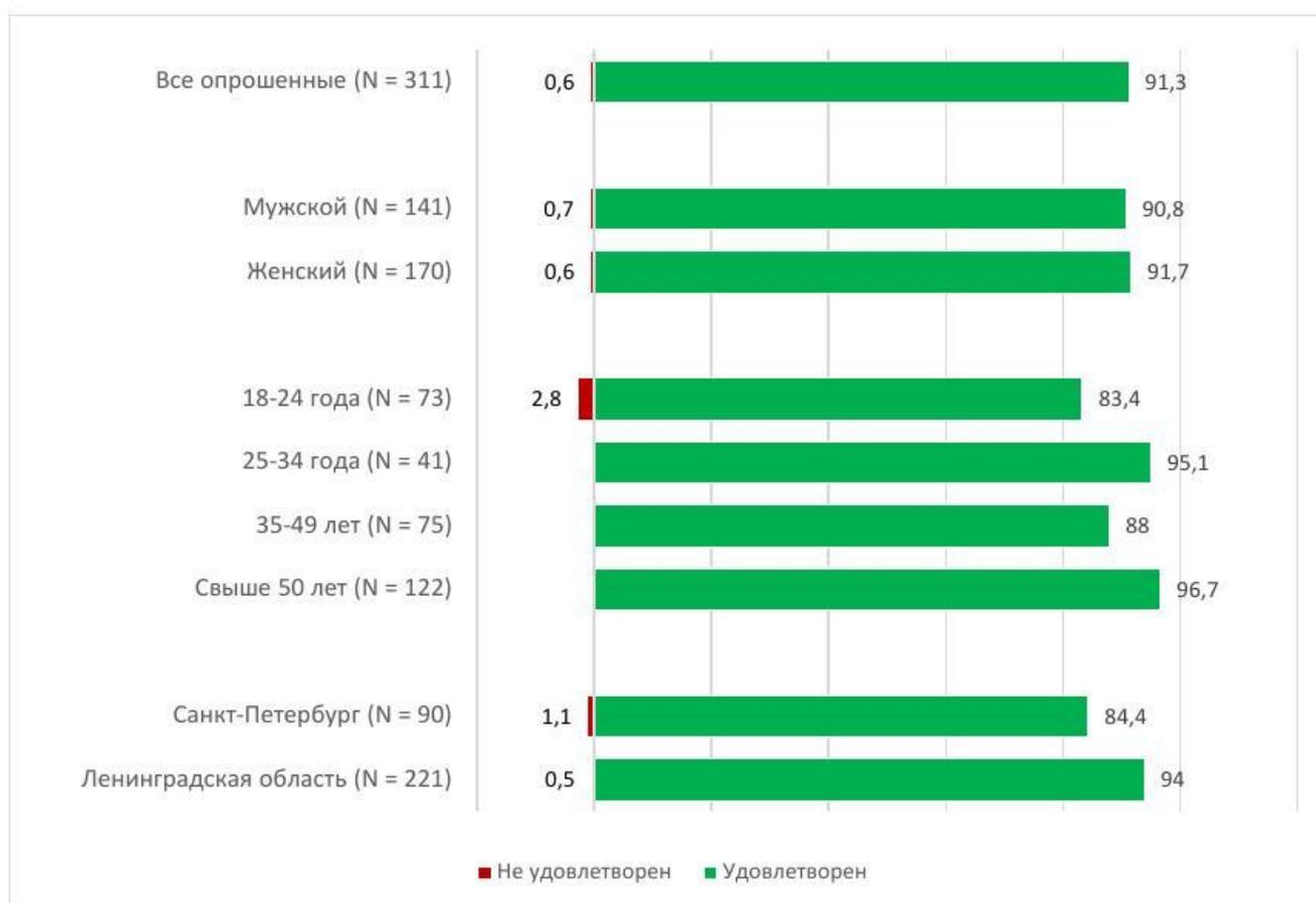


Рисунок 5.4.6.1 Распределение ответов на вопрос:  
*«Пожалуйста, оцените, насколько Вы удовлетворены или не удовлетворены КОЛИЧЕСТВОМ ОСТАНОВОЧНЫХ ПУНКТОВ (СТАНЦИЙ) электричек в Санкт-Петербурге и Ленинградской области по типичным маршрутам Вашего следования»,*  
*(% от числа респондентов, пользующихся этим видом транспорта, в разрезе социально-демографических групп)*

На рисунке 5.4.6.1 показан рейтинг удовлетворенности **количеством остановочных пунктов (станций)** в разрезе детальных оценок по социально-демографическим характеристикам.

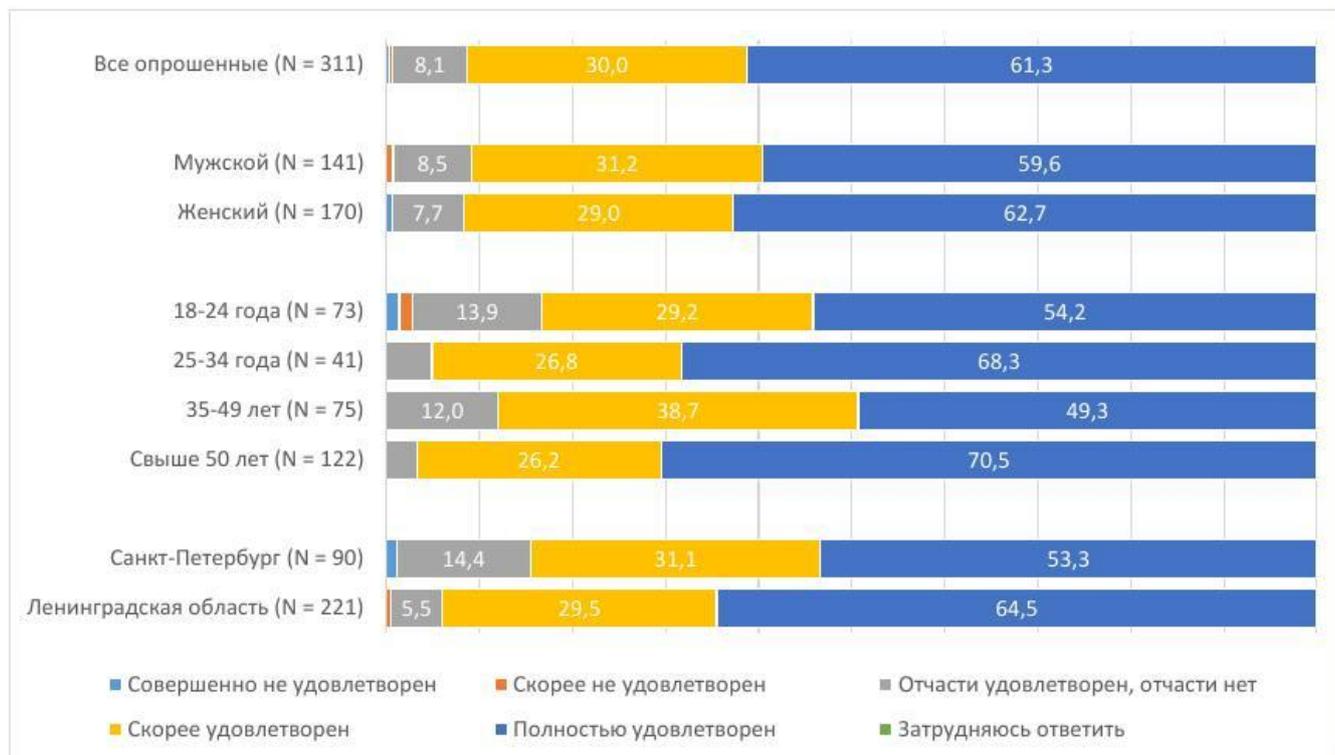


Рисунок 5.4.6.1 Распределение ответов на вопрос: «Пожалуйста, оцените, насколько Вы удовлетворены или не удовлетворены **КОЛИЧЕСТВОМ ОСТАНОВОЧНЫХ ПУНКТОВ (СТАНЦИЙ)** электричек в Санкт-Петербурге и Ленинградской области по типичным маршрутам Вашего следования», (% от числа респондентов, пользующихся этим видом транспорта, в разрезе социально-демографических групп)<sup>48</sup>

В таблице 5.4.6.1 показаны оценки удовлетворенности **количеством остановочных пунктов (станций)** электричек в Санкт-Петербурге и Ленинградской области по типичным маршрутам следования.

<sup>48</sup> Подписи к значениям менее 5% не показаны на рисунке для удобства. Детальные значения по каждому параметру можно посмотреть в соответствующей таблице, следующей за графиком.

**Таблица 5.4.6.1 Удовлетворенность КОЛИЧЕСТВОМ ОСТАНОВОЧНЫХ ПУНКТОВ (СТАНЦИЙ) электричек в Санкт-Петербурге и Ленинградской области по типичным маршрутам следования (% от числа респондентов, пользующихся этим видом транспорта)**

Социально-демографические характеристики	Совершенно не удовлетворен	Скорее не удовлетворен	Отчасти удовлетворен, отчасти нет	Скорее удовлетворен	Полностью удовлетворен	Трудно сказать
<b>Все опрошенные (N = 311)</b>	<b>0,3</b>	<b>0,3</b>	<b>8,1</b>	<b>30,0</b>	<b>61,3</b>	<b>0,0</b>
Мужской (N = 141)	0,0	0,7	8,5	31,2	59,6	0,0
Женский (N = 170)	0,6	0,0	7,7	29,0	62,7	0,0
18-24 года (N = 73)	1,4	1,4	13,9	29,2	54,2	0,0
25-34 года (N = 41)	0,0	0,0	4,9	26,8	68,3	0,0
35-49 лет (N = 75)	0,0	0,0	12,0	38,7	49,3	0,0
Свыше 50 лет (N = 122)	0,0	0,0	3,3	26,2	70,5	0,0
Санкт-Петербург (N = 90)	1,1	0,0	14,4	31,1	53,3	0,0
Ленинградская область (N = 221)	0,0	0,5	5,5	29,5	64,5	0,0

Больше всего тех, кто удовлетворен **количеством остановочных пунктов (станций)**, в **Выборгском** районе Ленинградской области – 97,9% удовлетворены этим параметром.

Второе место занимает **Гатчинский** район Ленинградской области со значением 94,1% удовлетворенных респондентов.

В **Тосненском** и **Всеволожском** районах Ленинградской области 91,9% и 91,6% опрошенных соответственно удовлетворены количеством остановочных пунктов.

## 5.4.7 Обустройство остановочных пунктов (станций) электричек

88,1% среди тех, кто пользуется электричками в Санкт-Петербурге и Ленинградской области удовлетворены **обустройством остановочных пунктов (станций)** электричек.

Существенных отличий между мужчинами и женщинами не выявлено. Жители Санкт-Петербурга реже высказывают позитивные оценки, чем жители Ленинградской области (83,1% против 90%).

Доля тех, кто не удовлетворен **обустройством остановочных пунктов** редко превышает 5%.

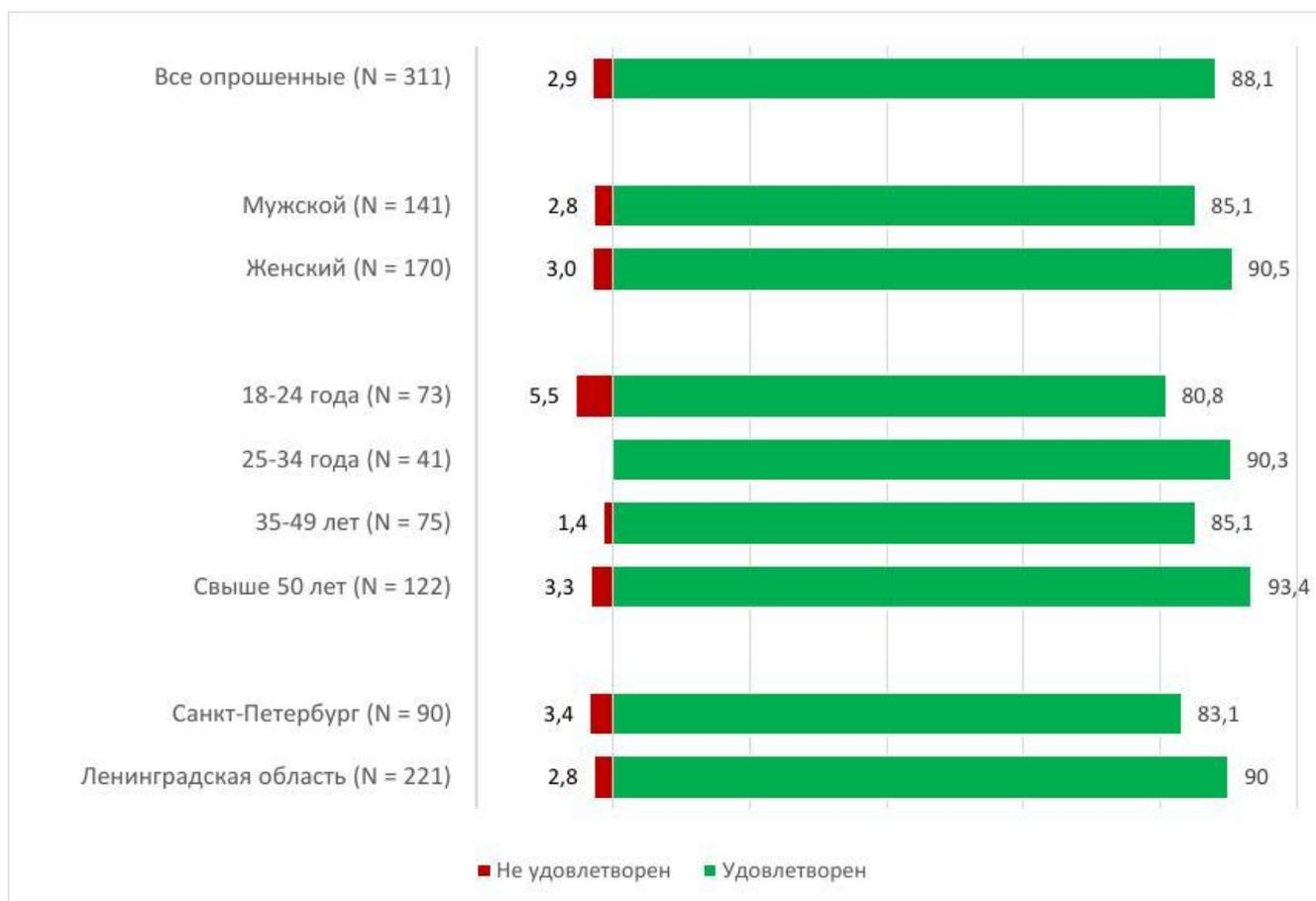


Рисунок 5.4.7.1 Распределение ответов на вопрос:  
*«Пожалуйста, оцените, насколько Вы удовлетворены или не удовлетворены ОБУСТРОЙСТВОМ ОСТАНОВОЧНЫХ ПУНКТОВ (СТАНЦИЙ) электричек в Санкт-Петербурге и Ленинградской области по типичным маршрутам Вашего следования», (% от числа респондентов, пользующихся этим видом транспорта, в разрезе социально-демографических групп)*

На рисунке 5.4.7.2 показан рейтинг удовлетворенности **обустройством остановочных пунктов (станций)** в разрезе детальных оценок по социально-демографическим характеристикам.

Опрошенные в возрасте 25-34 года и старше 50 лет чаще других дают положительные оценки (90,3% и 93,4% соответственно). Чаще неудовлетворенность высказывают опрошенные до 24 лет (5,5%).



Рисунок 5.4.7.2 Распределение ответов на вопрос: «Пожалуйста, оцените, насколько Вы удовлетворены или не удовлетворены **ОБУСТРОЙСТВОМ ОСТАНОВОЧНЫХ ПУНКТОВ (СТАНЦИЙ)** электричек в Санкт-Петербурге и Ленинградской области по типичным маршрутам Вашего следования», (% от числа респондентов, пользующихся этим видом транспорта, в разрезе социально-демографических групп)<sup>49</sup>

В таблице 5.4.7.1 показаны оценки удовлетворенности **обустройством остановочных пунктов (станций)** электричек в Санкт-Петербурге и Ленинградской области по типичным маршрутам следования.

<sup>49</sup> Подписи к значениям менее 5% не показаны на рисунке для удобства. Детальные значения по каждому параметру можно посмотреть в соответствующей таблице, следующей за графиком.

**Таблица 5.4.7.1 Удовлетворенность ОБУСТРОЙСТВОМ ОСТАНОВОЧНЫХ ПУНКТОВ (СТАНЦИЙ) электричек в Санкт-Петербурге и Ленинградской области по типичным маршрутам следования (% от числа респондентов, пользующихся этим видом транспорта)**

Социально-демографические характеристики	Совершенно не удовлетворен	Скорее не удовлетворен	Отчасти удовлетворен, отчасти нет	Скорее удовлетворен	Полностью удовлетворен	Трудно сказать
Все опрошенные (N = 311)	1,3	1,6	8,4	34,2	53,9	0,6
Мужской (N = 141)	0,0	2,8	11,3	32,6	52,5	0,7
Женский (N = 170)	2,4	0,6	5,9	35,5	55,0	0,6
18-24 года (N = 73)	1,4	4,1	13,7	39,7	41,1	0,0
25-34 года (N = 41)	0,0	0,0	9,8	29,3	61,0	0,0
35-49 лет (N = 75)	0,0	1,4	13,5	39,2	45,9	0,0
Свыше 50 лет (N = 122)	2,5	0,8	1,6	29,5	63,9	1,6
Санкт-Петербург (N = 90)	3,4	0,0	11,2	43,8	39,3	2,2
Ленинградская область (N = 221)	0,5	2,3	7,2	30,3	59,7	0,0

Больше всего тех, кто удовлетворен **обустройством остановочных пунктов (станций) электричек**, в **Выборгском** районе Ленинградской области – 98% удовлетворены этим параметром.

Второе место занимает **Гатчинский** район Ленинградской области со значением 88,2% удовлетворенных респондентов. При этом в **Гатчинском** районе чаще, чем в других, респонденты не удовлетворены данным параметром – 5,9%.

Также чаще других высказывают недовольство **обустройством остановочных пунктов (станций)** во **Всеволожском** районе Ленинградской области – 5,4% не удовлетворены этим параметром.

## 5.4.8 Безопасность остановочных пунктов (станций) электричек

89,4% среди тех, кто пользуется электричками в Санкт-Петербурге и Ленинградской области удовлетворены **безопасностью остановочных пунктов (станций)** электричек.

Существенных отличий между мужчинами и женщинами не выявлено. Опрошенные старше 50 лет чаще других дают положительные оценки (95,1%).

Чаще неудовлетворенность высказывают опрошенные до 24 лет (5,4%). Жители Санкт-Петербурга реже высказывают позитивные оценки, чем жители Ленинградской области (86,6% против 90,5%).

Доля тех, кто не удовлетворен **безопасностью остановочных пунктов (станций)** редко превышает 5%.

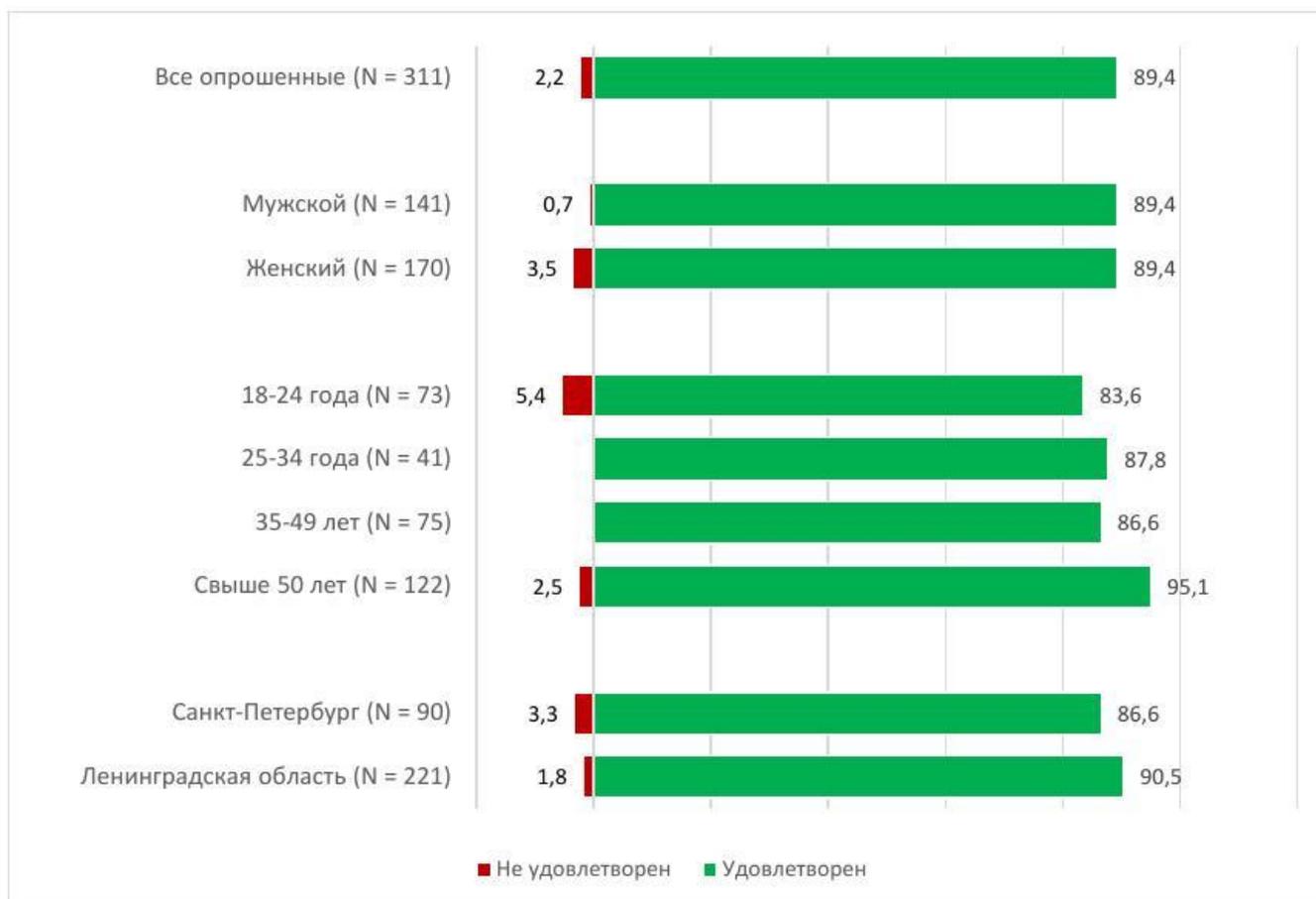


Рисунок 5.4.8.1 Распределение ответов на вопрос:  
*«Пожалуйста, оцените, насколько Вы удовлетворены или не удовлетворены БЕЗОПАСНОСТЬЮ ОСТАНОВОЧНЫХ ПУНКТОВ (СТАНЦИЙ) электричек в Санкт-Петербурге и Ленинградской области по типичным маршрутам Вашего следования», (% от числа респондентов, пользующихся этим видом транспорта, в разрезе социально-демографических групп)*

На рисунке 5.4.8.2 показан рейтинг удовлетворенности **безопасностью остановочных пунктов (станций)** в разрезе детальных оценок по социально-демографическим характеристикам.



Рисунок 5.4.8.2 Распределение ответов на вопрос: «Пожалуйста, оцените, насколько Вы удовлетворены или не удовлетворены **БЕЗОПАСНОСТЬЮ ОСТАНОВОЧНЫХ ПУНКТОВ (СТАНЦИЙ)** электричек в Санкт-Петербурге и Ленинградской области по типичным маршрутам Вашего следования», (% от числа респондентов, пользующихся этим видом транспорта, в разрезе социально-демографических групп)<sup>50</sup>

В таблице 5.4.8.1 показаны оценки удовлетворенности **безопасностью остановочных пунктов (станций)** электричек в Санкт-Петербурге и Ленинградской области по типичным маршрутам следования.

<sup>50</sup> Подписи к значениям менее 5% не показаны на рисунке для удобства. Детальные значения по каждому параметру можно посмотреть в соответствующей таблице, следующей за графиком.

**Таблица 5.4.8.1 Удовлетворенность БЕЗОПАСНОСТЬЮ ОСТАНОВОЧНЫХ ПУНКТОВ (СТАНЦИЙ) электричек в Санкт-Петербурге и Ленинградской области по типичным маршрутам следования (% от числа респондентов, пользующихся этим видом транспорта)**

Социально-демографические характеристики	Совершенно не удовлетворен	Скорее не удовлетворен	Отчасти удовлетворен, отчасти нет	Скорее удовлетворен	Полностью удовлетворен	Трудно сказать
<b>Все опрошенные (N = 311)</b>	<b>1,6</b>	<b>0,6</b>	<b>8,0</b>	<b>35,4</b>	<b>54,0</b>	<b>0,3</b>
Мужской (N = 141)	0,0	0,7	9,9	34,8	54,6	0,0
Женский (N = 170)	2,9	0,6	6,5	35,9	53,5	0,6
18-24 года (N = 73)	2,7	2,7	11,0	38,4	45,2	0,0
25-34 года (N = 41)	0,0	0,0	12,2	29,3	58,5	0,0
35-49 лет (N = 75)	0,0	0,0	13,3	41,3	45,3	0,0
Свыше 50 лет (N = 122)	2,5	0,0	1,6	32,0	63,1	0,8
Санкт-Петербург (N = 90)	3,3	0,0	8,9	43,3	43,3	1,1
Ленинградская область (N = 221)	0,9	0,9	7,7	32,1	58,4	0,0

Больше всего тех, кто удовлетворен **безопасностью остановочных пунктов (станций) электричек**, в **Выборгском** районе Ленинградской области – 95,9% удовлетворены этим параметром.

Второе место занимает **Тосненский** район Ленинградской области со значением 89,2% удовлетворенных респондентов.

На третьем месте – **Гатчинский** район Ленинградской области, где 88,2% опрошенных удовлетворены **безопасностью остановочных пунктов**. При этом, чаще, чем в других районах, здесь говорят о неудовлетворенности данным параметром – 2,9%.

## 5.4.9 Информационные сервисы на остановках (станциях) электричек

87,4% среди тех, кто пользуется электричками в Санкт-Петербурге и Ленинградской области удовлетворены **информационными сервисами на остановках (станциях)** электричек.

Существенных отличий между мужчинами и женщинами не выявлено. Опрошенные в возрасте 25-34 года и старше 50 лет чаще других дают положительные оценки (92,7% и 90,9% соответственно). Жители Санкт-Петербурга реже высказывают позитивные оценки, чем жители Ленинградской области (79,8% и 90,5% соответственно).

Уровень неудовлетворенности информационными сервисами на станциях электричек не превышает 5%. Мужчины и опрошенные в возрасте 25-34 года не высказали негативных оценок.

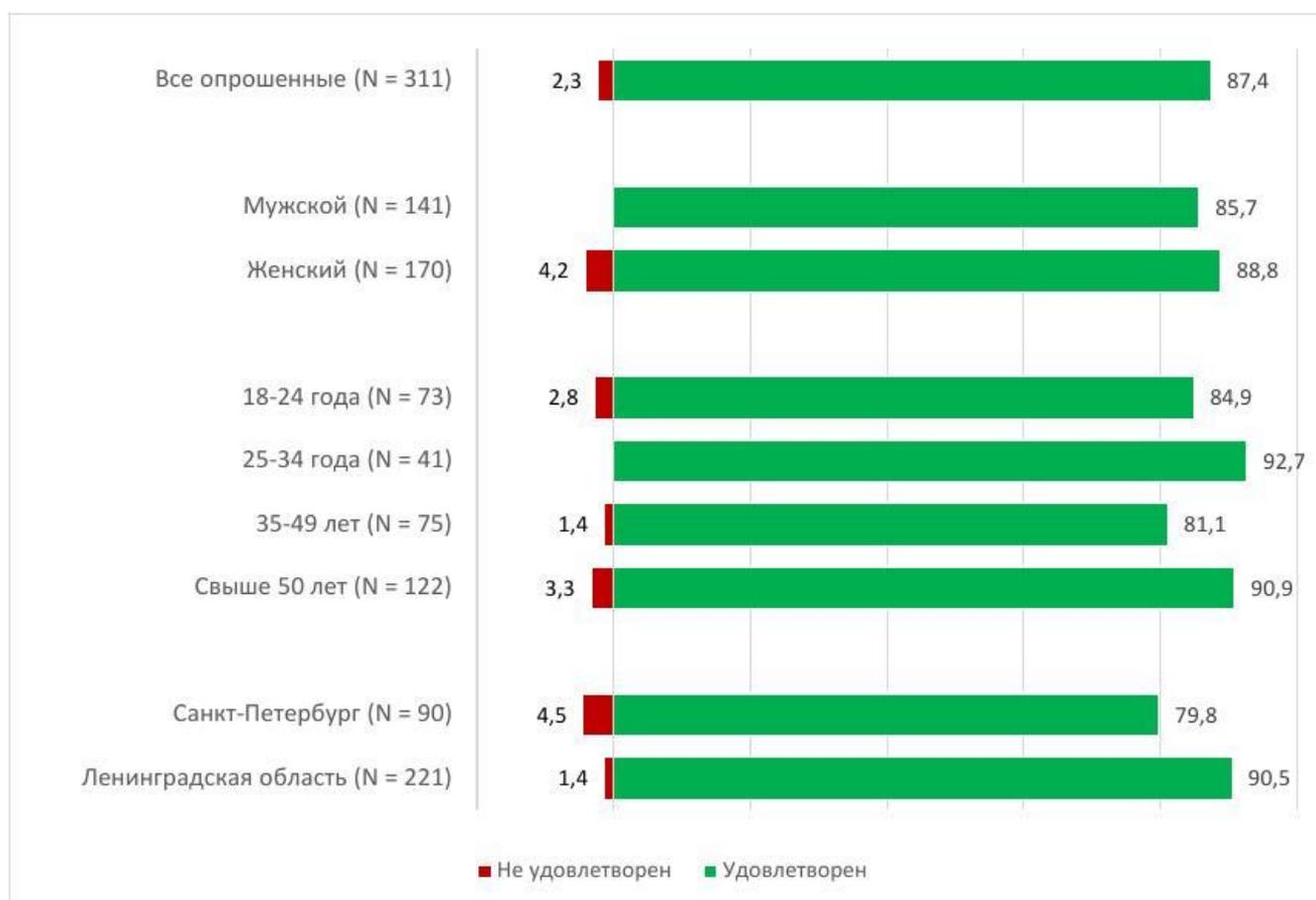


Рисунок 5.4.9.1 Распределение ответов на вопрос:  
*«Пожалуйста, оцените, насколько Вы удовлетворены или не удовлетворены ИНФОРМАЦИОННЫМИ СЕРВИСАМИ НА ОСТАНОВКАХ (СТАНЦИЯХ) электричек в Санкт-Петербурге и Ленинградской области по типичным маршрутам Вашего следования», (% от числа респондентов, пользующихся этим видом транспорта, в разрезе социально-демографических групп)*

На рисунке 5.4.9.2 показан рейтинг удовлетворенности **информационными сервисами на остановках (станциях)** в разрезе детальных оценок по социально-демографическим характеристикам.



Рисунок 5.4.9.2 Распределение ответов на вопрос:  
*«Пожалуйста, оцените, насколько Вы удовлетворены или не удовлетворены ИНФОРМАЦИОННЫМИ СЕРВИСАМИ НА ОСТАНОВКАХ (СТАНЦИЯХ) электричек в Санкт-Петербурге и Ленинградской области по типичным маршрутам Вашего следования», (% от числа респондентов, пользующихся этим видом транспорта, в разрезе социально-демографических групп)<sup>51</sup>*

В таблице ниже показаны оценки удовлетворенности **информационными сервисами на остановках (станциях)** электричек в Санкт-Петербурге и Ленинградской области по типичным маршрутам следования.

<sup>51</sup> Подписи к значениям менее 5% не показаны на рисунке для удобства. Детальные значения по каждому параметру можно посмотреть в соответствующей таблице, следующей за графиком.

**Таблица 5.4.9.1 Удовлетворенность ИНФОРМАЦИОННЫМИ СЕРВИСАМИ НА ОСТАНОВКАХ (СТАНЦИЯХ) электричек в Санкт-Петербурге и Ленинградской области по типичным маршрутам следования (% от числа респондентов, пользующихся этим видом транспорта)**

Социально-демографические характеристики	Совершенно не удовлетворен	Скорее не удовлетворен	Отчасти удовлетворен, отчасти нет	Скорее удовлетворен	Полностью удовлетворен	Трудно сказать
<b>Все опрошенные (N = 311)</b>	<b>1,3</b>	<b>1,0</b>	<b>9,7</b>	<b>28,4</b>	<b>59,0</b>	<b>0,6</b>
Мужской (N = 141)	0,0	0,0	13,6	29,3	56,4	0,7
Женский (N = 170)	2,4	1,8	6,5	27,6	61,2	0,6
18-24 года (N = 73)	1,4	1,4	11,0	34,2	50,7	1,4
25-34 года (N = 41)	0,0	0,0	7,3	22,0	70,7	0,0
35-49 лет (N = 75)	0,0	1,4	16,2	28,4	52,7	1,4
Свыше 50 лет (N = 122)	2,5	0,8	5,7	27,0	63,9	0,0
Санкт-Петербург (N = 90)	3,4	1,1	14,6	37,1	42,7	1,1
Ленинградская область (N = 221)	0,5	0,9	7,7	24,9	65,6	0,5

Больше всего тех, кто удовлетворен **информационными сервисами на остановках (станциях)**, в **Выборгском** районе Ленинградской области – 98% удовлетворены этим параметром.

Второе место занимает **Гатчинский** район Ленинградской области со значением 88,2% удовлетворенных респондентов.

Худшие оценки **информационных сервисов на станциях электричек** в **Тосненском** районе Ленинградской области – 2,8% не удовлетворены этим параметром.

### 5.4.10 Обустроенность подземных/наземных переходов к станциям электричек

86,2% среди тех, кто пользуется электричками в Санкт-Петербурге и Ленинградской области удовлетворены **обустроенностью подземных/наземных переходов к станциям** электричек.

Доля неудовлетворенных среди мужчин выше, чем среди женщин (6,5% против 1,8%). Опрошенные в возрасте 25-34 года и старше 50 лет склонны чаще давать положительные оценки (92,5% и 93,3% соответственно). Жители Санкт-Петербурга реже высказывают позитивные оценки, чем жители Ленинградской области (76,4% и 90,3% соответственно).

Доля тех, кто не удовлетворен **обустроенностью подземных/наземных переходов к станциям** не превышает 10%. Наибольшая доля неудовлетворенных среди опрошенных в возрасте от 18 до 24 лет (8,2%).

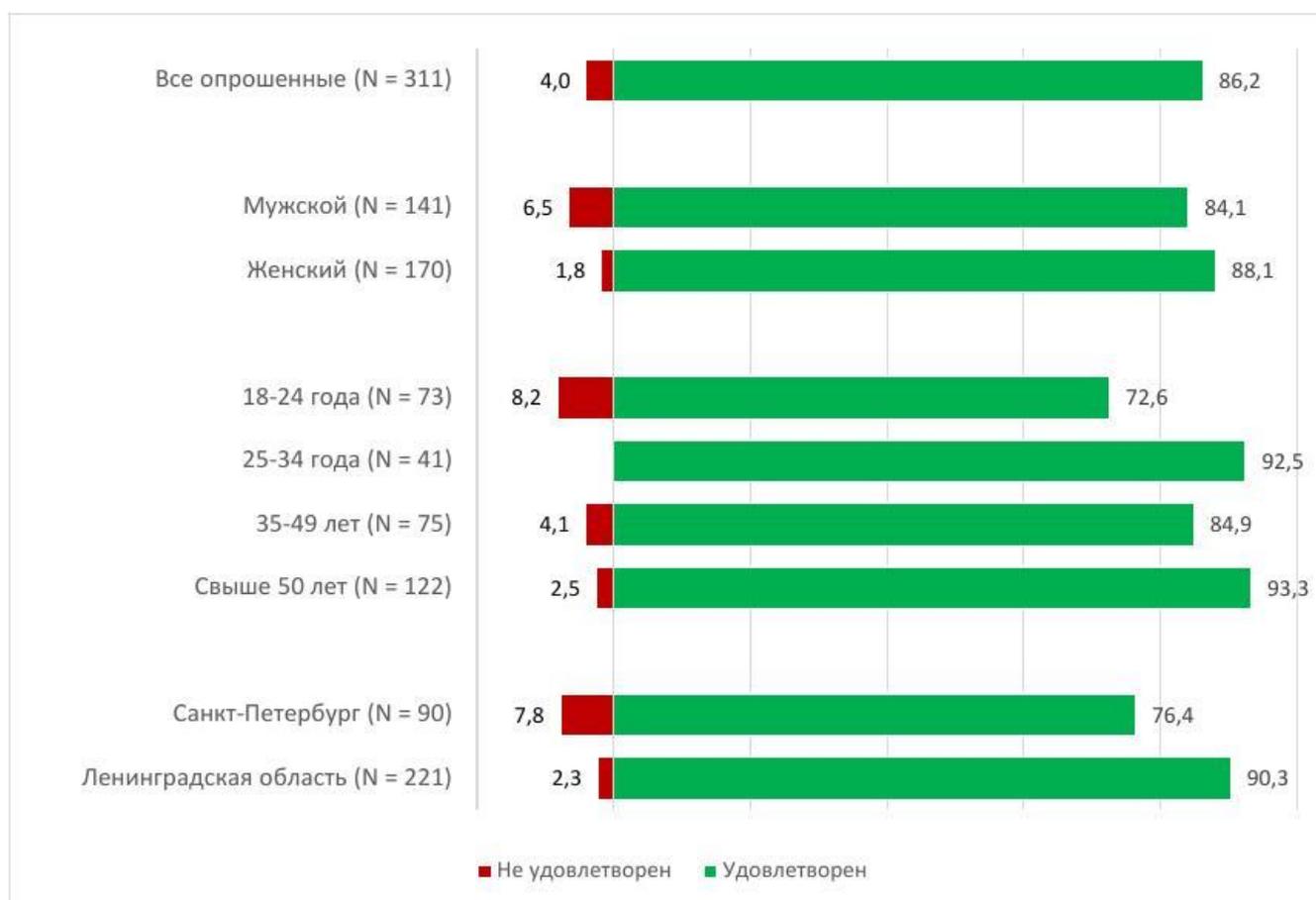


Рисунок 5.4.10.1 Распределение ответов на вопрос: «Пожалуйста, оцените, насколько Вы удовлетворены или не удовлетворены **ОБУСТРОЕННОСТЬЮ ПОДЗЕМНЫХ/НАЗЕМНЫХ ПЕРЕХОДОВ К СТАНЦИЯМ** электричек в Санкт-Петербурге и Ленинградской области по типичным маршрутам Вашего следования», (% от числа респондентов, пользующихся этим видом транспорта, в разрезе социально-демографических групп)

На рисунке 5.4.10.2 показан рейтинг удовлетворенности **обустроенностью подземных/наземных переходов к станциям** в разрезе детальных оценок по социально-демографическим характеристикам.

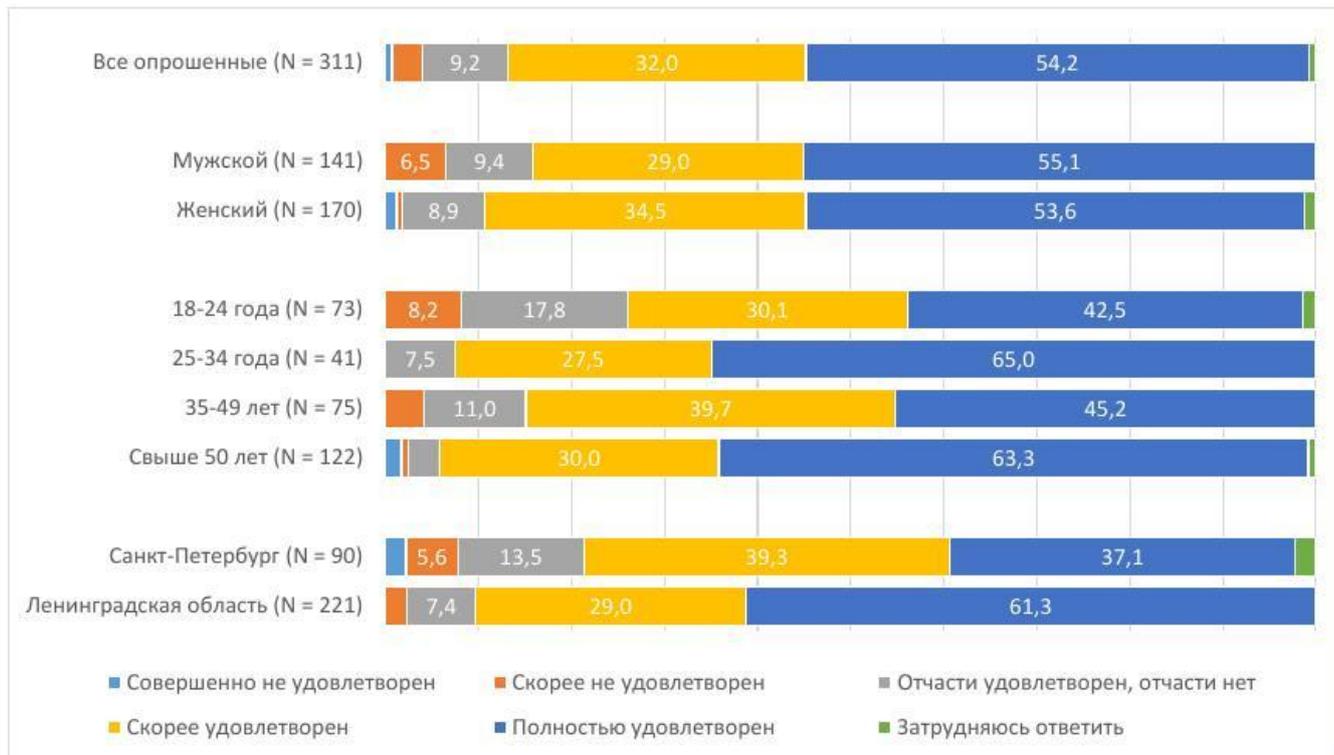


Рисунок 5.4.10.2 Распределение ответов на вопрос:  
*«Пожалуйста, оцените, насколько Вы удовлетворены или не удовлетворены ОБУСТРОЕННОСТЬЮ ПОДЗЕМНЫХ/НАЗЕМНЫХ ПЕРЕХОДОВ К СТАНЦИЯМ электричек в Санкт-Петербурге и Ленинградской области по типичным маршрутам Вашего следования», (% от числа респондентов, пользующихся этим видом транспорта, в разрезе социально-демографических групп)<sup>52</sup>*

В таблице 5.4.10.1 показаны оценки удовлетворенности **обустроенностью подземных/наземных переходов к станциям** электричек в Санкт-Петербурге и Ленинградской области по типичным маршрутам следования.

<sup>52</sup> Подписи к значениям менее 5% не показаны на рисунке для удобства. Детальные значения по каждому параметру можно посмотреть в соответствующей таблице, следующей за графиком.

**Таблица 5.4.10.1 Удовлетворенность ОБУСТРОЕННОСТЬЮ ПОДЗЕМНЫХ/НАЗЕМНЫХ ПЕРЕХОДОВ К СТАНЦИЯМ** электричек в Санкт-Петербурге и Ленинградской области по типичным маршрутам следования (*% от числа респондентов, пользующихся этим видом транспорта*)

<b>Социально-демографические характеристики</b>	Совершенно не удовлетворен	Скорее не удовлетворен	Отчасти удовлетворен, отчасти нет	Скорее удовлетворен	Полностью удовлетворен	Трудно сказать
<b>Все опрошенные (N = 311)</b>	<b>0,7</b>	<b>3,3</b>	<b>9,2</b>	<b>32,0</b>	<b>54,2</b>	<b>0,7</b>
Мужской (N = 141)	0,0	6,5	9,4	29,0	55,1	0,0
Женский (N = 170)	1,2	0,6	8,9	34,5	53,6	1,2
18-24 года (N = 73)	0,0	8,2	17,8	30,1	42,5	1,4
25-34 года (N = 41)	0,0	0,0	7,5	27,5	65,0	0,0
35-49 лет (N = 75)	0,0	4,1	11,0	39,7	45,2	0,0
Свыше 50 лет (N = 122)	1,7	0,8	3,3	30,0	63,3	0,8
Санкт-Петербург (N = 90)	2,2	5,6	13,5	39,3	37,1	2,2
Ленинградская область (N = 221)	0,0	2,3	7,4	29,0	61,3	0,0

Больше всего тех, кто удовлетворен **обустроенностью подземных/наземных переходов к станциям**, в **Выборгском** районе Ленинградской области – 95,9% удовлетворены этим параметром.

Второе место занимает **Гатчинский** район Ленинградской области со значением 91,2% удовлетворенных респондентов.

На третьем месте – **Тосненский** район Ленинградской области, где 90,5% опрошенных удовлетворены **обустроенностью подземных/наземных переходов к станциям**.

Худшие оценки во **Всеволожском** районе, где доля неудовлетворенных составляет 8,8%.

### 5.4.11 Удобство оплаты проезда в электричках

90,5% среди тех, кто пользуется электричками в Санкт-Петербурге и Ленинградской области, удовлетворены **удобством оплаты проезда** в электричках.

Существенных отличий между мужчинами и женщинами не выявлено. Доля позитивных оценок выше в возрастных группах 25-34 года и старше 50 лет (95% и 93,4%).

Доля тех, кто не удовлетворен **удобством оплаты проезда** не превышает 7%. Наибольшая неудовлетворенность наблюдается среди опрошенных в возрасте 35-49 лет (6,8%).

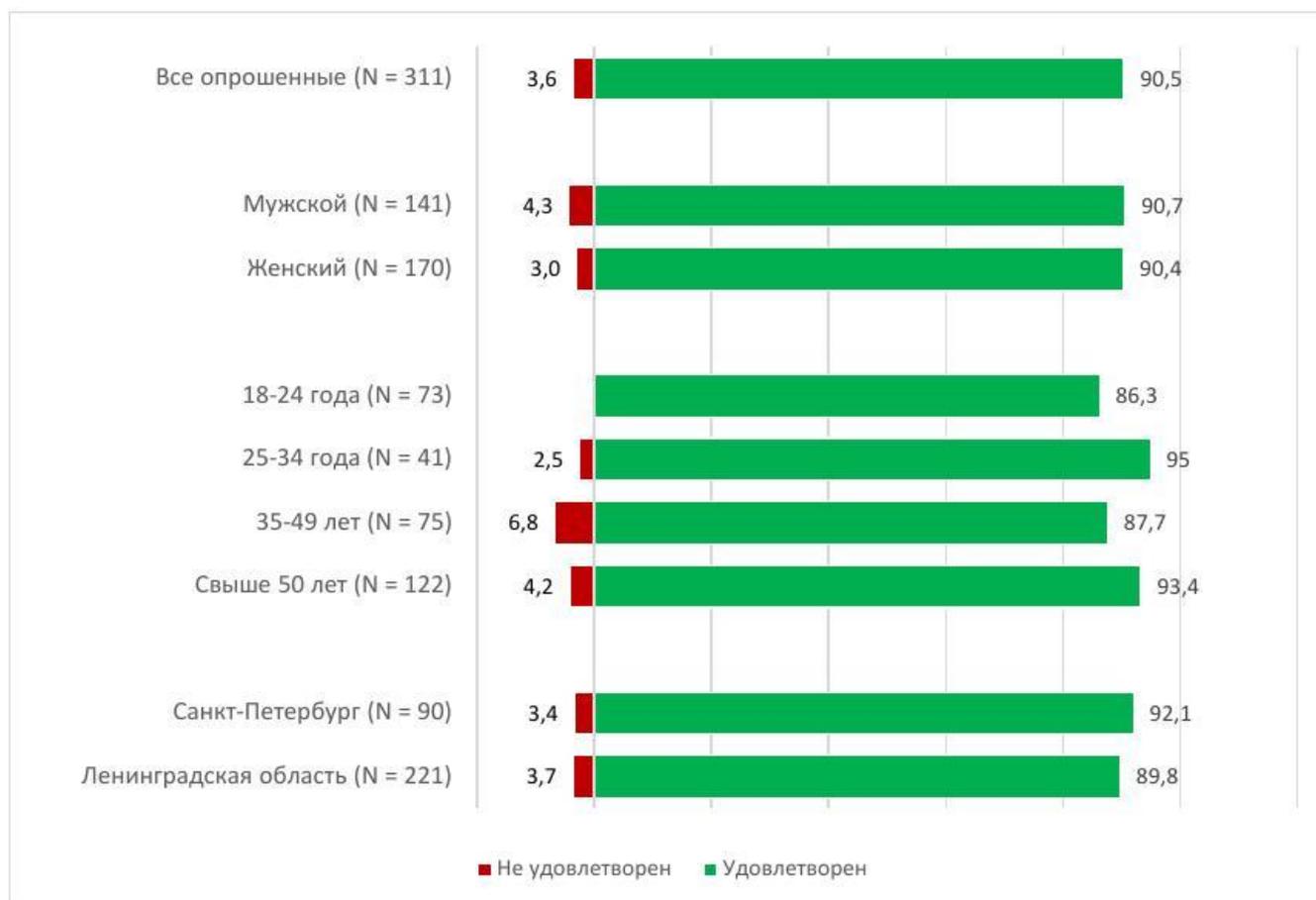


Рисунок 5.4.11.1 Распределение ответов на вопрос: «Пожалуйста, оцените, насколько Вы удовлетворены или не удовлетворены **УДОБСТВОМ ОПЛАТЫ ПРОЕЗДА** в электричках в Санкт-Петербурге и Ленинградской области по типичным маршрутам Вашего следования», (% от числа респондентов, пользующихся этим видом транспорта, в разрезе социально-демографических групп)

На рисунке 5.4.11.2 показан рейтинг удовлетворенности **удобством оплаты проезда** в разрезе детальных оценок по социально-демографическим характеристикам.

Жители Санкт-Петербурга реже высказывают строго позитивные оценки, чем жители Ленинградской области (48,3% и 63,1% соответственно).

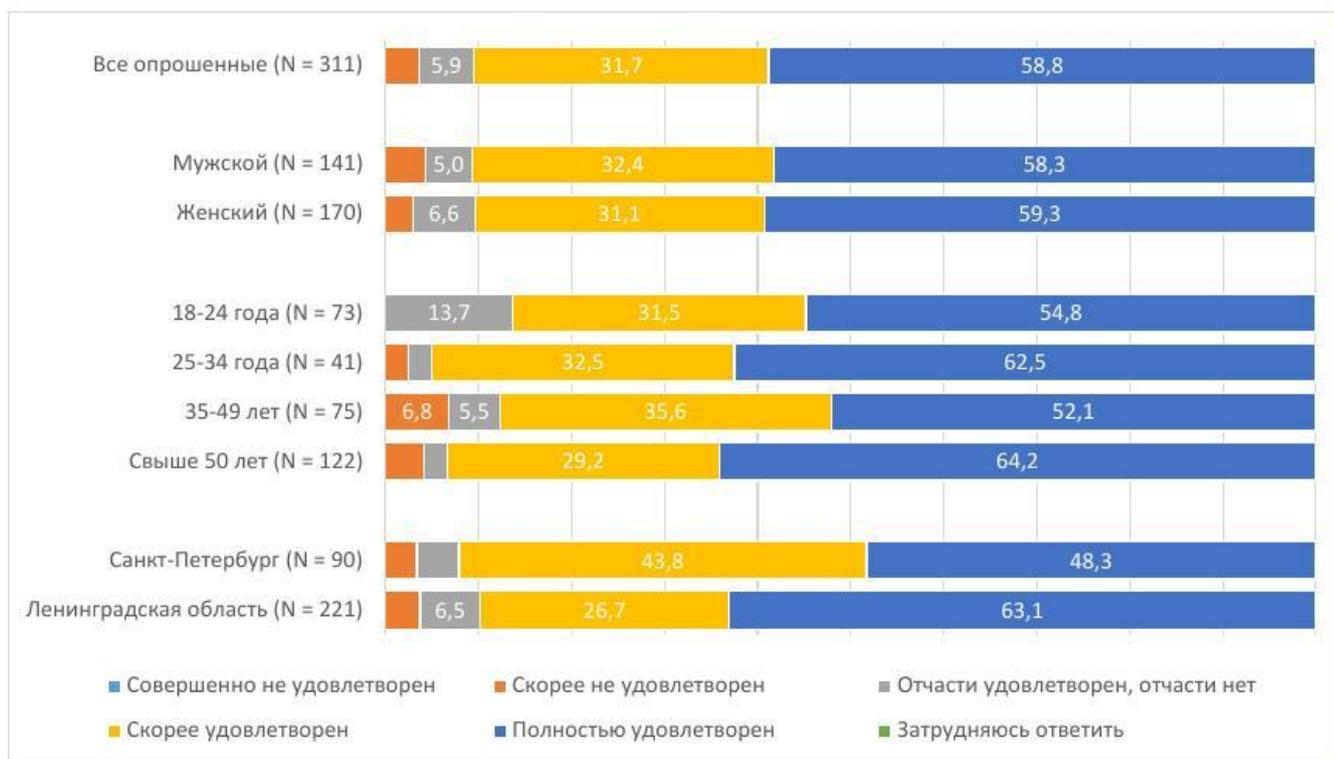


Рисунок 5.4.11.2 Распределение ответов на вопрос: «Пожалуйста, оцените, насколько Вы удовлетворены или не удовлетворены **УДОБСТВОМ ОПЛАТЫ ПРОЕЗДА** в электричках в Санкт-Петербурге и Ленинградской области по типичным маршрутам Вашего следования», (% от числа респондентов, пользующихся этим видом транспорта, в разрезе социально-демографических групп)<sup>53</sup>

В таблице 5.4.11.1 показаны оценки удовлетворенности **удобством оплаты проезда** в электричках в Санкт-Петербурге и Ленинградской области по типичным маршрутам следования.

<sup>53</sup> Подписи к значениям менее 5% не показаны на рисунке для удобства. Детальные значения по каждому параметру можно посмотреть в соответствующей таблице, следующей за графиком.

**Таблица 5.4.11.1 Удовлетворенность УДОБСТВОМ ОПЛАТЫ ПРОЕЗДА в электричках в Санкт-Петербурге и Ленинградской области по типичным маршрутам следования**  
(% от числа респондентов, пользующихся этим видом транспорта)

Социально-демографические характеристики	Совершенно не удовлетворен	Скорее не удовлетворен	Отчасти удовлетворен, отчасти нет	Скорее удовлетворен	Полностью удовлетворен	Трудно сказать
<b>Все опрошенные (N = 311)</b>	<b>0,0</b>	<b>3,6</b>	<b>5,9</b>	<b>31,7</b>	<b>58,8</b>	<b>0,0</b>
Мужской (N = 141)	0,0	4,3	5,0	32,4	58,3	0,0
Женский (N = 170)	0,0	3,0	6,6	31,1	59,3	0,0
18-24 года (N = 73)	0,0	0,0	13,7	31,5	54,8	0,0
25-34 года (N = 41)	0,0	2,5	2,5	32,5	62,5	0,0
35-49 лет (N = 75)	0,0	6,8	5,5	35,6	52,1	0,0
Свыше 50 лет (N = 122)	0,0	4,2	2,5	29,2	64,2	0,0
Санкт-Петербург (N = 90)	0,0	3,4	4,5	43,8	48,3	0,0
Ленинградская область (N = 221)	0,0	3,7	6,5	26,7	63,1	0,0

Больше всего тех, кто удовлетворен **удобством оплаты проезда**, в **Гатчинском** районе Ленинградской области – 97% удовлетворены этим параметром.

Второе место занимает **Выборгский** район Ленинградской области со значением 95,9% удовлетворенных респондентов.

Худшие оценки **удобства оплаты проезда** в **Тосненском** районе Ленинградской области – 6,8% не удовлетворены этим параметром.

## 5.4.12 Стоимость проезда в электричках

74,1% среди тех, кто пользуется электричками в Санкт-Петербурге и Ленинградской области, удовлетворены **стоимостью проезда** в электричках.

Женщины чаще мужчин склонны давать положительные оценки удовлетворенности стоимостью проезда (80,5% против 66,1%).

Жители Санкт-Петербурга чаще высказывают отрицательные оценки, чем жители Ленинградской области (19,2% и 9,2% соответственно).

Доля тех, кто не удовлетворен **стоимостью проезда** максимальна среди опрошенных 35-49 лет – 23,8%.

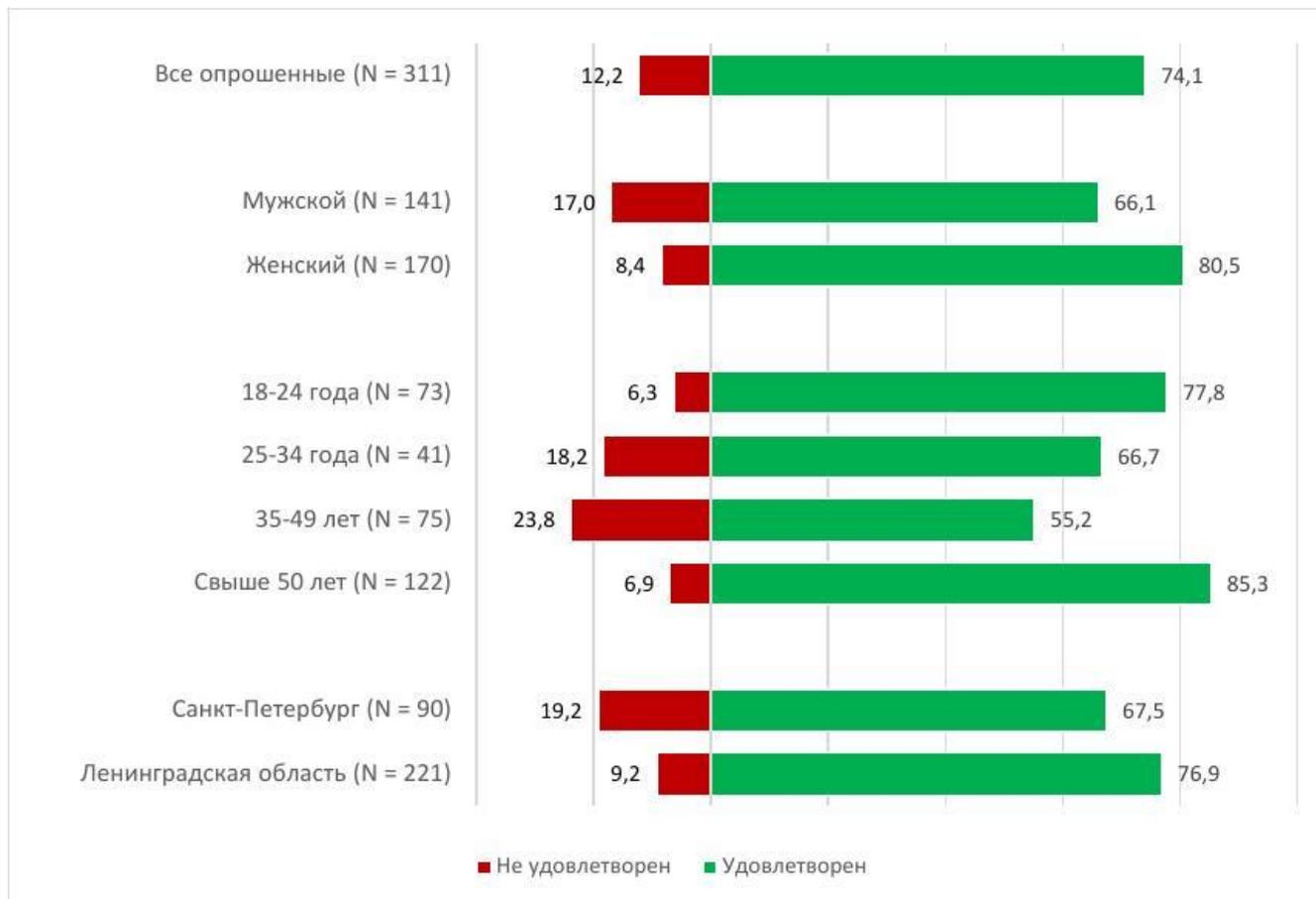


Рисунок 5.4.12.1 Распределение ответов на вопрос:  
*«Пожалуйста, оцените, насколько Вы удовлетворены или не удовлетворены **СТОИМОСТЬЮ ПРОЕЗДА** в электричках в Санкт-Петербурге и Ленинградской области по типичным маршрутам Вашего следования», (% от числа респондентов, пользующихся этим видом транспорта, в разрезе социально-демографических групп)*

На рисунке 5.4.12.2 показан рейтинг удовлетворенности **стоимостью проезда** в разрезе детальных оценок по социально-демографическим характеристикам.

Уровень удовлетворенности снижается с возрастом за исключением опрошенных старше 50 лет, среди них 58,3% полностью удовлетворены.



Рисунок 5.4.12.2 Распределение ответов на вопрос: «Пожалуйста, оцените, насколько Вы удовлетворены или не удовлетворены **СТОИМОСТЬЮ ПРОЕЗДА** в электричках в Санкт-Петербурге и Ленинградской области по типичным маршрутам Вашего следования», (% от числа респондентов, пользующихся этим видом транспорта, в разрезе социально-демографических групп)<sup>54</sup>

В таблице 5.4.12.1 показаны оценки удовлетворенности **стоимостью проезда** в электричках в Санкт-Петербурге и Ленинградской области по типичным маршрутам следования.

<sup>54</sup> Подписи к значениям менее 5% не показаны на рисунке для удобства. Детальные значения по каждому параметру можно посмотреть в соответствующей таблице, следующей за графиком.

**Таблица 5.4.12.1 Удовлетворенность СТОИМОСТЬЮ ПРОЕЗДА в электричках в Санкт-Петербурге и Ленинградской области по типичным маршрутам следования (% от числа респондентов, пользующихся этим видом транспорта)**

Социально-демографические характеристики	Совершенно не удовлетворен	Скорее не удовлетворен	Отчасти удовлетворен, отчасти нет	Скорее удовлетворен	Полностью удовлетворен	Трудно сказать
<b>Все опрошенные (N = 311)</b>	<b>5,4</b>	<b>6,8</b>	<b>13,7</b>	<b>27,7</b>	<b>46,4</b>	<b>0,0</b>
Мужской (N = 141)	7,3	9,7	16,9	27,4	38,7	0,0
Женский (N = 170)	3,9	4,5	11,0	27,9	52,6	0,0
18-24 года (N = 73)	0,0	6,3	15,9	34,9	42,9	0,0
25-34 года (N = 41)	12,1	6,1	15,2	27,3	39,4	0,0
35-49 лет (N = 75)	11,9	11,9	20,9	22,4	32,8	0,0
Свыше 50 лет (N = 122)	2,6	4,3	7,8	27,0	58,3	0,0
Санкт-Петербург (N = 90)	8,4	10,8	13,3	26,5	41,0	0,0
Ленинградская область (N = 221)	4,1	5,1	13,8	28,2	48,7	0,0

Больше всего тех, кто удовлетворен **стоимостью проезда**, во **Всеволожском** районе Ленинградской области – 87,9% удовлетворены этим параметром.

Второе место занимает **Гатчинский** район Ленинградской области со значением 87,9% удовлетворенных респондентов.

Худшие оценки стоимости проезда в **Тосненском** районе Ленинградской области – 22,2% не удовлетворены этим параметром.

### 5.4.13 Способы оплаты проезда в электричке

Большинство опрошенных (83,6%) оплачивают отдельно каждую поездку. Месячным проездным билетом обычно пользуются 12,2% опрошенных пассажиров электричек. Только 1,9% опрошенных пользуются проездным билетом на количество поездок.

Разовая оплата проезда в электричках популярнее среди опрошенных в Ленинградской области, чем среди жителей Санкт-Петербурга (88,2% и 72,2% соответственно).

Жители Санкт-Петербурга, напротив, чаще используют месячный проездной билет (23,3% и 7,7% соответственно). Больше всего тех, кто использует месячный проездной билет среди 25-34-летних (19,5%) и опрошенных старше 50 лет (17,2%), реже всего этот способ используют пассажиры в возрасте до 24 лет.



Рисунок 5.4.13.1 Распределение ответов на вопрос: «Скажите, Вы обычно оплачиваете проезд в электричке отдельно за каждую поездку или же у Вас есть проездной билет?», (% от числа респондентов, пользующихся этим видом транспорта, в разрезе социально-демографических групп)<sup>55</sup>

<sup>55</sup> Подписи к значениям менее 5% не показаны на рисунке для удобства. Детальные значения по каждому параметру можно посмотреть в соответствующей таблице, следующей за графиком.

Чаще всего проездной билет на количество поездок используют опрошенные старше 50 лет (3,3%) и младше 25 лет (2,7%).

В таблице 5.4.13.1 показана популярность отдельных **способов оплаты проезда** в электричке в Санкт-Петербурге и Ленинградской области.

**Таблица 5.4.13.1 Способы оплаты проезда в электричке Санкт-Петербурге и Ленинградской области** (% от числа респондентов, пользующихся этим видом транспорта)

<b>Социально-демографические характеристики</b>	Оплачиваю отдельно каждую поездку	Есть проездной билет (месячный)	Есть проездной билет (на количество поездок)	Другое
<b>Все опрошенные (N = 311)</b>	<b>83,6</b>	<b>12,2</b>	<b>1,9</b>	<b>2,3</b>
Мужской (N = 141)	80,9	13,5	2,1	3,5
Женский (N = 170)	85,9	11,2	1,8	1,2
18-24 года (N = 73)	93,2	4,1	2,7	0
25-34 года (N = 41)	78	19,5	0	2,4
35-49 лет (N = 75)	89,3	8	0	2,7
Свыше 50 лет (N = 122)	76,2	17,2	3,3	3,3
Санкт-Петербург (N = 90)	72,2	23,3	2,2	2,2
Ленинградская область (N = 221)	88,2	7,7	1,8	2,3

Чаще всего респонденты оплачивают отдельно каждую поездку. Остальные способы оплаты используются значительно реже. Опрошенные **Выборгского** района Ленинградской области используют данный способ оплаты в 95,9% случаев.

Проездные билеты (месячный и на количество поездок) чаще используются в **Гатчинском** районе Ленинградской области (11,8% и 8,8%, соответственно).

## 5.5 Уровень удовлетворенности метро

Среди респондентов, пользующихся метро, удовлетворенность данным видом транспорта по всем атрибутам составила 91,3%. Жители Ленинградской области в целом оценивают метро лучше, чем жители Санкт-Петербурга (94,7% и 89,9% соответственно).

Существенных отличий между мужчинами и женщинами в ходе опроса не обнаружено. Стоит отметить, что опрошенные в Ленинградской области старше 24 лет оценивают метро с незначительной разницей, но более положительно, чем 18-24-летние.

Максимальная оценка уровня удовлетворенности среди опрошенных наблюдается в Ленинградской области у респондентов старше 50 лет – 96,3%. Самая низкая оценка – среди опрошенных в возрасте от 35 до 49 лет в Санкт-Петербурге (87%).

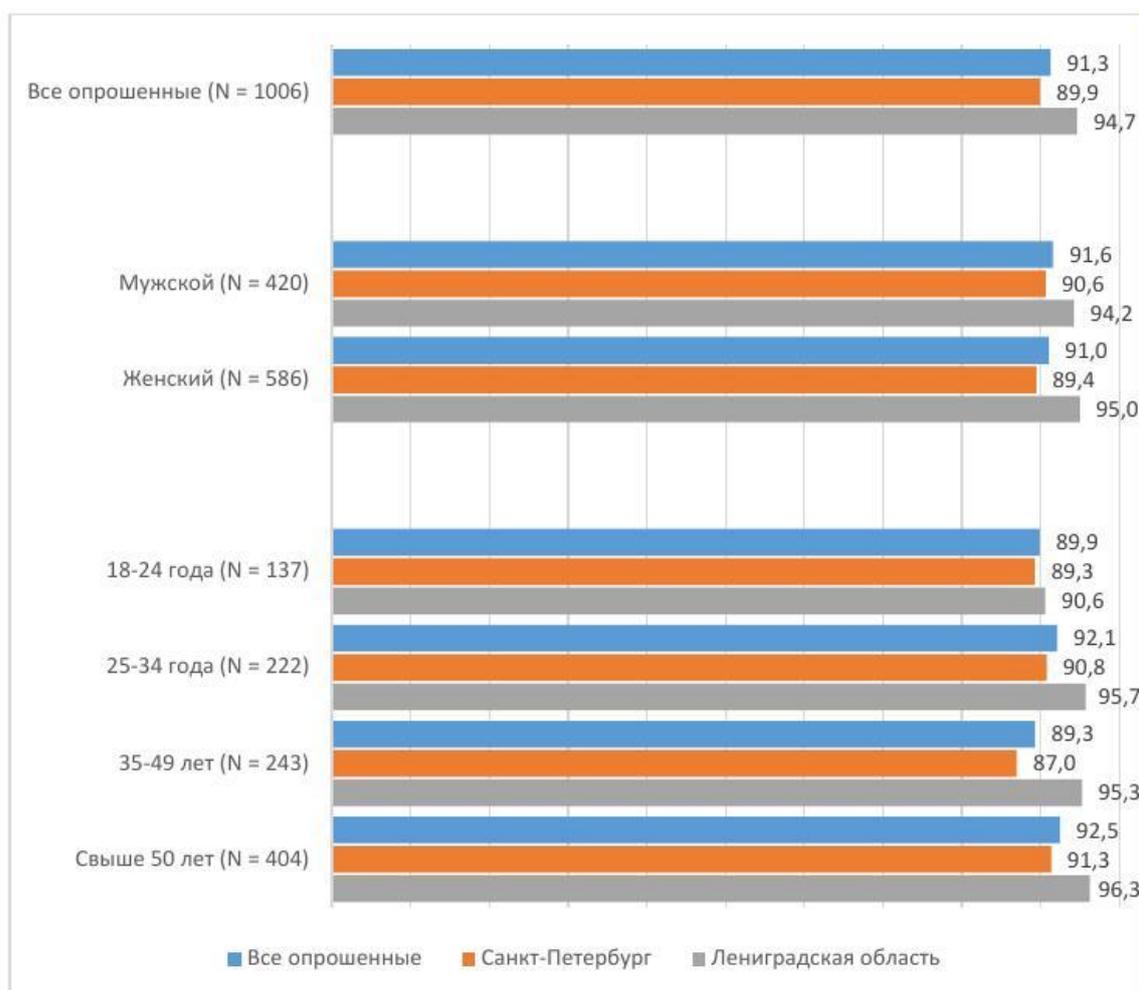


Рисунок 5.5.1 Доля тех, кто скорее или полностью удовлетворен метро в разрезе социально-демографических групп, (% от всех оценок)

Максимальные оценки уровня удовлетворенности метро наблюдаются в **Кировском** районе Ленинградской области (97,6%). Хуже всего оценили метро в **Калининском** районе (75%).

Если сопоставить доли в целом удовлетворенных и в целом не удовлетворенных без учета затруднившихся ответить и тех, кто отчасти удовлетворен, отчасти нет, то тройка лидирующих аспектов будет выглядеть следующим образом.

Среди всех атрибутов метро максимальное число набрал **интервал движения поездов** - больше всего удовлетворенных пассажиров (96,4%). На втором месте с небольшим отрывом - **удобство расписания** (95,7% удовлетворены). Замыкает тройку – **удобство оплаты проезда** (95%).

Больше всего респондентов не удовлетворены такими параметрами, как **стоимость проезда** (8,8%) и **количество станций** (4,4%).

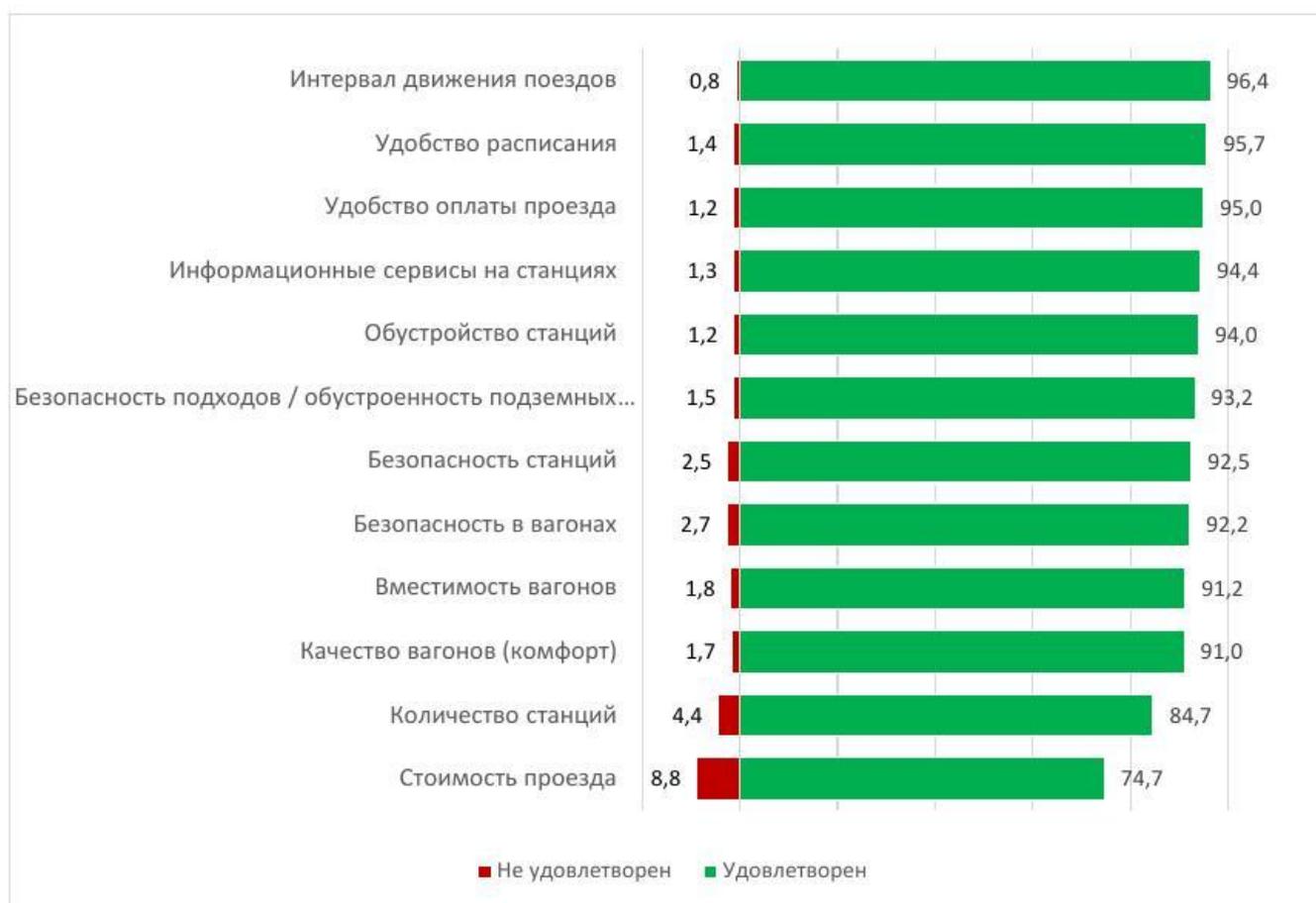


Рисунок 5.5.2 *Уровень удовлетворенности разными аспектами метро, (в среднем по выборке, % от числа респондентов, пользующихся этим видом транспорта, N = 1006)*

На рисунке ниже показан рейтинг удовлетворенности разными аспектами **метро**. Первым показан аспект, который имеет наибольшее число полностью удовлетворенных пассажиров. Замыкает рейтинг аспект, имеющий минимальное число тех, кто полностью удовлетворен.

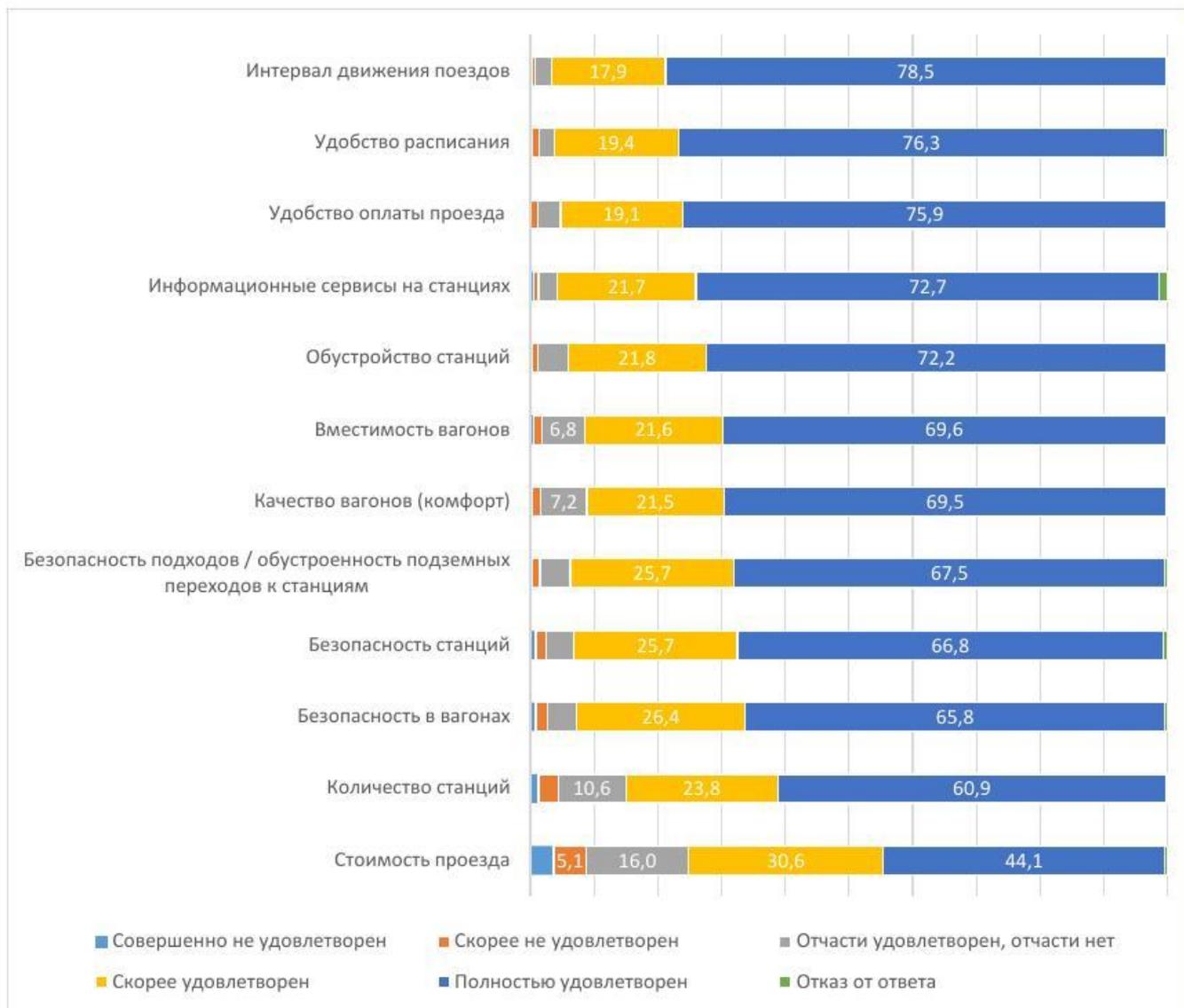


Рисунок 5.5.3 *Уровень удовлетворенности разными аспектами метро, (в среднем по выборке, % от числа респондентов, пользующихся этим видом транспорта, N = 1006)<sup>56</sup>*

<sup>56</sup> Подписи к значениям менее 5% не показаны на рисунке для удобства. Детальные значения по каждому параметру можно посмотреть в соответствующей таблице, следующей за графиком.

В таблице ниже показан рейтинг уровня удовлетворенности разными аспектами метро по убыванию доли полностью удовлетворенных в разрезе детальных оценок каждого из аспектов.

**Таблица 5.5.1 Уровень удовлетворенности разными аспектами метро**  
(в среднем по выборке, % от числа респондентов, пользующихся этим видом транспорта, N = 1006)

Аспекты метро	Совершенно не удовлетворен	Скорее не удовлетворен	Отчасти удовлетворен, отчасти нет	Скорее удовлетворен	Полностью удовлетворен	Отказ от ответа
Интервал движения поездов	0,2	0,6	2,5	17,9	78,5	0,3
Удобство расписания	0,4	1	2,4	19,4	76,3	0,5
Удобство оплаты проезда (виды оплаты проезда (наличный и безналичный расчет), проездные билеты (разовые, абонементы, единые)	0,1	1,1	3,6	19,1	75,9	0,2
Информационные сервисы на станциях	0,5	0,8	3	21,7	72,7	1,3
Обустройство станций	0,3	0,9	4,7	21,8	72,2	0,2
Вместимость вагонов	0,5	1,3	6,8	21,6	69,6	0,3
Качество вагонов (комфорт)	0,3	1,4	7,2	21,5	69,5	0,2
Безопасность подходов обустроенность подземных переходов к станциям	0,4	1,1	4,8	25,7	67,5	0,5
Безопасность станций	0,9	1,6	4,3	25,7	66,8	0,7
Безопасность в вагонах	0,9	1,8	4,6	26,4	65,8	0,5
Количество станций	1,3	3,1	10,6	23,8	60,9	0,3
Стоимость проезда	3,7	5,1	16	30,6	44,1	0,5

Общий уровень удовлетворенности различными аспектами метро в целом соотносится с оценками, показанными в предыдущих таблицах. Так, из таблицы 5.5.2 видно, что мужчины как правило дают оценки несколько выше, чем женщины, хотя, эти отличия не существенны.

Можно отметить, что опрошенные в возрасте 25-34 года и старше 50 лет как правило оценивают все характеристики выше, чем респонденты других возрастов. Жители Ленинградской области также дают чуть более высокие оценки по всем характеристикам.

**Таблица 5.5.2 Уровень удовлетворенности разными аспектами метро разными социально-демографическими группами (% от числа респондентов, пользующихся этим видом транспорта)**

Социально-демографические характеристики	Общая оценка	Удобство расписания	Интервал движения	Вместимость транспорта	Качество транспорта (комфорт)	Безопасность	Количество остановочных пунктов	Обустройство остановочных пунктов	Безопасность остановочных пунктов	Информационные сервисы на станциях	Безопасность подходов к станциям	Удобство оплаты проезда	Стоимость проезда
Все опрошенные (N = 1006)	91,3	95,7	96,4	91,2	90,9	92,2	84,7	93,9	92,5	94,4	93,2	95	74,6
Мужской (N = 420)	91,6	94,7	96,7	91,9	91,4	94,2	83,7	93,6	93,1	93,9	93,9	94,4	77,3
Женский (N = 586)	91,0	96,4	96,2	90,6	90,6	90,8	85,3	94,2	92,1	94,7	92,7	95,4	72,7
18-24 года (N = 137)	89,9	93,4	95,6	83,9	88,3	89	87,6	92	91,9	94,9	93,3	95,5	72,5
25-34 года (N = 222)	92,1	97,3	97,7	92,3	91,4	93,7	81,2	94,6	93,7	97,3	93,6	96,3	75,7
35-49 лет (N = 243)	89,3	94,2	94,2	91,8	87,7	91,3	80,9	93	88,3	92,1	91,1	92,3	74
Свыше 50 лет (N = 404)	92,5	96,5	97,3	92,6	93,6	93	87,9	94,7	94,5	94	94,2	95,6	75,1
Санкт-Петербург (N = 722)	89,9	94,6	95,7	89,9	90	91,8	82,5	92,5	91,6	92,7	91,7	93,6	72,1
Ленинградская область (N = 284)	94,7	98,6	98,2	94,4	93,3	93,3	90,1	97,5	94,7	98,6	97,1	98,5	81,3

Говоря о районах, наименьшие оценки по удовлетворенности – в **Калининском** районе по аспекту **стоимости проезда** (26,9%), но также стоит отметить низкую удовлетворенность в **Калининском** районе **информационными сервисами на станциях** (65,4%).

**Таблица 5.5.3 Уровень удовлетворенности метро разными социально-демографическими группами в разрезе объединённых характеристик транспортных систем** (% от числа респондентов, пользующихся этим видом транспорта)

Социально-демографические характеристики	Общая оценка	Расписание	Подвижной состав	Остановочные пункты, станции, ТПУ	Удобство оплаты, стоимость проезда
<b>Все опрошенные (N = 1006)</b>	91,3	<b>96,1</b>	91,4	91,7	<b>84,9</b>
Мужской (N = 420)	91,6	<b>95,7</b>	92,5	91,6	<b>85,9</b>
Женский (N = 586)	91,0	<b>96,3</b>	90,7	91,8	<b>84,1</b>
18-24 года (N = 137)	89,9	<b>94,5</b>	87,1	91,9	<b>84,1</b>
25-34 года (N = 222)	92,1	<b>97,5</b>	92,5	92,1	<b>86,0</b>
35-49 лет (N = 243)	89,3	<b>94,2</b>	90,2	89,1	<b>83,3</b>
Свыше 50 лет (N = 404)	92,5	<b>96,9</b>	93,1	93,0	<b>85,4</b>
Санкт-Петербург (N = 722)	89,9	<b>95,1</b>	90,6	90,2	<b>82,9</b>
Ленинградская область (N = 284)	94,7	<b>98,4</b>	93,6	95,6	<b>90,0</b>

**Удобство оплаты и стоимость проезда** – наиболее слабо оцененные характеристики удовлетворенностью метро по мнению опрошенных. Выше всего пассажиры оценили характеристики, связанные с **расписанием** (удобство расписания, интервал движения поездов).

Стоит отметить относительно низкие оценки, связанные с **оплатой проезда** (удобство оплаты, стоимость проезда), среди опрошенных в возрасте 35-49 лет (83,3%), а также для опрошенных в Санкт-Петербурге (82,9%).

При анализе оценок в разрезе районов стоит обратить внимание на, в целом, хорошие значения в **Кировском** районе Ленинградской области (97,6%) и **Красногвардейском** районе (96,8%).

Худшие оценки среди рассматриваемых районов показывает **Калининский** район - 75% удовлетворены метро. **Калининский** район имеет самые низкие оценки по всем характеристикам метро, кроме количества станций.

## 5.5.1 Удобство расписания метро

95,7% среди тех, кто пользуется метро в Санкт-Петербурге и Ленинградской области удовлетворены **удобством расписания** метро.

Существенных отличий между мужчинами и женщинами, опрошенными разных возрастов (кроме высокой доли неудовлетворенных в возрасте до 24 лет), а также между жителями Санкт-Петербурга и области не выявлено.

Жители Ленинградской области чаще дают строго положительные оценки (85,1%), чем жители Санкт-Петербурга (72,9%).

Доля неудовлетворенных **удобством расписания** среди опрошенных не превышает 5%.

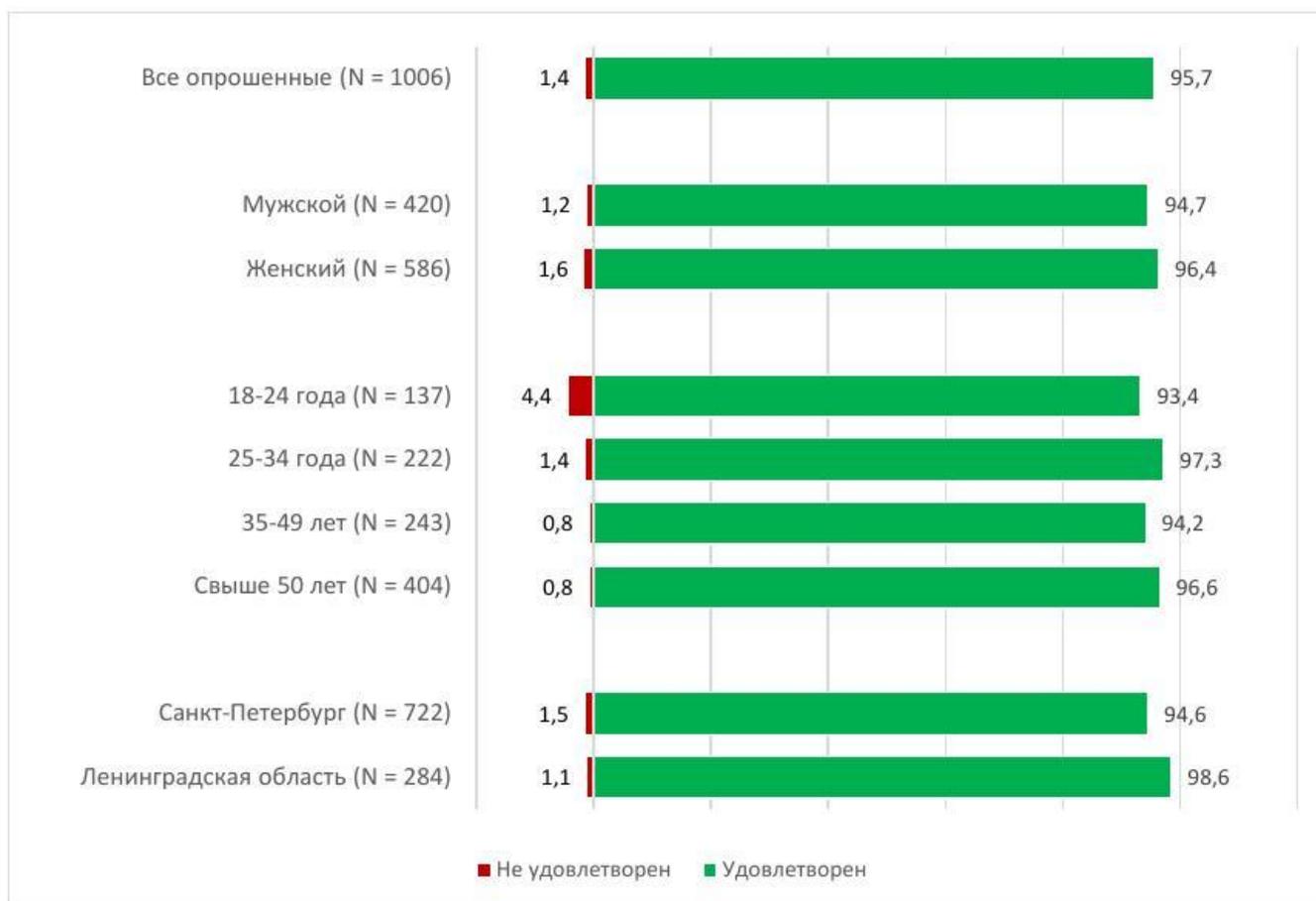


Рисунок 5.5.1.1 Распределение ответов на вопрос:  
*«Пожалуйста, оцените, насколько Вы удовлетворены или не удовлетворены УДОБСТВОМ РАСПИСАНИЯ метро в Санкт-Петербурге и Ленинградской области по типичным маршрутам Вашего следования», (% от числа респондентов, пользующихся этим видом транспорта, в разрезе социально-демографических групп)*

На рисунке ниже показан рейтинг удовлетворенности **удобством расписания** в разрезе детальных оценок по социально-демографическим характеристикам.

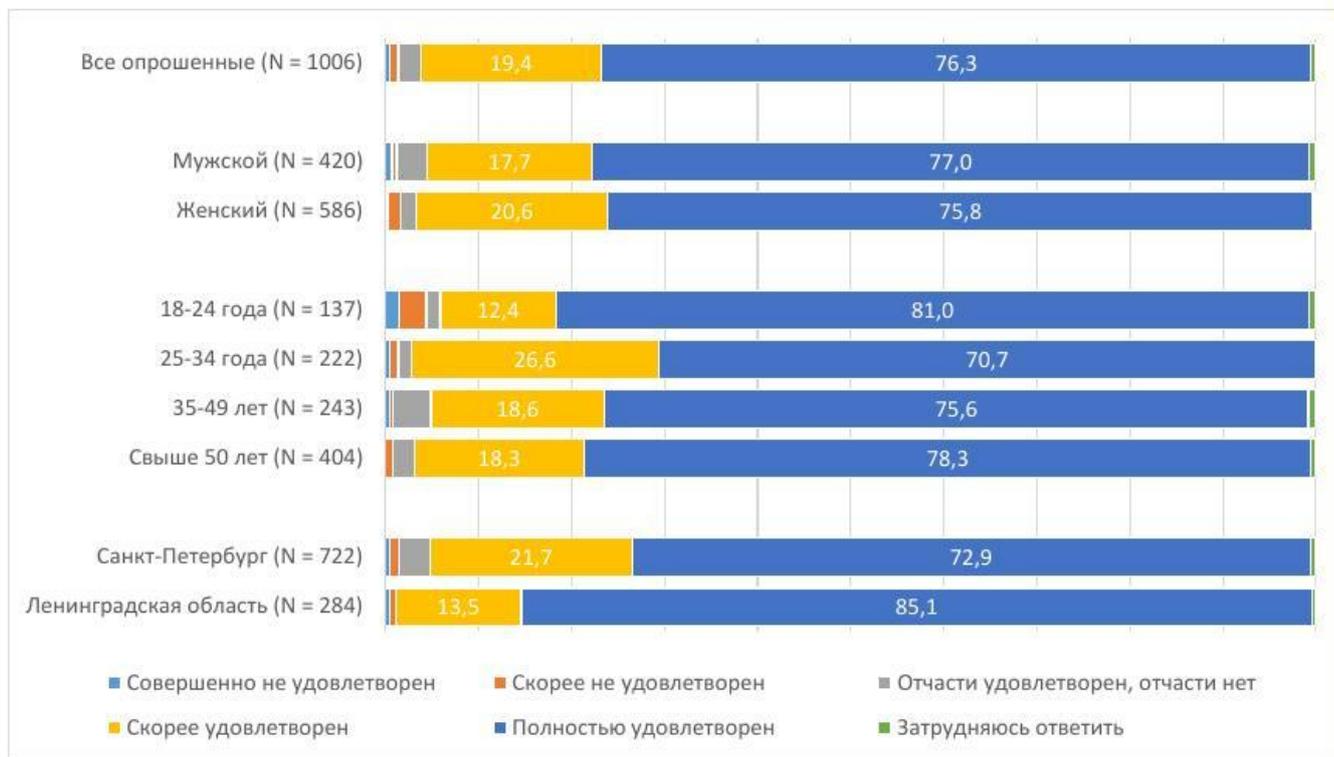


Рисунок 5.5.1.2 Распределение ответов на вопрос: *«Пожалуйста, оцените, насколько Вы удовлетворены или не удовлетворены УДОБСТВОМ РАСПИСАНИЯ метро в Санкт-Петербурге и Ленинградской области по типичным маршрутам Вашего следования», (% от числа респондентов, пользующихся этим видом транспорта, в разрезе социально-демографических групп)<sup>57</sup>*

В таблице ниже показаны оценки удовлетворенности **удобством расписания** метро в Санкт-Петербурге и Ленинградской области по типичным маршрутам следования.

<sup>57</sup> Подписи к значениям менее 5% не показаны на рисунке для удобства. Детальные значения по каждому параметру можно посмотреть в соответствующей таблице, следующей за графиком.

**Таблица 5.5.1.1 Удовлетворенность УДОБСТВОМ РАСПИСАНИЯ метро в Санкт-Петербурге и Ленинградской области по типичным маршрутам следования (% от числа респондентов, пользующихся этим видом транспорта)**

Социально-демографические характеристики	Совершенно не удовлетворен	Скорее не удовлетворен	Отчасти удовлетворен, отчасти нет	Скорее удовлетворен	Полностью удовлетворен	Трудно сказать
<b>Все опрошенные (N = 1006)</b>	<b>0,4</b>	<b>1,0</b>	<b>2,4</b>	<b>19,4</b>	<b>76,3</b>	<b>0,5</b>
Мужской (N = 420)	0,7	0,5	3,3	17,7	77,0	0,7
Женский (N = 586)	0,2	1,4	1,7	20,6	75,8	0,3
18-24 года (N = 137)	1,5	2,9	1,5	12,4	81,0	0,7
25-34 года (N = 222)	0,5	0,9	1,4	26,6	70,7	0,0
35-49 лет (N = 243)	0,4	0,4	4,1	18,6	75,6	0,8
Свыше 50 лет (N = 404)	0,0	0,8	2,3	18,3	78,3	0,5
Санкт-Петербург (N = 722)	0,4	1,1	3,3	21,7	72,9	0,6
Ленинградская область (N = 284)	0,4	0,7	0,0	13,5	85,1	0,4

Больше всего тех, кто удовлетворен **удобством расписания** метро, во **Всеволожском** и **Тосненском** районах Ленинградской области – 100% опрошенных удовлетворены этим параметром.

Второе и третье место делят **Приморский** и **Красногвардейский** районы со значением 98,5% удовлетворенных респондентов.

Худшие оценки удобства расписания метро в **Калининском** районе – 3,8% не удовлетворены этим параметром.

## 5.5.2 Интервал движения поездов метро

96,4% среди тех, кто пользуется метро в Санкт-Петербурге и Ленинградской области удовлетворены **интервалом движения поездов** в метро.

Существенных отличий между мужчинами и женщинами, опрошенными разного возраста опрос не выявил (кроме более высокой доли неудовлетворенных среди опрошенных до 25 лет).

Доля неудовлетворенных **интервалом движения поездов** среди опрошенных редко превышает 2%.

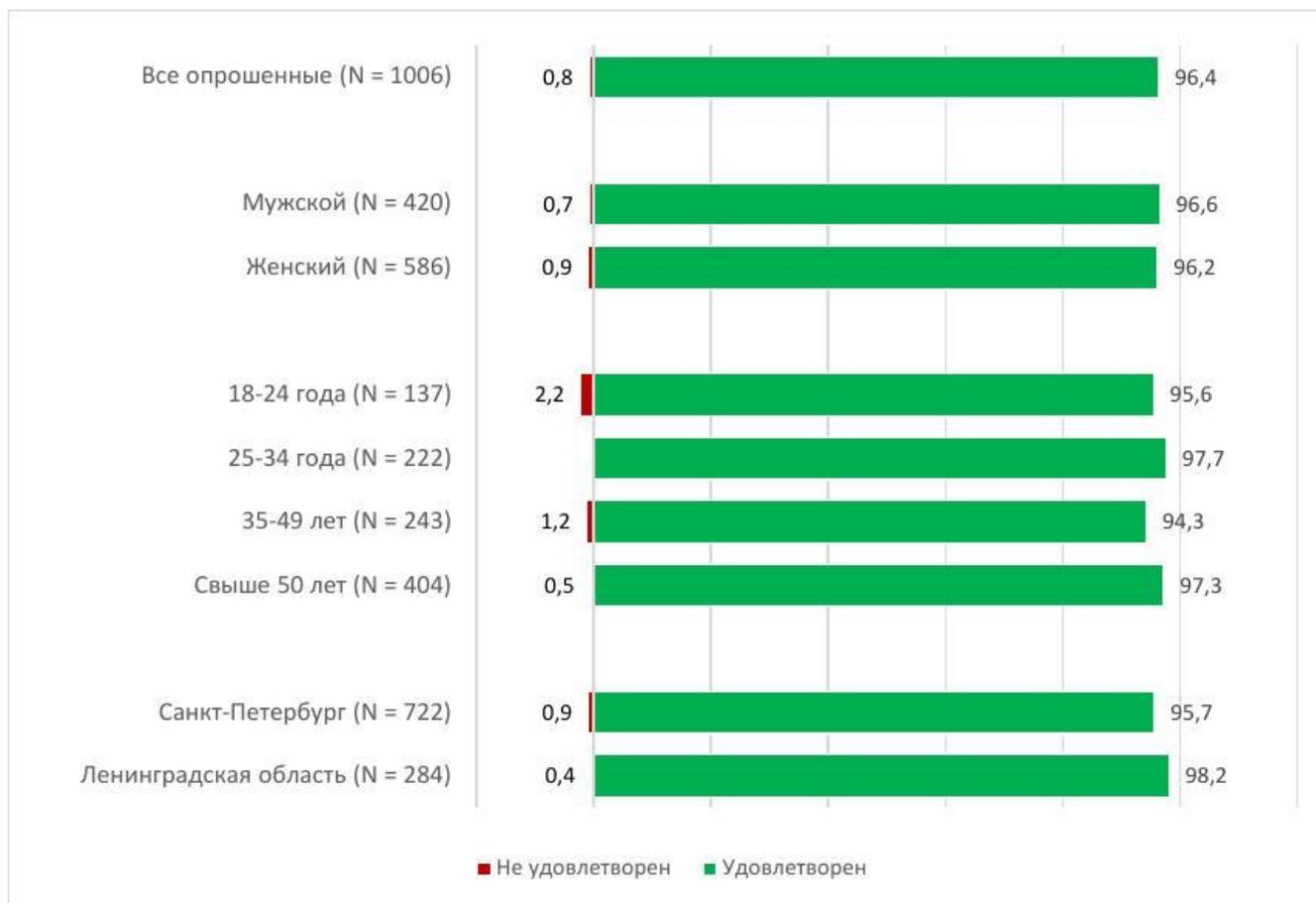


Рисунок 5.5.2.1 Распределение ответов на вопрос:  
*«Пожалуйста, оцените, насколько Вы удовлетворены или не удовлетворены ИНТЕРВАЛОМ ДВИЖЕНИЯ ПОЕЗДОВ в метро в Санкт-Петербурге и Ленинградской области по типичным маршрутам Вашего следования», (% от числа респондентов, пользующихся этим видом транспорта, в разрезе социально-демографических групп)*

На рисунке ниже показан рейтинг удовлетворенности **интервалом движения** в разрезе детальных оценок по социально-демографическим характеристикам.

Жители Санкт-Петербурга реже говорят о полной удовлетворенности (“Полностью удовлетворен”) интервалом движения метро, чем жители Ленинградской области (75,5% против 86,2%).

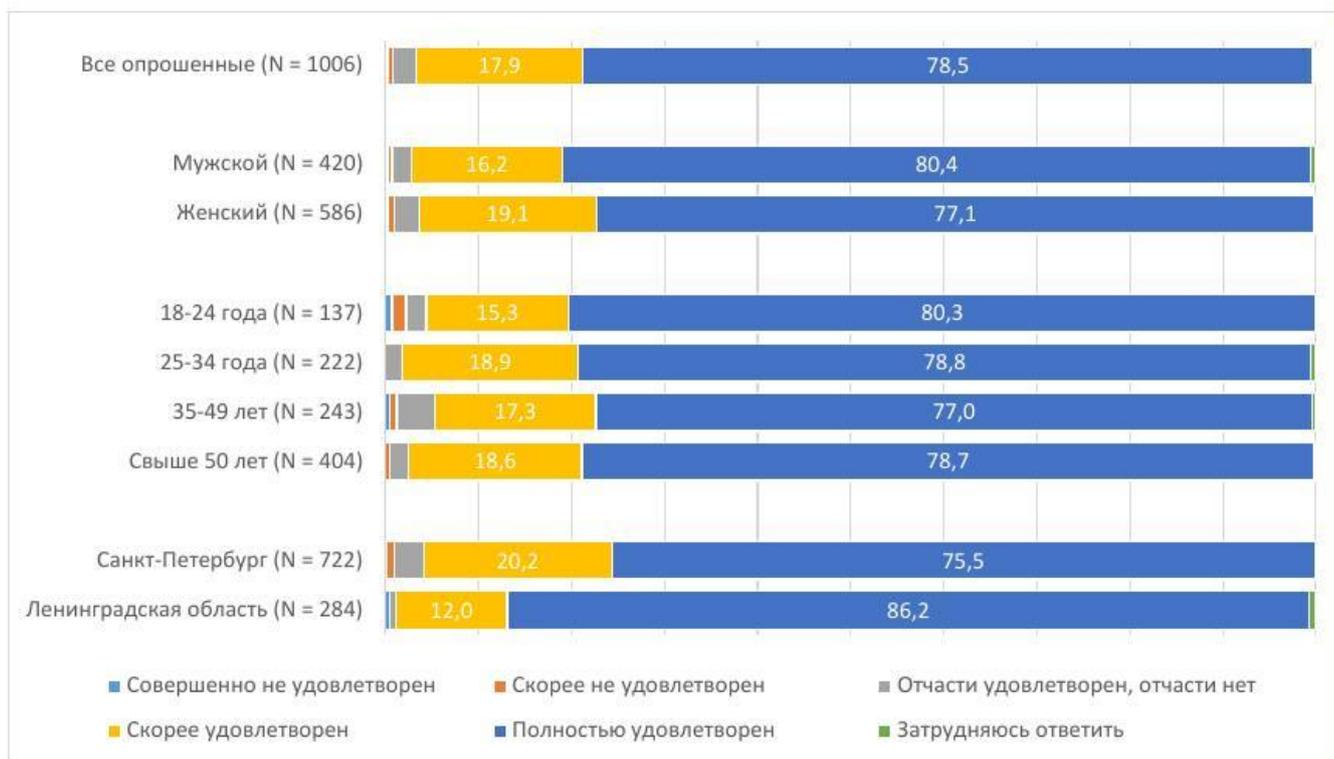


Рисунок 5.5.2.2 Распределение ответов на вопрос: «Пожалуйста, оцените, насколько Вы удовлетворены или не удовлетворены **ИНТЕРВАЛОМ ДВИЖЕНИЯ ПОЕЗДОВ** в метро в Санкт-Петербурге и Ленинградской области по типичным маршрутам Вашего следования», (% от числа респондентов, пользующихся этим видом транспорта, в разрезе социально-демографических групп)<sup>58</sup>

В таблице ниже показаны оценки удовлетворенности **интервалом движения поездов** в метро в Санкт-Петербурге и Ленинградской области по типичным маршрутам следования.

<sup>58</sup> Подписи к значениям менее 5% не показаны на рисунке для удобства. Детальные значения по каждому параметру можно посмотреть в соответствующей таблице, следующей за графиком.

**Таблица 5.5.2.1 Удовлетворенность ИНТЕРВАЛОМ ДВИЖЕНИЯ ПОЕЗДОВ в метро в Санкт-Петербурге и Ленинградской области по типичным маршрутам следования (% от числа респондентов, пользующихся этим видом транспорта)**

<b>Социально-демографические характеристики</b>	Совершенно не удовлетворен	Скорее не удовлетворен	Отчасти удовлетворен, отчасти нет	Скорее удовлетворен	Полностью удовлетворен	Трудно сказать
<b>Все опрошенные (N = 1006)</b>	<b>0,2</b>	<b>0,6</b>	<b>2,5</b>	<b>17,9</b>	<b>78,5</b>	<b>0,3</b>
Мужской (N = 420)	0,2	0,5	2,1	16,2	80,4	0,5
Женский (N = 586)	0,2	0,7	2,7	19,1	77,1	0,2
18-24 года (N = 137)	0,7	1,5	2,2	15,3	80,3	0,0
25-34 года (N = 222)	0,0	0,0	1,8	18,9	78,8	0,5
35-49 лет (N = 243)	0,4	0,8	4,1	17,3	77,0	0,4
Свыше 50 лет (N = 404)	0,0	0,5	2,0	18,6	78,7	0,2
Санкт-Петербург (N = 722)	0,1	0,8	3,2	20,2	75,5	0,1
Ленинградская область (N = 284)	0,4	0,0	0,7	12,0	86,2	0,7

Уровень удовлетворенности **интервалом движения** в метро достаточно высок по всем районам. 100% удовлетворенных в **Кировском, Красногвардейском, Приморском** районах, а также во **Всеволожском** и **Тосненском** районах Ленинградской области.

Второе место занимает **Пушкинский** район со значением 97,9% удовлетворенных респондентов.

На третьем месте - **Кировский** район Ленинградской области, где 97,2% опрошенных удовлетворены удобством расписания метро.

Худшие оценки уровня удовлетворенности **интервалом движения поездов** в **Московском** районе – 4,1% не удовлетворены этим параметром.

### 5.5.3 Вместимость вагонов метро

91,2% среди тех, кто пользуется метро в Санкт-Петербурге и Ленинградской области удовлетворены **вместимостью вагонов** метро.

Существенных отличий между мужчинами и женщинами, опрошенными разных возрастов опрос не выявил.

Доля тех, кто не удовлетворен **вместимостью вагонов** во всех подвыборках не превышает 4%.

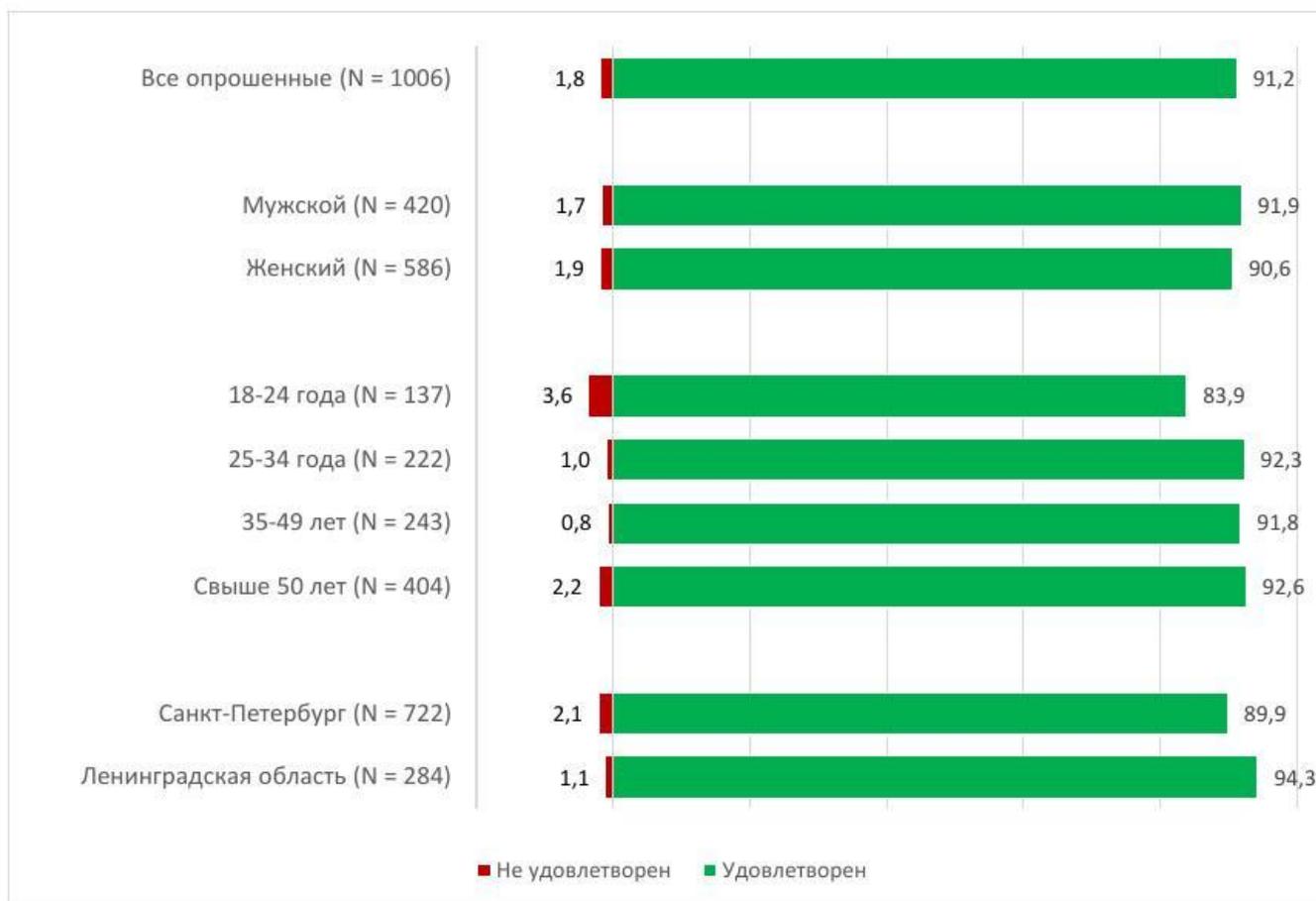


Рисунок 5.5.3.1 Распределение ответов на вопрос:  
*«Пожалуйста, оцените, насколько Вы удовлетворены или не удовлетворены  
 ВМЕСТИМОСТЬЮ ВАГОНОВ метро в Санкт-Петербурге и Ленинградской области по  
 типичным маршрутам Вашего следования», (% от числа респондентов, пользующихся  
 этим видом транспорта, в разрезе социально-демографических групп)*

На рисунке ниже показан рейтинг удовлетворенности **вместимостью вагонов** в разрезе детальных оценок по социально-демографическим характеристикам.

Жители Ленинградской области чаще оказываются полностью удовлетворены вместимостью вагонов метро (79,9% против 65,5% в Санкт-Петербурге).

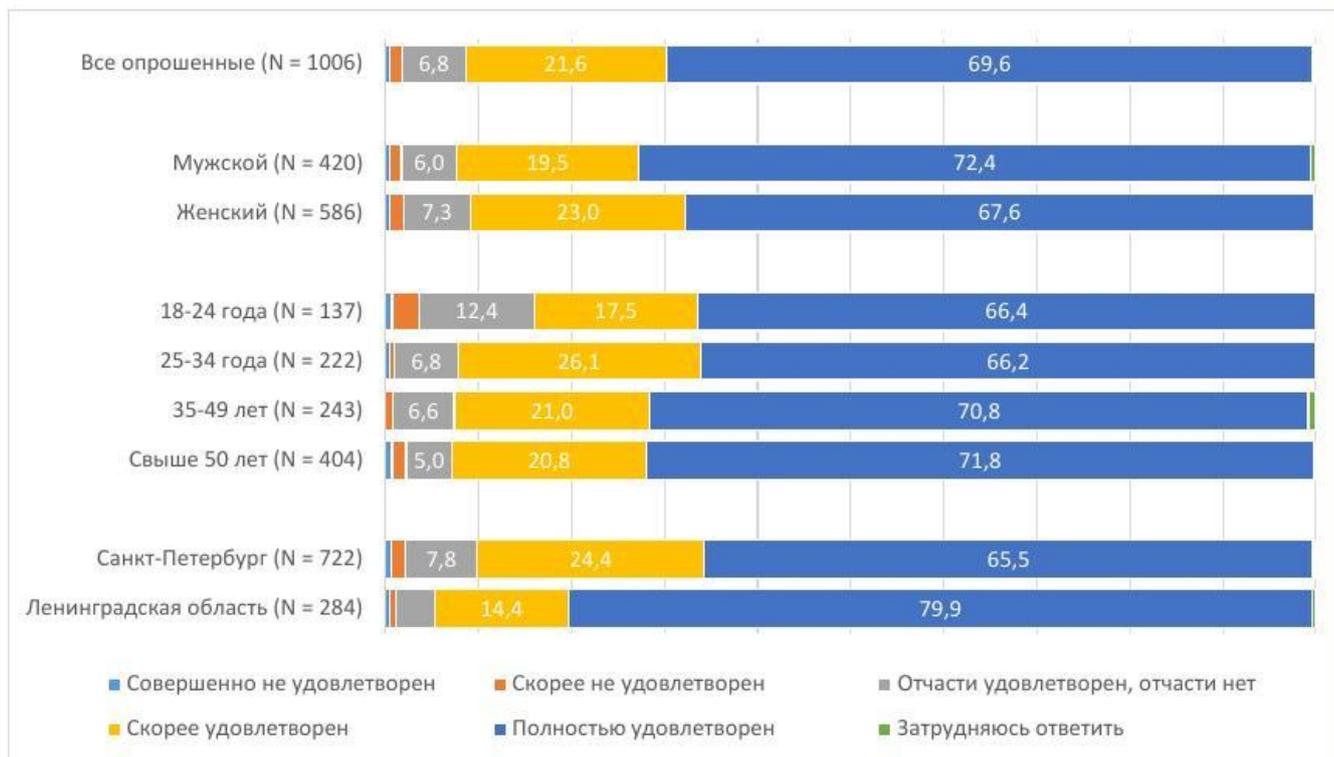


Рисунок 5.5.3.2 Распределение ответов на вопрос: «Пожалуйста, оцените, насколько Вы удовлетворены или не удовлетворены **ВМЕСТИМОСТЬЮ ВАГОНОВ** метро в Санкт-Петербурге и Ленинградской области по типичным маршрутам Вашего следования», (% от числа респондентов, пользующихся этим видом транспорта, в разрезе социально-демографических групп)<sup>59</sup>

В таблице ниже показаны оценки удовлетворенности **вместимостью вагонов** метро в Санкт-Петербурге и Ленинградской области по типичным маршрутам следования.

<sup>59</sup> Подписи к значениям менее 5% не показаны на рисунке для удобства. Детальные значения по каждому параметру можно посмотреть в соответствующей таблице, следующей за графиком.

**Таблица 5.5.3.1 Удовлетворенность ВМЕСТИМОСТЬЮ ВАГОНОВ метро в Санкт-Петербурге и Ленинградской области по типичным маршрутам следования (% от числа респондентов, пользующихся этим видом транспорта)**

<b>Социально-демографические характеристики</b>	Совершенно не удовлетворен	Скорее не удовлетворен	Отчасти удовлетворен, отчасти нет	Скорее удовлетворен	Полностью удовлетворен	Трудно сказать
<b>Все опрошенные (N = 1006)</b>	<b>0,5</b>	<b>1,3</b>	<b>6,8</b>	<b>21,6</b>	<b>69,6</b>	<b>0,3</b>
Мужской (N = 420)	0,5	1,2	6,0	19,5	72,4	0,5
Женский (N = 586)	0,5	1,4	7,3	23,0	67,6	0,2
18-24 года (N = 137)	0,7	2,9	12,4	17,5	66,4	0,0
25-34 года (N = 222)	0,5	0,5	6,8	26,1	66,2	0,0
35-49 лет (N = 243)	0,0	0,8	6,6	21,0	70,8	0,8
Свыше 50 лет (N = 404)	0,7	1,5	5,0	20,8	71,8	0,2
Санкт-Петербург (N = 722)	0,6	1,5	7,8	24,4	65,5	0,3
Ленинградская область (N = 284)	0,4	0,7	4,2	14,4	79,9	0,4

Больше всего тех, кто удовлетворен вместимостью вагонов метро, в **Кировском** районе Санкт-Петербурга и **Кировском** районе Ленинградской области – 100% удовлетворены этим параметром.

Второе место занимает **Тосненский** район Ленинградской области со значением 97,6% удовлетворенных респондентов.

На третьем месте **Красногвардейский** район с показателем 97,1% в целом удовлетворенных респондентов.

Худшие оценки уровня удовлетворенности **вместимостью вагонов метро** в **Калининском** районе – 9,6% неудовлетворенных.

Также среди аутсайдеров **Приморский** район, где доля неудовлетворенных вместимостью вагонов метро достигает 7,7%.

## 5.5.4 Качество вагонов (комфорт) метро

91% среди тех, кто пользуется метро в Санкт-Петербурге и Ленинградской области удовлетворены **качеством вагонов (комфортом)** метро.

Значимых отличий между мужчинами и женщинами, опрошенными разных возрастов не выявлено. Чаще неудовлетворенность высказывают женщины и опрошенные до 24 лет.

Доля тех, кто не удовлетворен **качеством вагонов (комфортом)** во всех подвыборках редко превышает 3%.

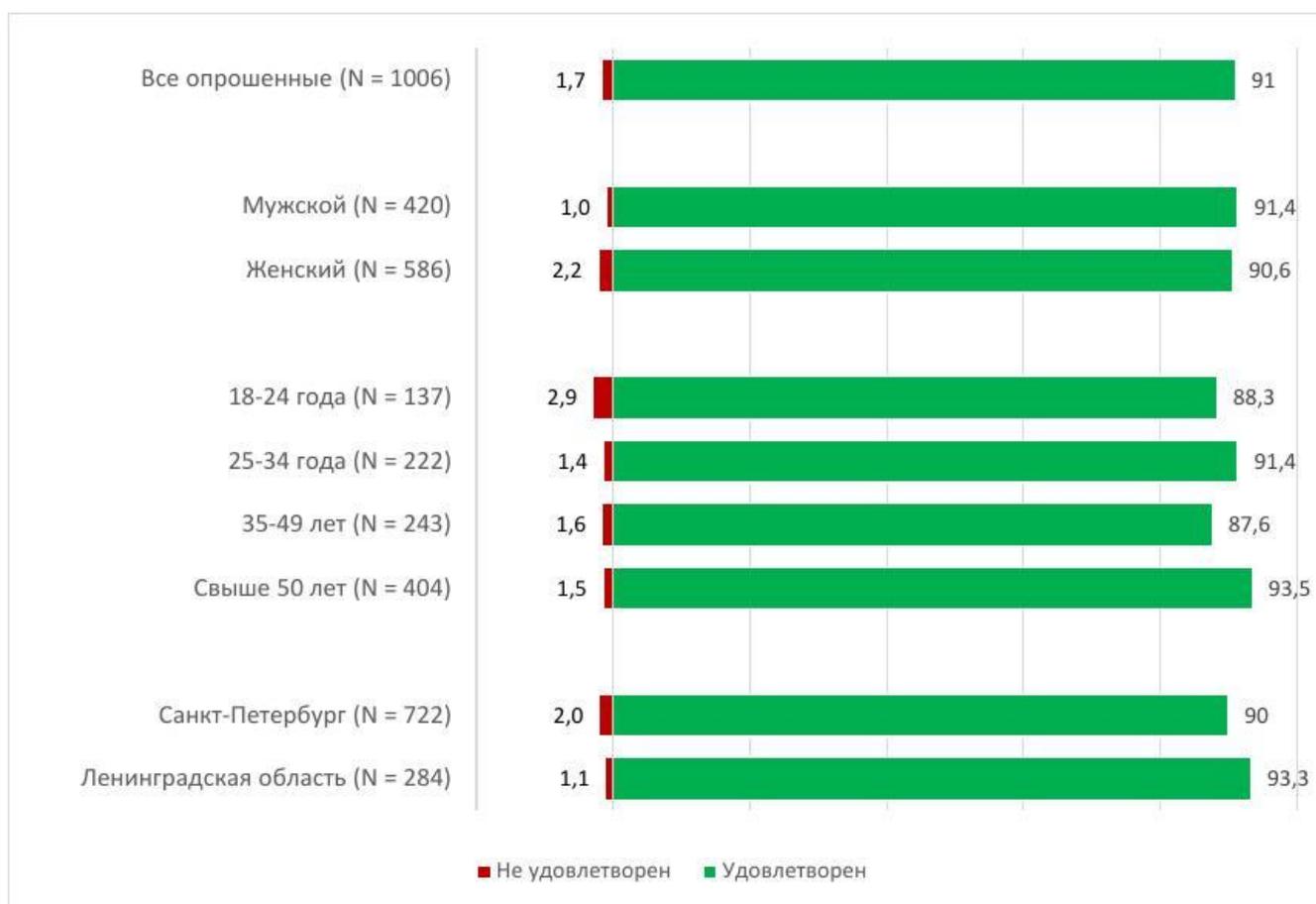


Рисунок 5.5.4.1 Распределение ответов на вопрос:  
*«Пожалуйста, оцените, насколько Вы удовлетворены или не удовлетворены КАЧЕСТВОМ ВАГОНОВ (КОМФОРТОМ) метро в Санкт-Петербурге и Ленинградской области по типичным маршрутам Вашего следования», (% от числа респондентов, пользующихся этим видом транспорта, в разрезе социально-демографических групп*

На рисунке ниже показан рейтинг удовлетворенности **качеством вагонов (комфортом)** в разрезе детальных оценок по социально-демографическим характеристикам.

Жители Ленинградской области чаще говорят о полной удовлетворенности (78,9%) комфортом вагонов метро, чем жители Санкт-Петербурга (65,7%).



Рисунок 5.5.4.2 Распределение ответов на вопрос: «Пожалуйста, оцените, насколько Вы удовлетворены или не удовлетворены **КАЧЕСТВОМ ВАГОНОВ (КОМФОРТОМ)** метро в Санкт-Петербурге и Ленинградской области по типичным маршрутам Вашего следования», (% от числа респондентов, пользующихся этим видом транспорта, в разрезе социально-демографических групп)<sup>60</sup>

В таблице ниже показаны оценки удовлетворенности **качеством вагонов (комфортом)** метро в Санкт-Петербурге и Ленинградской области по типичным маршрутам следования.

<sup>60</sup> Подписи к значениям менее 5% не показаны на рисунке для удобства. Детальные значения по каждому параметру можно посмотреть в соответствующей таблице, следующей за графиком.

**Таблица 5.5.4.1 Удовлетворенность КАЧЕСТВОМ ВАГОНОВ (КОМФОРТОМ) метро в Санкт-Петербурге и Ленинградской области по типичным маршрутам следования (% от числа респондентов, пользующихся этим видом транспорта)**

Социально-демографические характеристики	Совершенно не удовлетворен	Скорее не удовлетворен	Отчасти удовлетворен, отчасти нет	Скорее удовлетворен	Полностью удовлетворен	Трудно сказать
Все опрошенные (N = 1006)	0,3	1,4	7,2	21,5	69,5	0,2
Мужской (N = 420)	0,5	0,5	7,4	18,6	72,8	0,2
Женский (N = 586)	0,2	2,0	7,0	23,5	67,1	0,2
18-24 года (N = 137)	0,7	2,2	8,8	19,0	69,3	0,0
25-34 года (N = 222)	0,9	0,5	7,2	25,8	65,6	0,0
35-49 лет (N = 243)	0,0	1,6	10,3	18,1	69,5	0,4
Свыше 50 лет (N = 404)	0,0	1,5	4,7	22,0	71,5	0,2
Санкт-Петербург (N = 722)	0,3	1,7	7,9	24,3	65,7	0,1
Ленинградская область (N = 284)	0,4	0,7	5,3	14,4	78,9	0,4

Больше всего тех, кто удовлетворен **качеством (комфортом) вагонов метро**, в **Красногвардейском** районе и **Выборгском** районе Ленинградской области – 100% удовлетворены этим параметром.

Второе и третье место делят **Пушкинский** и **Фрунзенский** районы со значением 97,9% удовлетворенных респондентов.

Худшие оценки в **Калининском** районе, где доля неудовлетворенных составила 3,8%. Также среди аутсайдеров Выборгский район, где показатель неудовлетворенных респондентов составил 2,9%.

### 5.5.5 Безопасность в вагонах метро

92,2% среди тех, кто пользуется метро в Санкт-Петербурге и Ленинградской области удовлетворены **безопасностью в вагонах метро**.

Значимых отличий между мужчинами и женщинами, опрошенными разных возрастов (кроме высокой доли неудовлетворенных среди опрошенных до 24 лет) опрос не выявил.

Наибольшая доля тех, кто не удовлетворен **безопасностью вагонов метро** в возрастной группе 18-24 года (7,4%).

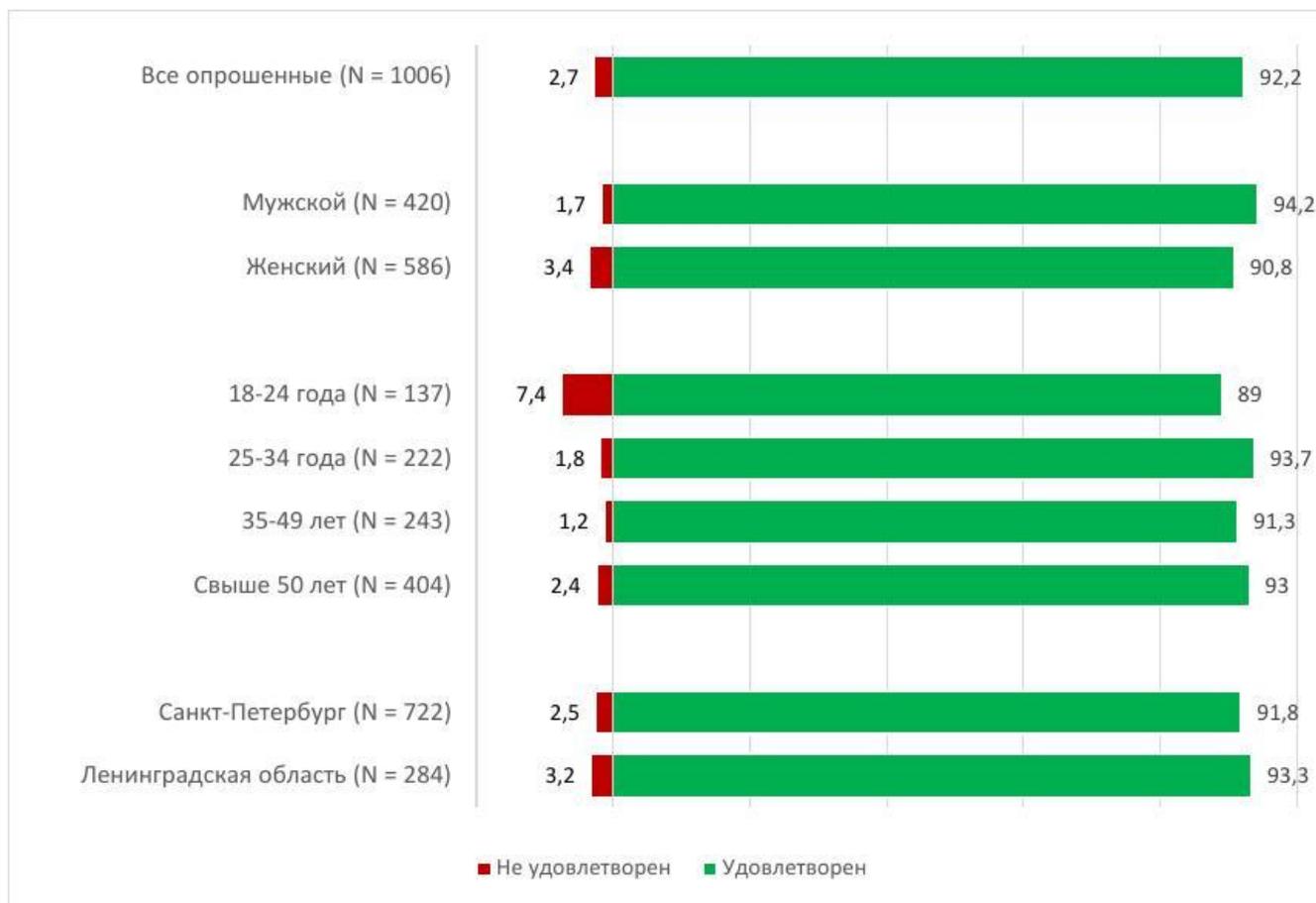


Рисунок 5.5.5.1 Распределение ответов на вопрос: *«Пожалуйста, оцените, насколько Вы удовлетворены или не удовлетворены БЕЗОПАСНОСТЬЮ В ВАГОНАХ метро в Санкт-Петербурге и Ленинградской области по типичным маршрутам Вашего следования», (% от числа респондентов, пользующихся этим видом транспорта, в разрезе социально-демографических групп)*

На рисунке ниже показан рейтинг удовлетворенности **безопасностью в вагонах** в разрезе детальных оценок по социально-демографическим характеристикам.

Жители Ленинградской области чаще склонны давать строго положительные оценки (73,4%), чем жители Санкт-Петербурга (62,8%).

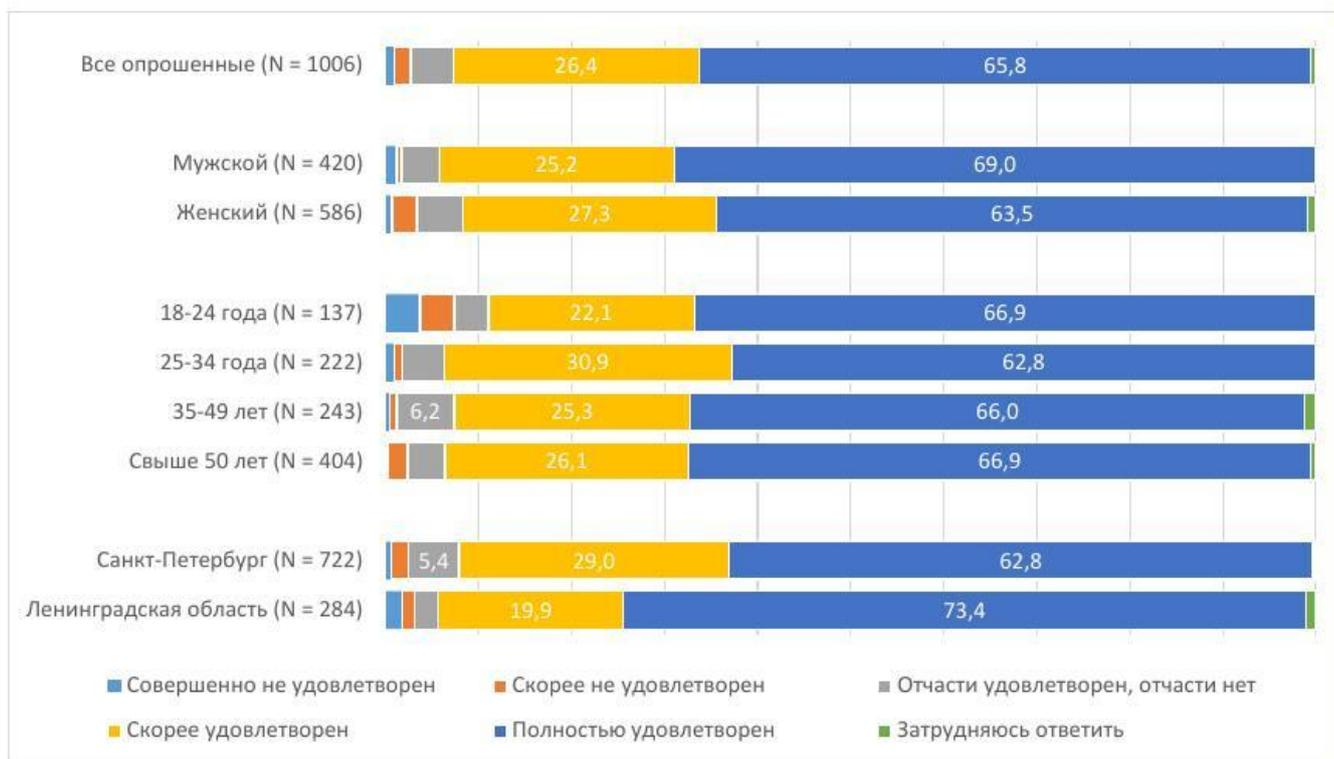


Рисунок 5.5.5.2 Распределение ответов на вопрос: «Пожалуйста, оцените, насколько Вы удовлетворены или не удовлетворены **БЕЗОПАСНОСТЬЮ В ВАГОНАХ** метро в Санкт-Петербурге и Ленинградской области по типичным маршрутам Вашего следования», (% от числа респондентов, пользующихся этим видом транспорта, в разрезе социально-демографических групп)<sup>61</sup>

В таблице ниже показаны оценки удовлетворенности **безопасностью в вагонах** метро в Санкт-Петербурге и Ленинградской области по типичным маршрутам следования.

<sup>61</sup> Подписи к значениям менее 5% не показаны на рисунке для удобства. Детальные значения по каждому параметру можно посмотреть в соответствующей таблице, следующей за графиком.

**Таблица 5.5.5.1 Удовлетворенность БЕЗОПАСНОСТЬЮ В ВАГОНАХ метро в Санкт-Петербурге и Ленинградской области по типичным маршрутам следования (% от числа респондентов, пользующихся этим видом транспорта)**

Социально-демографические характеристики	Совершенно не удовлетворен	Скорее не удовлетворен	Отчасти удовлетворен, отчасти нет	Скорее удовлетворен	Полностью удовлетворен	Трудно сказать
Все опрошенные (N = 1006)	0,9	1,8	4,6	26,4	65,8	0,5
Мужской (N = 420)	1,2	0,5	4,1	25,2	69,0	0,0
Женский (N = 586)	0,7	2,7	4,9	27,3	63,5	0,9
18-24 года (N = 137)	3,7	3,7	3,7	22,1	66,9	0,0
25-34 года (N = 222)	0,9	0,9	4,5	30,9	62,8	0,0
35-49 лет (N = 243)	0,4	0,8	6,2	25,3	66,0	1,2
Свыше 50 лет (N = 404)	0,2	2,2	4,0	26,1	66,9	0,5
Санкт-Петербург (N = 722)	0,6	1,9	5,4	29,0	62,8	0,3
Ленинградская область (N = 284)	1,8	1,4	2,5	19,9	73,4	1,1

Больше всего тех, кто удовлетворен **безопасностью в вагонах метро**, в **Красногвардейском районе** и **Выборгском районе** Ленинградской области – 100%.

На втором месте – **Фрунзенский район**, где 97,8% опрошенных удовлетворены безопасностью в вагонах метро.

На третьем месте по уровню удовлетворенности **безопасностью в вагонах метро** **Московский район** с показателем 97,3%.

Худшие оценки **безопасности в вагонах метро** в **Калининском районе**, где доля неудовлетворенных составила 9,6%.

## 5.5.6 Количество станций метро

84,7% среди тех, кто пользуется метро в Санкт-Петербурге и Ленинградской области удовлетворены **количеством станций** метро.

Существенных отличий между мужчинами и женщинами не выявлено. Опрошенные в возрасте от 25 до 49 лет менее удовлетворены данным параметром.

Доля тех, кто не удовлетворен **количеством станций** метро во всех подвыборках не превышает 8%. Наибольшая доля неудовлетворенных - среди опрошенных от 25 до 34 лет (7,2%).

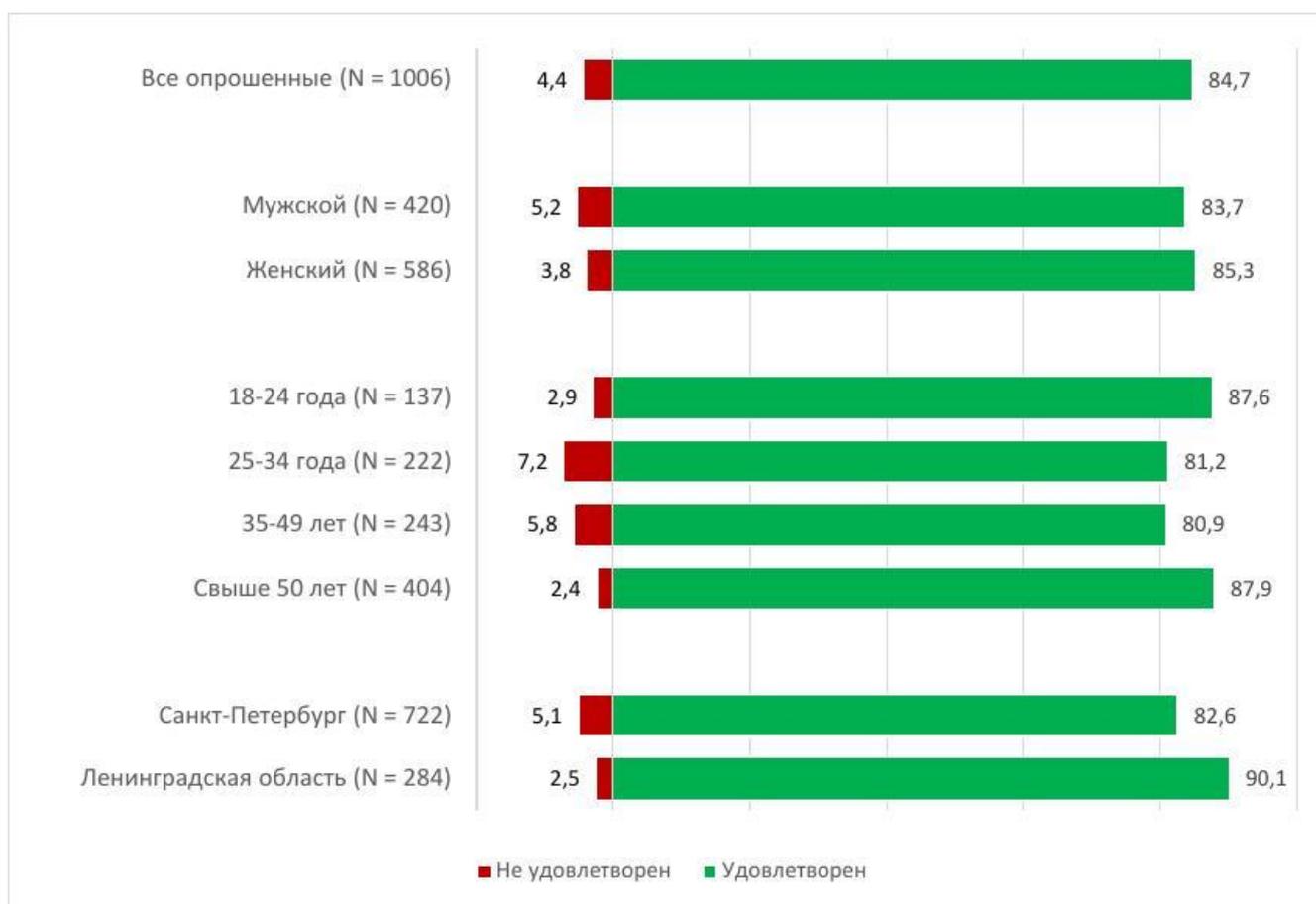


Рисунок 5.5.6.1 Распределение ответов на вопрос:  
*«Пожалуйста, оцените, насколько Вы удовлетворены или не удовлетворены КОЛИЧЕСТВОМ СТАНЦИЙ метро в Санкт-Петербурге и Ленинградской области по типичным маршрутам Вашего следования», (% от числа респондентов, пользующихся этим видом транспорта, в разрезе социально-демографических групп)*

На рисунке ниже показан рейтинг удовлетворенности **количеством станций** в разрезе детальных оценок по социально-демографическим характеристикам.

Жители Санкт-Петербурга реже полностью удовлетворены количеством станций метро, чем жители Ленинградской области (56% и 73,5% соответственно).

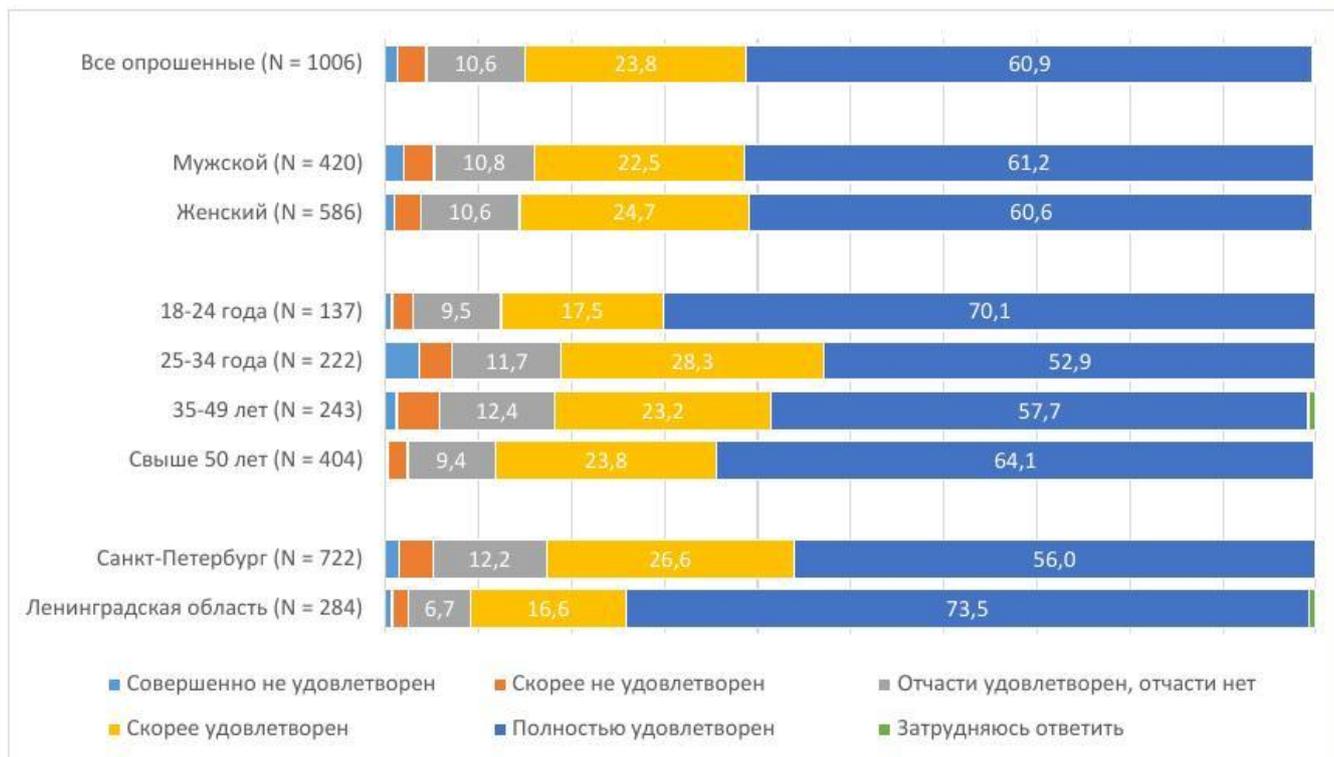


Рисунок 5.5.6.2 Распределение ответов на вопрос: «Пожалуйста, оцените, насколько Вы удовлетворены или не удовлетворены **КОЛИЧЕСТВОМ СТАНЦИЙ** метро в Санкт-Петербурге и Ленинградской области по типичным маршрутам Вашего следования», (% от числа респондентов, пользующихся этим видом транспорта, в разрезе социально-демографических групп)<sup>62</sup>

В таблице ниже показаны оценки удовлетворенности **количеством станций** метро в Санкт-Петербурге и Ленинградской области по типичным маршрутам следования.

<sup>62</sup> Подписи к значениям менее 5% не показаны на рисунке для удобства. Детальные значения по каждому параметру можно посмотреть в соответствующей таблице, следующей за графиком.

**Таблица 5.5.6.1 Удовлетворенность КОЛИЧЕСТВОМ СТАНЦИЙ метро в Санкт-Петербурге и Ленинградской области по типичным маршрутам следования (% от числа респондентов, пользующихся этим видом транспорта)**

<b>Социально-демографические характеристики</b>	Совершенно не удовлетворен	Скорее не удовлетворен	Отчасти удовлетворен, отчасти нет	Скорее удовлетворен	Полностью удовлетворен	Трудно сказать
<b>Все опрошенные (N = 1006)</b>	<b>1,3</b>	<b>3,1</b>	<b>10,6</b>	<b>23,8</b>	<b>60,9</b>	<b>0,3</b>
Мужской (N = 420)	1,9	3,3	10,8	22,5	61,2	0,2
Женский (N = 586)	0,9	2,9	10,6	24,7	60,6	0,3
18-24 года (N = 137)	0,7	2,2	9,5	17,5	70,1	0,0
25-34 года (N = 222)	3,6	3,6	11,7	28,3	52,9	0,0
35-49 лет (N = 243)	1,2	4,6	12,4	23,2	57,7	0,8
Свыше 50 лет (N = 404)	0,2	2,2	9,4	23,8	64,1	0,2
Санкт-Петербург (N = 722)	1,5	3,6	12,2	26,6	56,0	0,1
Ленинградская область (N = 284)	0,7	1,8	6,7	16,6	73,5	0,7

Больше всего тех, кто удовлетворен **количеством станций метро**, в **Московском** районе – 98,7% удовлетворены этим параметром.

Второе место занимает **Тосненский** район Ленинградской области со значением 97,7% удовлетворенных респондентов.

На третьем месте **Гатчинский** район Ленинградской области - 97,1% опрошенных удовлетворены количеством станций метро.

Худшие оценки удовлетворенности данным параметром в **Калининском** районе, где доля неудовлетворенных составила 11,5%.

Также чаще говорят о неудовлетворенности в **Пушкинском** и **Фрунзенском** районах – 6,4% тех, кто не удовлетворен количеством станций метро.

## 5.5.7 Обустройство станций метро

94% среди тех, кто пользуется метро в Санкт-Петербурге и Ленинградской области удовлетворены **обустройством станций метро**.

Существенных отличий между мужчинами и женщинами не выявлено. Опрошенные в возрасте 25-34 года и старше 50 лет чаще других дают положительные оценки (94,7%). Чаще неудовлетворенность **обустройством станций метро** высказывают опрошенные до 24 лет (3,6%).

Жители Санкт-Петербурга реже высказывают позитивные оценки, чем жители Ленинградской области (92,5% против 97,5%).

Доля тех, кто не удовлетворен **обустройством станций метро** не превышает 4%.

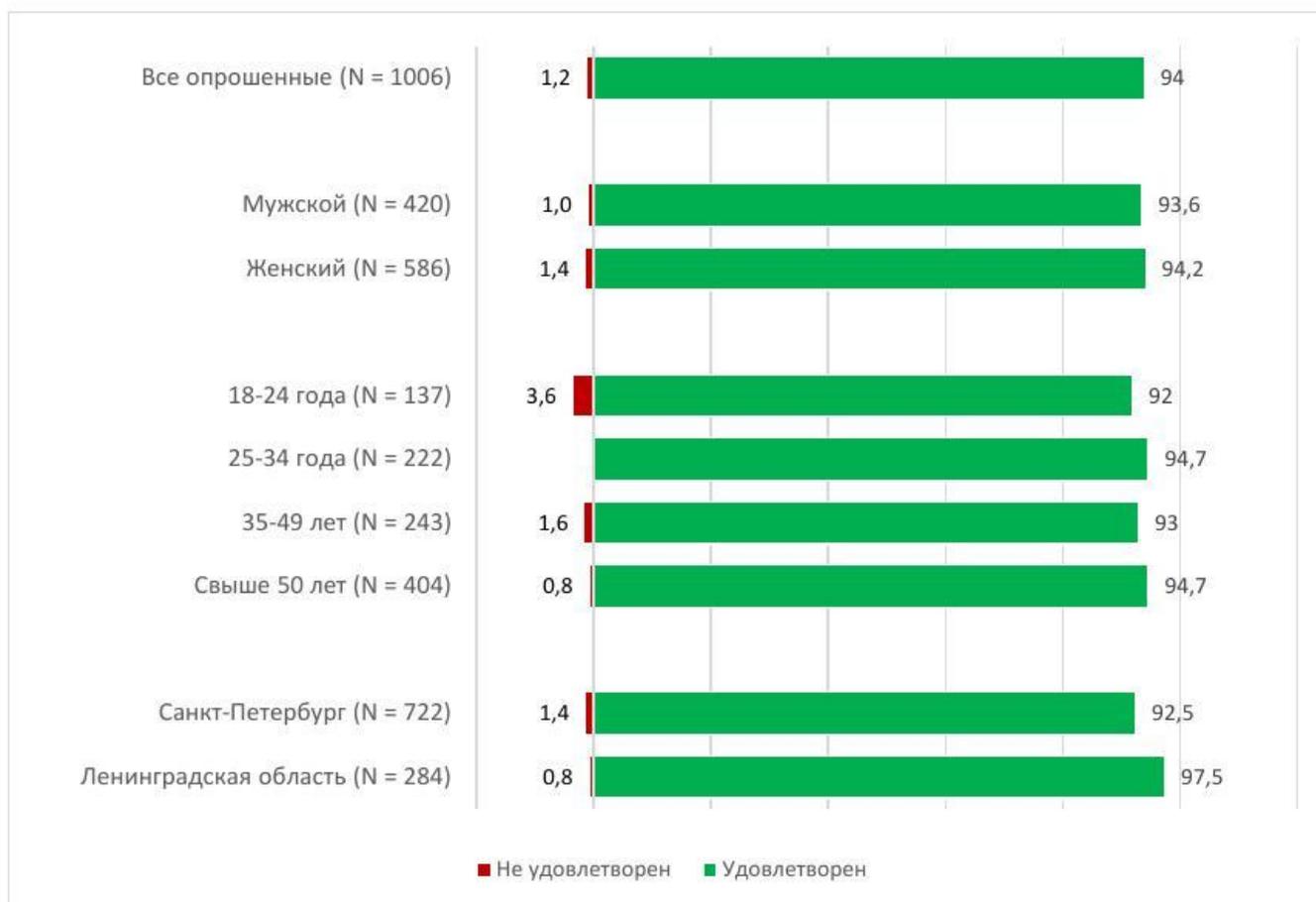


Рисунок 5.5.7.1 Распределение ответов на вопрос: «Пожалуйста, оцените, насколько Вы удовлетворены или не удовлетворены **ОБУСТРОЙСТВОМ СТАНЦИЙ метро** в Санкт-Петербурге и Ленинградской области по типичным маршрутам Вашего следования», (% от числа респондентов, пользующихся этим видом транспорта, в разрезе социально-демографических групп)

На рисунке ниже показан рейтинг удовлетворенности **обустройством станций метро** в разрезе детальных оценок по социально-демографическим характеристикам. Жители Санкт-Петербурга реже высказывают строго позитивные оценки, чем жители Ленинградской области (67,6% против 83,7%).

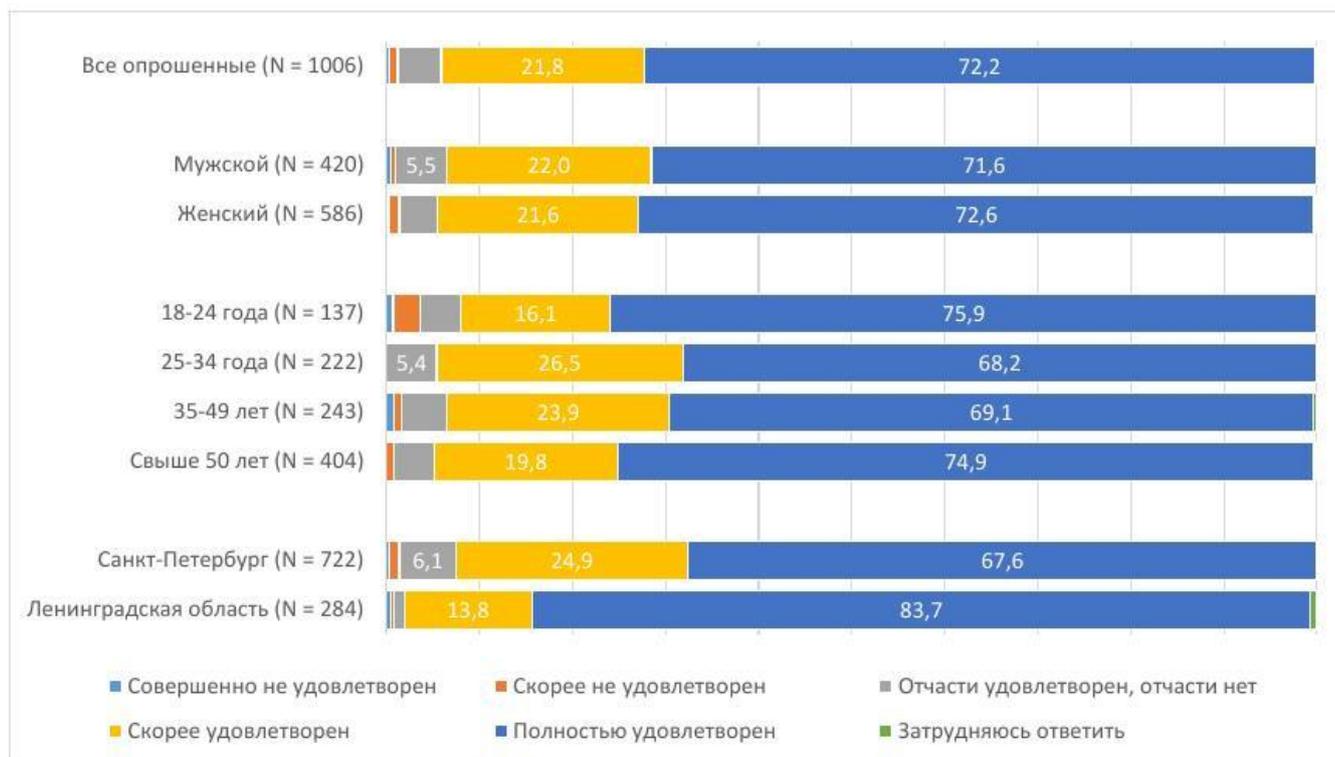


Рисунок 5.5.7.2 Распределение ответов на вопрос: «Пожалуйста, оцените, насколько Вы удовлетворены или не удовлетворены **ОБУСТРОЙСТВОМ СТАНЦИЙ метро** в Санкт-Петербурге и Ленинградской области по типичным маршрутам Вашего следования», (% от числа респондентов, пользующихся этим видом транспорта, в разрезе социально-демографических групп)<sup>63</sup>

В таблице ниже показаны оценки удовлетворенности **обустройством станций метро** в Санкт-Петербурге и Ленинградской области по типичным маршрутам следования.

<sup>63</sup> Подписи к значениям менее 5% не показаны на рисунке для удобства. Детальные значения по каждому параметру можно посмотреть в соответствующей таблице, следующей за графиком.

**Таблица 5.5.7.1 Удовлетворенность ОБУСТРОЙСТВОМ СТАНЦИЙ метро в Санкт-Петербурге и Ленинградской области по типичным маршрутам следования (% от числа респондентов, пользующихся этим видом транспорта)**

Социально-демографические характеристики	Совершенно не удовлетворен	Скорее не удовлетворен	Отчасти удовлетворен, отчасти нет	Скорее удовлетворен	Полностью удовлетворен	Трудно сказать
Все опрошенные (N = 1006)	0,3	0,9	4,7	21,8	72,2	0,2
Мужской (N = 420)	0,5	0,5	5,5	22,0	71,6	0,0
Женский (N = 586)	0,2	1,2	4,1	21,6	72,6	0,3
18-24 года (N = 137)	0,7	2,9	4,4	16,1	75,9	0,0
25-34 года (N = 222)	0,0	0,0	5,4	26,5	68,2	0,0
35-49 лет (N = 243)	0,8	0,8	4,9	23,9	69,1	0,4
Свыше 50 лет (N = 404)	0,0	0,8	4,3	19,8	74,9	0,3
Санкт-Петербург (N = 722)	0,3	1,1	6,1	24,9	67,6	0,0
Ленинградская область (N = 284)	0,4	0,4	1,1	13,8	83,7	0,7

Больше всего тех, кто удовлетворен **обустройством станций метро**, в **Кировском** районе Ленинградской области – 100% удовлетворены этим параметром.

Второе место занимает **Всеволожский** район Ленинградской области со значением 99% удовлетворенных респондентов.

На третьем месте по удовлетворенности обустройством станций метро **Московский** район – 98,6% удовлетворенных опрошенных.

Чаще других высказывают недовольство **обустройством станций метро** в **Выборгском** районе – 2,8% не удовлетворены этим параметром.

## 5.5.8 Безопасность станций метро

92,5% среди тех, кто пользуется метро в Санкт-Петербурге и Ленинградской области удовлетворены **безопасностью станций** метро.

Существенных отличий между мужчинами и женщинами, опрошенными разных возрастов не выявлено.

Доля тех, кто не удовлетворен **безопасностью станций** метро не превышает 4%.

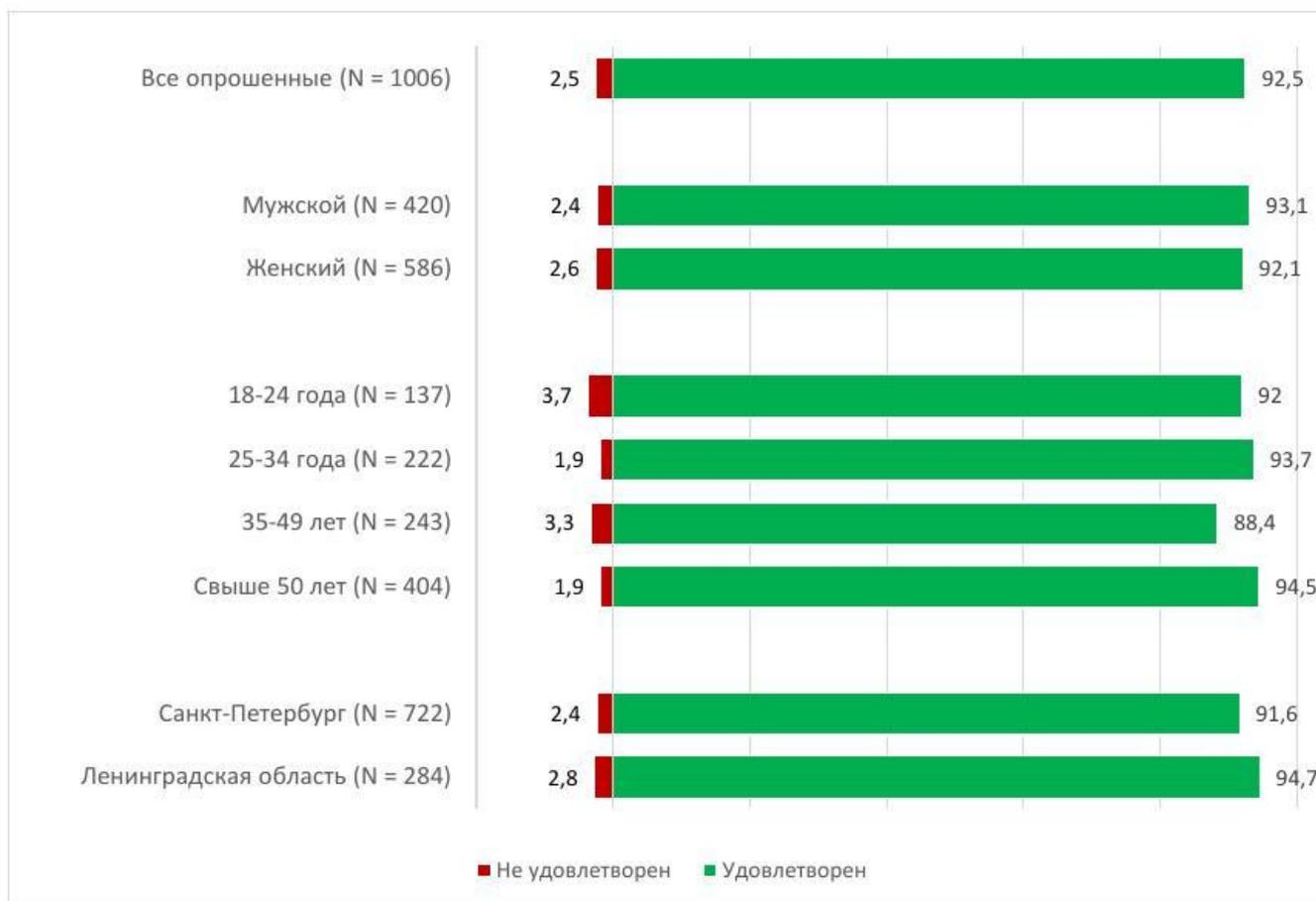


Рисунок 5.5.8.1 Распределение ответов на вопрос:  
*«Пожалуйста, оцените, насколько Вы удовлетворены или не удовлетворены БЕЗОПАСНОСТЬЮ СТАНЦИЙ метро в Санкт-Петербурге и Ленинградской области по типичным маршрутам Вашего следования», (% от числа респондентов, пользующихся этим видом транспорта, в разрезе социально-демографических групп)*

На рисунке ниже показан рейтинг удовлетворенности **безопасностью станций** в разрезе детальных оценок по социально-демографическим характеристикам.

Жители Санкт-Петербурга реже высказывают строго позитивные оценки, чем жители Ленинградской области (62,3% против 78%).

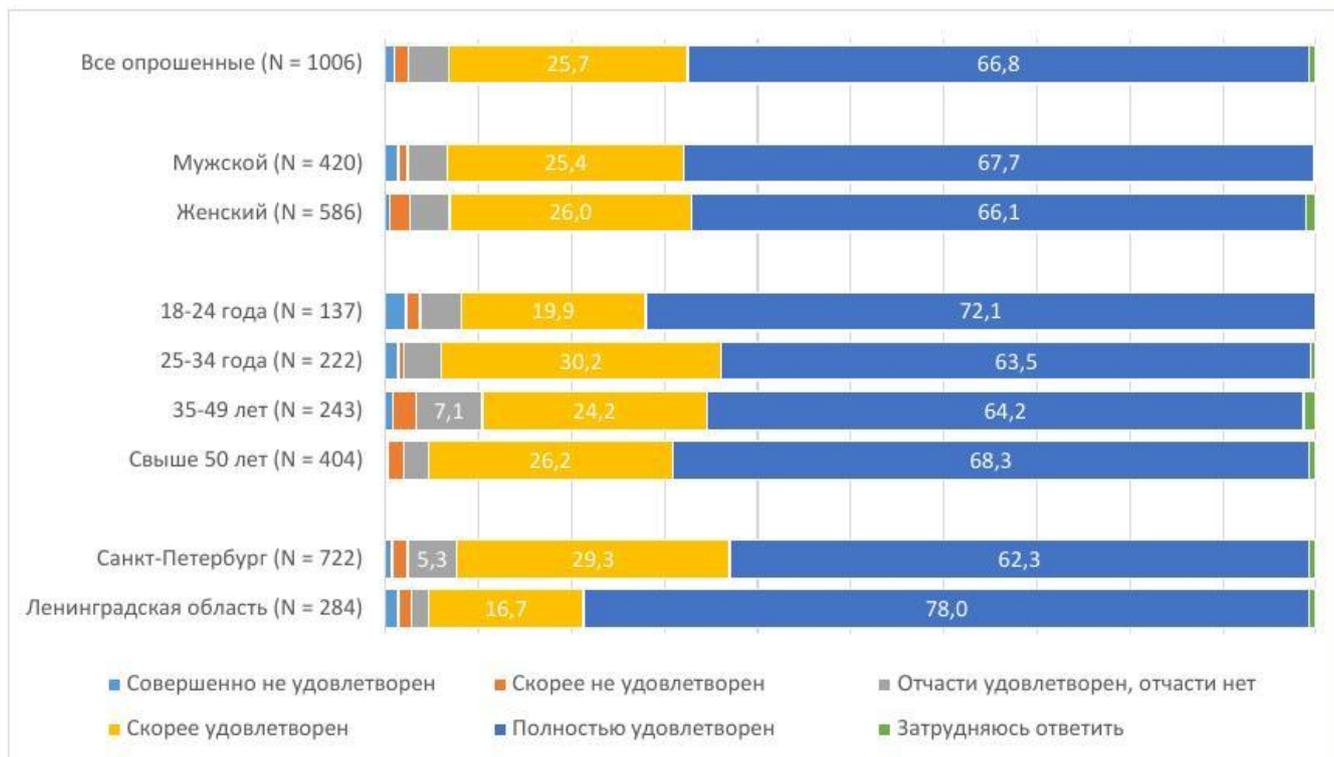


Рисунок 5.5.8.2 Распределение ответов на вопрос: «Пожалуйста, оцените, насколько Вы удовлетворены или не удовлетворены **БЕЗОПАСНОСТЬЮ СТАНЦИЙ** метро в Санкт-Петербурге и Ленинградской области по типичным маршрутам Вашего следования», (% от числа респондентов, пользующихся этим видом транспорта, в разрезе социально-демографических групп)<sup>64</sup>

В таблице ниже показаны оценки удовлетворенности **безопасностью станций** метро в Санкт-Петербурге и Ленинградской области по типичным маршрутам следования.

<sup>64</sup> Подписи к значениям менее 5% не показаны на рисунке для удобства. Детальные значения по каждому параметру можно посмотреть в соответствующей таблице, следующей за графиком.

**Таблица 5.5.8.1 Удовлетворенность БЕЗОПАСНОСТЬЮ СТАНЦИЙ метро в Санкт-Петербурге и Ленинградской области по типичным маршрутам следования (% от числа респондентов, пользующихся этим видом транспорта)**

Социально-демографические характеристики	Совершенно не удовлетворен	Скорее не удовлетворен	Отчасти удовлетворен, отчасти нет	Скорее удовлетворен	Полностью удовлетворен	Трудно сказать
Все опрошенные (N = 1006)	0,9	1,6	4,3	25,7	66,8	0,7
Мужской (N = 420)	1,4	1,0	4,3	25,4	67,7	0,2
Женский (N = 586)	0,5	2,1	4,3	26,0	66,1	1,0
18-24 года (N = 137)	2,2	1,5	4,4	19,9	72,1	0,0
25-34 года (N = 222)	1,4	0,5	4,1	30,2	63,5	0,5
35-49 лет (N = 243)	0,8	2,5	7,1	24,2	64,2	1,3
Свыше 50 лет (N = 404)	0,2	1,7	2,7	26,2	68,3	0,7
Санкт-Петербург (N = 722)	0,7	1,7	5,3	29,3	62,3	0,7
Ленинградская область (N = 284)	1,4	1,4	1,8	16,7	78,0	0,7

Больше всего тех, кто удовлетворен **безопасностью станций метро**, в **Кировском** районе Ленинградской области – 100% удовлетворены этим параметром.

Второе место занимает **Московский** район со значением 98,7% удовлетворенных респондентов.

На третьем месте – **Красногвардейский** район, где 98,5% опрошенных удовлетворены **безопасностью станций метро**.

Больше всего неудовлетворенных в **Тосненском** районе Ленинградской области – 7%. В **Выборгском** районе доля неудовлетворенных достигает 5,8%.

## 5.5.9 Информационные сервисы на станциях метро

94,4% среди тех, кто пользуется метро в Санкт-Петербурге и Ленинградской области удовлетворены **информационными сервисами на станциях метро**.

Существенных отличий между мужчинами и женщинами, опрошенными разных возрастов не выявлено. Опрошенные в возрасте 25-34 года не высказали отрицательных оценок. Чаще о неудовлетворенности говорят опрошенные в возрасте 35-49 лет (2,1%).

Уровень неудовлетворенности **информационными сервисами на станциях метро** не превышает 3%.

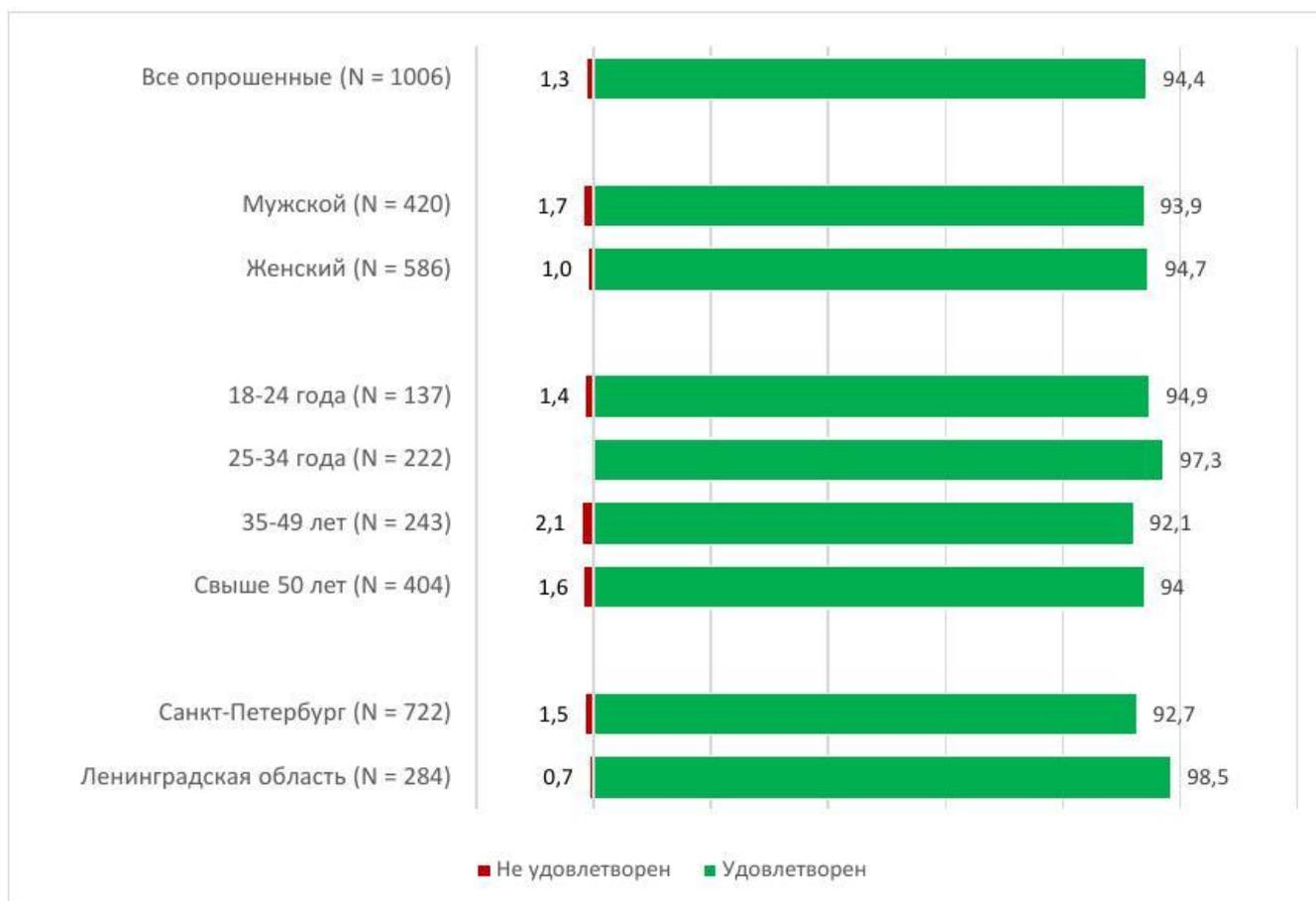


Рисунок 5.5.9.1 Распределение ответов на вопрос:  
*«Пожалуйста, оцените, насколько Вы удовлетворены или не удовлетворены ИНФОРМАЦИОННЫМИ СЕРВИСАМИ НА СТАНЦИЯХ метро в Санкт-Петербурге и Ленинградской области по типичным маршрутам Вашего следования», (% от числа респондентов, пользующихся этим видом транспорта, в разрезе социально-демографических групп)*

На рисунке ниже показан рейтинг удовлетворенности **информационными сервисами на станциях метро** в разрезе детальных оценок по социально-демографическим характеристикам.

Жители Санкт-Петербурга реже высказывают строго позитивные оценки, чем жители области (68,3% и 83,7% соответственно).



Рисунок 5.5.9.2 Распределение ответов на вопрос: «Пожалуйста, оцените, насколько Вы удовлетворены или не удовлетворены **ИНФОРМАЦИОННЫМИ СЕРВИСАМИ НА СТАНЦИЯХ метро** в Санкт-Петербурге и Ленинградской области по типичным маршрутам Вашего следования», (% от числа респондентов, пользующихся этим видом транспорта, в разрезе социально-демографических групп)<sup>65</sup>

В таблице ниже показаны оценки удовлетворенности **информационными сервисами на станциях метро** в Санкт-Петербурге и Ленинградской области по типичным маршрутам следования.

<sup>65</sup> Подписи к значениям менее 5% не показаны на рисунке для удобства. Детальные значения по каждому параметру можно посмотреть в соответствующей таблице, следующей за графиком.

**Таблица 5.5.9.1 Удовлетворенность ИНФОРМАЦИОННЫМИ СЕРВИСАМИ НА СТАНЦИЯХ метро в Санкт-Петербурге и Ленинградской области по типичным маршрутам следования** (% от числа респондентов, пользующихся этим видом транспорта)

<b>Социально-демографические характеристики</b>	Совершенно не удовлетворен	Скорее не удовлетворен	Отчасти удовлетворен, отчасти нет	Скорее удовлетворен	Полностью удовлетворен	Трудно сказать
<b>Все опрошенные (N = 1006)</b>	<b>0,5</b>	<b>0,8</b>	<b>3,0</b>	<b>21,7</b>	<b>72,7</b>	<b>1,3</b>
Мужской (N = 420)	0,7	1,0	3,6	21,3	72,6	0,7
Женский (N = 586)	0,3	0,7	2,6	22,0	72,7	1,7
18-24 года (N = 137)	0,7	0,7	1,5	18,4	76,5	2,2
25-34 года (N = 222)	0,0	0,0	1,8	25,7	71,6	0,9
35-49 лет (N = 243)	1,3	0,8	5,0	22,5	69,6	0,8
Свыше 50 лет (N = 404)	0,3	1,3	3,0	20,1	73,9	1,5
Санкт-Петербург (N = 722)	0,4	1,1	4,1	24,4	68,3	1,7
Ленинградская область (N = 284)	0,7	0,0	0,4	14,8	83,7	0,4

Больше всего тех, кто удовлетворен **информационными сервисами на станциях метро**, в **Красногвардейском** и **Пушкинском** районах, а также во **Всеволожском, Кировском и Тосненском** районах Ленинградской области – 100% удовлетворены этим параметром.

Второе место занимает **Московский** район со значением 98,6% удовлетворенных респондентов.

Третье место занимает **Фрунзенский** район, где доля удовлетворенных составила 97,9%.

Худшие оценки уровня удовлетворенности **информационными сервисами на станциях метро** в **Калининском** районе – 9,6% не удовлетворены этим параметром.

### 5.5.10 Безопасность подходов / обустроенность подземных переходов к станциям метро

93,2% среди тех, кто пользуется метро в Санкт-Петербурге и Ленинградской области удовлетворены **безопасностью подходов / обустроенностью подземных переходов к станциям метро**.

Значимых различий между мужчинами и женщинами опрос не выявил. Доля неудовлетворенных среди опрошенных в возрасте до 25 лет выше, чем в остальных возрастных группах (3%), при этом выше и доля строго позитивных оценок (73,9%).

Доля тех, кто не удовлетворен **безопасностью подходов / обустроенностью подземных переходов к станциям метро** не превышает 3%.

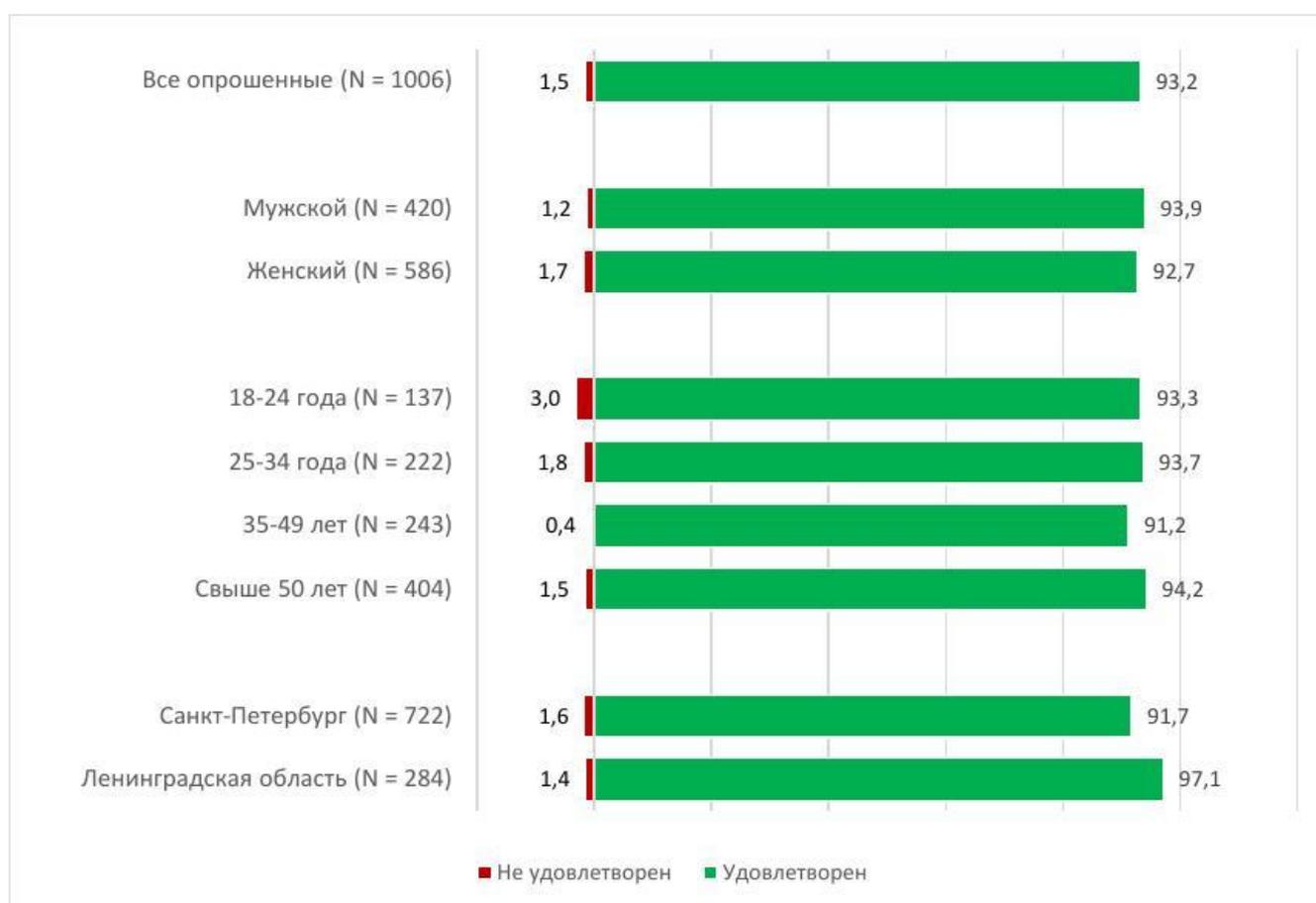


Рисунок 5.5.10.1 Распределение ответов на вопрос:

*«Пожалуйста, оцените, насколько Вы удовлетворены или не удовлетворены БЕЗОПАСНОСТЬЮ ПОДХОДОВ / ОБУСТРОЕННОСТЬЮ ПОДЗЕМНЫХ ПЕРЕХОДОВ К СТАНЦИЯМ метро в Санкт-Петербурге и Ленинградской области по типичным маршрутам Вашего следования», (% от числа респондентов, пользующихся этим видом транспорта, в разрезе социально-демографических групп)*

На рисунке ниже показан рейтинг удовлетворенности **безопасностью подходов / обустроенностью подземных переходов к станциям** в разрезе детальных оценок по социально-демографическим характеристикам.

Жители Санкт-Петербурга реже высказывают строго позитивные оценки, чем жители Ленинградской области (63,4% и 78,2%, соответственно).



Рисунок 5.5.10.2 Распределение ответов на вопрос:

*«Пожалуйста, оцените, насколько Вы удовлетворены или не удовлетворены БЕЗОПАСНОСТЬЮ ПОДХОДОВ / ОБУСТРОЕННОСТЬЮ ПОДЗЕМНЫХ ПЕРЕХОДОВ К СТАНЦИЯМ метро в Санкт-Петербурге и Ленинградской области по типичным маршрутам Вашего следования», (% от числа респондентов, пользующихся этим видом транспорта, в разрезе социально-демографических групп)<sup>66</sup>*

В таблице ниже показаны оценки удовлетворенности **безопасностью подходов / обустроенностью подземных переходов к станциям** метро в Санкт-Петербурге и Ленинградской области по типичным маршрутам следования.

<sup>66</sup> Подписи к значениям менее 5% не показаны на рисунке для удобства. Детальные значения по каждому параметру можно посмотреть в соответствующей таблице, следующей за графиком.

**Таблица 5.5.10.1 Удовлетворенность *БЕЗОПАСНОСТЬЮ ПОДХОДОВ / ОБУСТРОЕННОСТЬЮ ПОДЗЕМНЫХ ПЕРЕХОДОВ К СТАНЦИЯМ* метро в Санкт-Петербурге и Ленинградской области по типичным маршрутам следования (% от числа респондентов, пользующихся этим видом транспорта)**

<b>Социально-демографические характеристики</b>	Совершенно не удовлетворен	Скорее не удовлетворен	Отчасти удовлетворен, отчасти нет	Скорее удовлетворен	Полностью удовлетворен	Трудно сказать
<b>Все опрошенные (N = 1006)</b>	<b>0,4</b>	<b>1,1</b>	<b>4,8</b>	<b>25,7</b>	<b>67,5</b>	<b>0,5</b>
Мужской (N = 420)	0,5	0,7	4,9	24,9	69,0	0,0
Женский (N = 586)	0,3	1,4	4,7	26,2	66,5	0,9
18-24 года (N = 137)	1,5	1,5	3,7	19,4	73,9	0,0
25-34 года (N = 222)	0,9	0,9	3,6	32,3	61,4	0,9
35-49 лет (N = 243)	0,0	0,4	8,0	24,1	67,1	0,4
Свыше 50 лет (N = 404)	0,0	1,5	3,8	25,1	69,1	0,5
Санкт-Петербург (N = 722)	0,3	1,3	6,2	28,3	63,4	0,6
Ленинградская область (N = 284)	0,7	0,7	1,1	18,9	78,2	0,4

Больше всего тех, кто удовлетворен **безопасностью подходов / обустроенностью подземных переходов к станциям метро**, во **Всеволожском** районе Ленинградской области – 98,9% удовлетворены этим параметром.

Второе место занимает **Московский** район со значением 98,6% удовлетворенных респондентов.

На третьем месте – **Красногвардейский** район, где 98,5% опрошенных удовлетворены **безопасностью подходов и обустроенностью подземных переходов к станциям**.

Худшие оценки в **Калининском** районе, где доля неудовлетворенных составила 3,8%.

### 5.5.11 Удобство оплаты проезда в метро

95% среди тех, кто пользуется метро в Санкт-Петербурге и Ленинградской области удовлетворены **удобством оплаты проезда** в метро.

Существенных отличий между мужчинами и женщинами не выявлено. Доля строго позитивных оценок выше в возрастной группе 18-24 года (82,7%), но также выше и доля негативных оценок (2,3%).

Доля тех, кто не удовлетворен **удобством оплаты проезда** не превышает 3%.

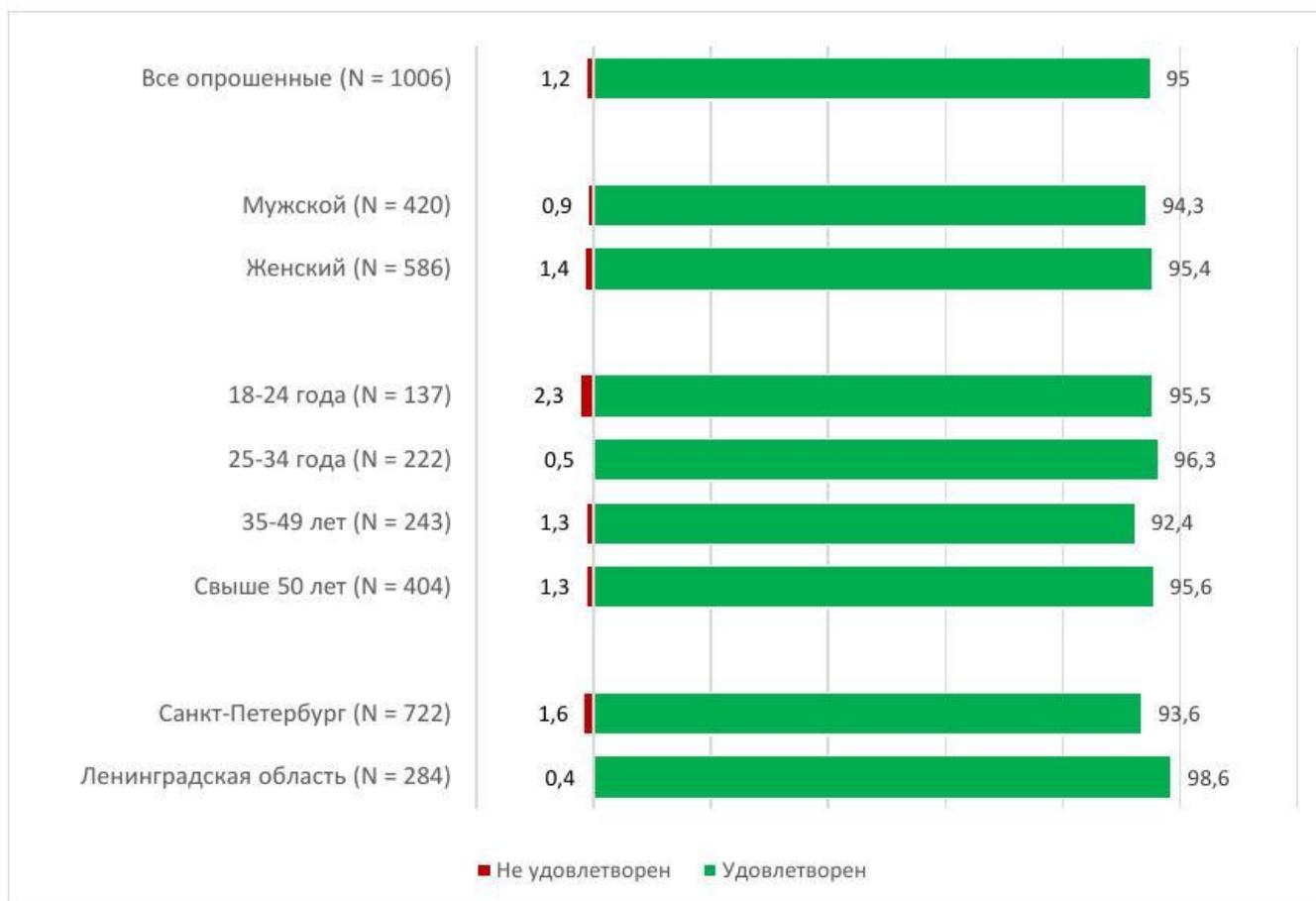


Рисунок 5.5.11.1 Распределение ответов на вопрос: «Пожалуйста, оцените, насколько Вы удовлетворены или не удовлетворены **УДОБСТВОМ ОПЛАТЫ ПРОЕЗДА** в метро в Санкт-Петербурге и Ленинградской области по типичным маршрутам Вашего следования», (% от числа респондентов, пользующихся этим видом транспорта, в разрезе социально-демографических групп)

На рисунке ниже показан рейтинг удовлетворенности **удобством оплаты проезда** в разрезе детальных оценок по социально-демографическим характеристикам.

Жители Санкт-Петербурга реже высказывают строго позитивные оценки, чем жители Ленинградской области (72,4% и 84,9% соответственно).



Рисунок 5.5.11.2 Распределение ответов на вопрос: «Пожалуйста, оцените, насколько Вы удовлетворены или не удовлетворены **УДОБСТВОМ ОПЛАТЫ ПРОЕЗДА** в метро в Санкт-Петербурге и Ленинградской области по типичным маршрутам Вашего следования», (% от числа респондентов, пользующихся этим видом транспорта, в разрезе социально-демографических групп)<sup>67</sup>

В таблице ниже показаны оценки удовлетворенности **удобством оплаты проезда** в метро в Санкт-Петербурге и Ленинградской области по типичным маршрутам следования.

<sup>67</sup> Подписи к значениям менее 5% не показаны на рисунке для удобства. Детальные значения по каждому параметру можно посмотреть в соответствующей таблице, следующей за графиком.

**Таблица 5.5.11.1 Удовлетворенность УДОБСТВОМ ОПЛАТЫ ПРОЕЗДА в метро в Санкт-Петербурге и Ленинградской области по типичным маршрутам следования (% от числа респондентов, пользующихся этим видом транспорта)**

Социально-демографические характеристики	Совершенно не удовлетворен	Скорее не удовлетворен	Отчасти удовлетворен, отчасти нет	Скорее удовлетворен	Полностью удовлетворен	Трудно сказать
<b>Все опрошенные (N = 1006)</b>	<b>0,1</b>	<b>1,1</b>	<b>3,6</b>	<b>19,1</b>	<b>75,9</b>	<b>0,2</b>
Мужской (N = 420)	0,2	0,7	4,4	18,1	76,2	0,2
Женский (N = 586)	0,0	1,4	3,0	19,8	75,6	0,2
18-24 года (N = 137)	0,8	1,5	2,3	12,8	82,7	0,0
25-34 года (N = 222)	0,0	0,5	3,2	24,1	72,2	0,0
35-49 лет (N = 243)	0,0	1,3	6,0	19,6	72,8	0,4
Свыше 50 лет (N = 404)	0,0	1,3	2,8	18,2	77,4	0,3
Санкт-Петербург (N = 722)	0,0	1,6	4,7	21,2	72,4	0,1
Ленинградская область (N = 284)	0,4	0,0	0,7	13,7	84,9	0,4

Больше всего тех, кто удовлетворен **удобством оплаты проезда**, во **Всеволожском** и **Тосненском** районах Ленинградской области – 100% удовлетворены этим параметром.

Второе место занимает **Московский** район со значением 98,5% удовлетворенных респондентов.

Третье место делят **Пушкинский** и **Фрунзенский** районы, где 97,8% удовлетворены удобством оплаты проезда в метро.

Чаще всего высказывают недовольство **удобством оплаты проезда** в **Калининском** районе – 3,8% опрошенных не удовлетворены.

## 5.5.12 Стоимость проезда в метро

74,7% среди тех, кто пользуется метро в Санкт-Петербурге и Ленинградской области удовлетворены **стоимостью проезда** в метро.

Мужчины несколько больше удовлетворены этим параметром.

Жители Санкт-Петербурга чаще высказывают отрицательные оценки, чем жители Ленинградской области (10% и 6% соответственно).

Доля тех, кто не удовлетворен **стоимостью проезда** не превышает 10%.

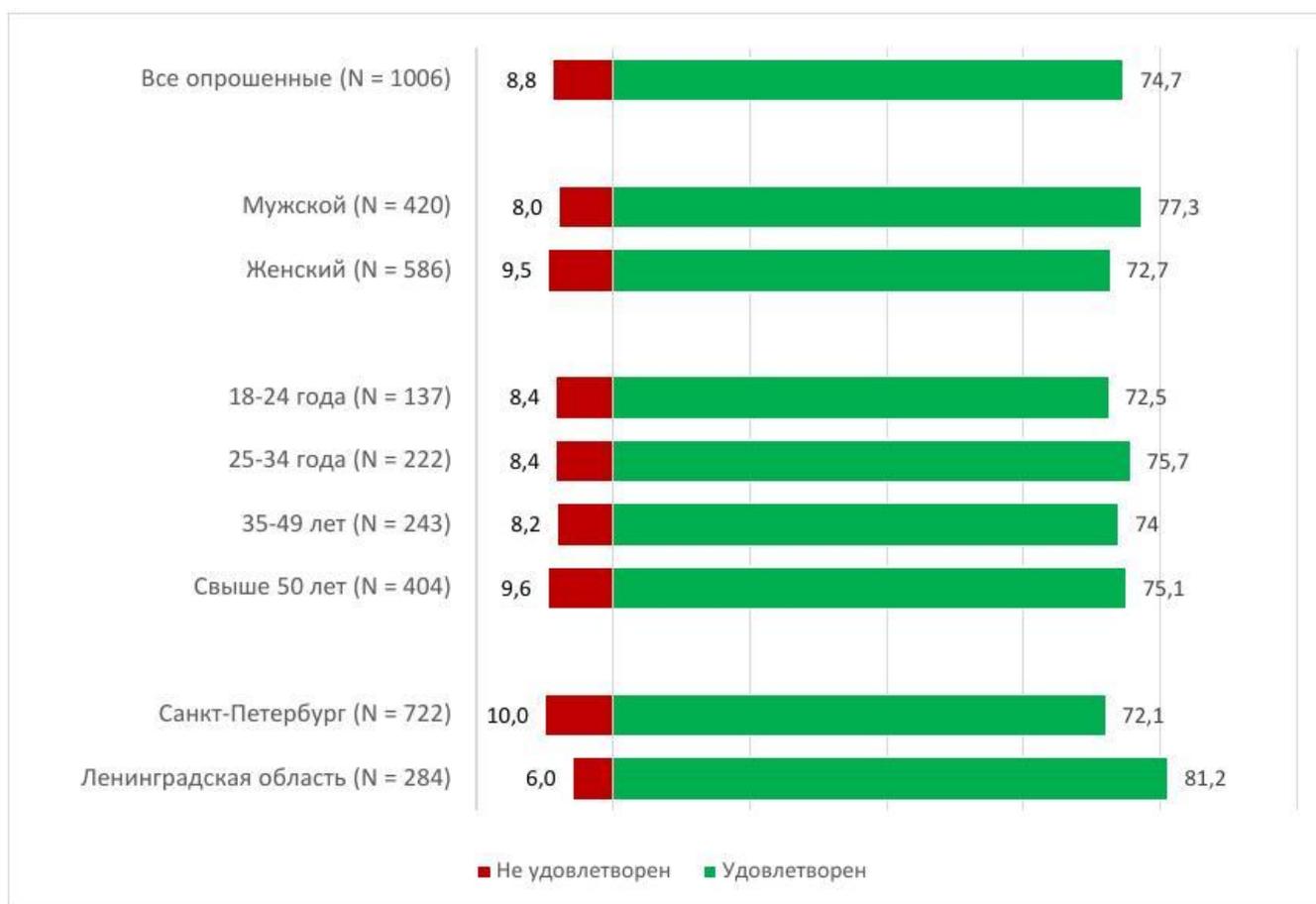


Рисунок 5.5.12.1 Распределение ответов на вопрос: «Пожалуйста, оцените, насколько Вы удовлетворены или не удовлетворены **СТОИМОСТЬЮ ПРОЕЗДА** в метро в Санкт-Петербурге и Ленинградской области по типичным маршрутам Вашего следования», (% от числа респондентов, пользующихся этим видом транспорта, в разрезе социально-демографических групп)

На рисунке ниже показан рейтинг удовлетворенности **стоимостью проезда** в метро в разрезе детальных оценок по социально-демографическим характеристикам.

Уровень полной удовлетворенности выше в возрастной группе до 24 (50,4%) и старше 50 лет (46,9%).

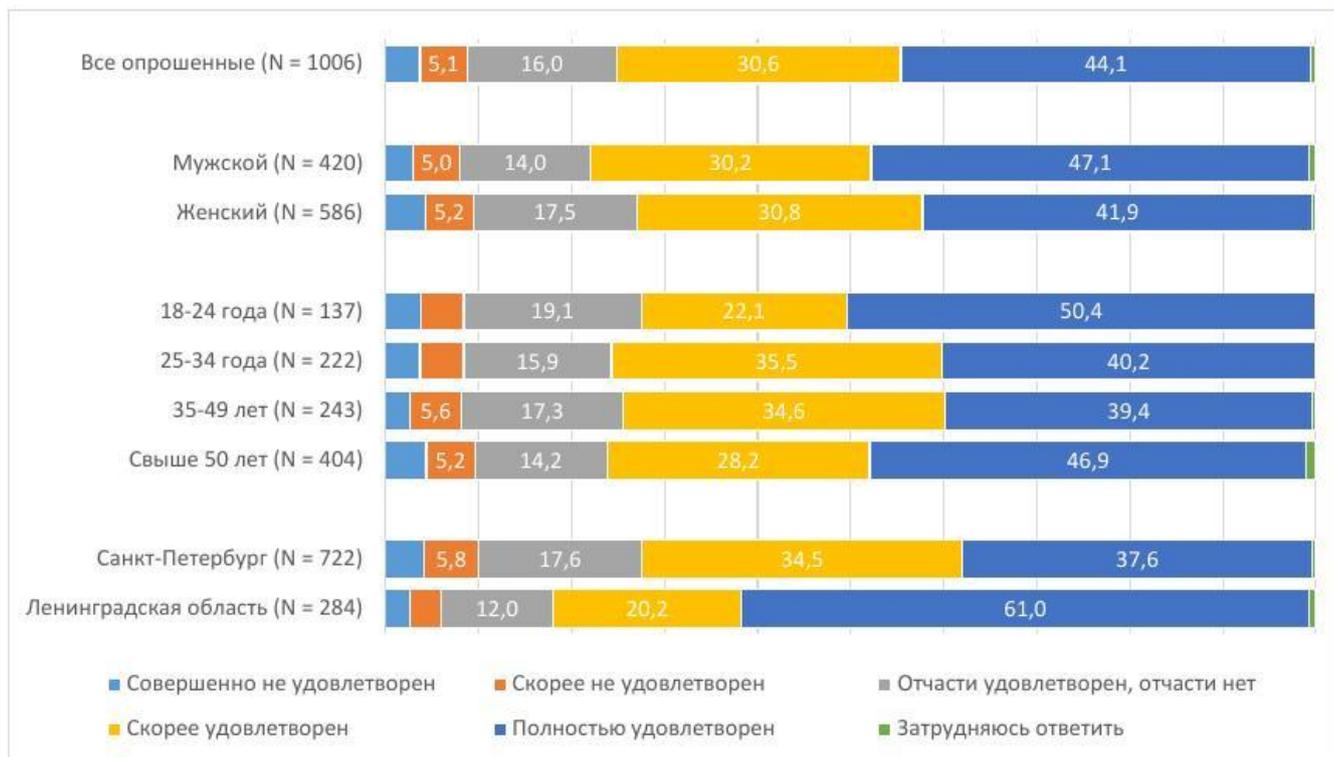


Рисунок 5.5.12.2 Распределение ответов на вопрос: «Пожалуйста, оцените, насколько Вы удовлетворены или не удовлетворены **СТОИМОСТЬЮ ПРОЕЗДА** в метро в Санкт-Петербурге и Ленинградской области по типичным маршрутам Вашего следования», (% от числа респондентов, пользующихся этим видом транспорта, в разрезе социально-демографических групп)<sup>68</sup>

В таблице ниже показаны оценки удовлетворенности **стоимостью проезда** в метро в Санкт-Петербурге и Ленинградской области по типичным маршрутам следования.

<sup>68</sup> Подписи к значениям менее 5% не показаны на рисунке для удобства. Детальные значения по каждому параметру можно посмотреть в соответствующей таблице, следующей за графиком.

**Таблица 5.5.12.1 Удовлетворенность СТОИМОСТЬЮ ПРОЕЗДА в метро в Санкт-Петербурге и Ленинградской области по типичным маршрутам следования (% от числа респондентов, пользующихся этим видом транспорта)**

Социально-демографические характеристики	Совершенно не удовлетворен	Скорее не удовлетворен	Отчасти удовлетворен, отчасти нет	Скорее удовлетворен	Полностью удовлетворен	Трудно сказать
<b>Все опрошенные (N = 1006)</b>	<b>3,7</b>	<b>5,1</b>	<b>16,0</b>	<b>30,6</b>	<b>44,1</b>	<b>0,5</b>
Мужской (N = 420)	3,0	5,0	14,0	30,2	47,1	0,7
Женский (N = 586)	4,3	5,2	17,5	30,8	41,9	0,4
18-24 года (N = 137)	3,8	4,6	19,1	22,1	50,4	0,0
25-34 года (N = 222)	3,7	4,7	15,9	35,5	40,2	0,0
35-49 лет (N = 243)	2,6	5,6	17,3	34,6	39,4	0,4
Свыше 50 лет (N = 404)	4,4	5,2	14,2	28,2	46,9	1,0
Санкт-Петербург (N = 722)	4,2	5,8	17,6	34,5	37,6	0,4
Ленинградская область (N = 284)	2,6	3,4	12,0	20,2	61,0	0,7

Больше всего тех, кто удовлетворен **стоимостью проезда**, в **Красногвардейском** районе – 96,9% удовлетворены этим параметром.

Второе место занимает **Всеволожский** район Ленинградской области со значением 96,4% удовлетворенных респондентов.

На третьем месте **Красносельский** район, где доля удовлетворенных составила 95,1%.

Худшие оценки стоимости проезда в метро в **Калининском** районе – 40,4% не удовлетворены этим параметром. Второе место по неудовлетворенности со значительной разницей занимает **Фрунзенский** район, где 19,2% не удовлетворены стоимостью проезда.

### 5.5.13 Способы оплаты проезда в метро

Большая часть опрошенных (42,4%) оплачивают проезд в метро при помощи месячного проездного билета. Треть респондентов оплачивает отдельно каждую поездку. Единый электронный билет («Электронный кошелек») используют 15,6%, а проездной билет на количество поездок популярен лишь среди 7,1% опрошенных.

Разовая оплата проезда в метро популярнее среди опрошенных в Ленинградской области, чем среди жителей Санкт-Петербурга (55,6% и 25,8% соответственно). Жители Санкт-Петербурга, наоборот, чаще жителей Ленинградской области используют месячный проездной билет (51,4% и 19,4% соответственно). Месячным проездным билетом чаще пользуются опрошенные старше 50 лет (55,4%) и в возрасте до 24 лет (41,6%).

Чаще остальных используют «Электронный кошелек» опрошенные в возрасте 25-34 года (24%).

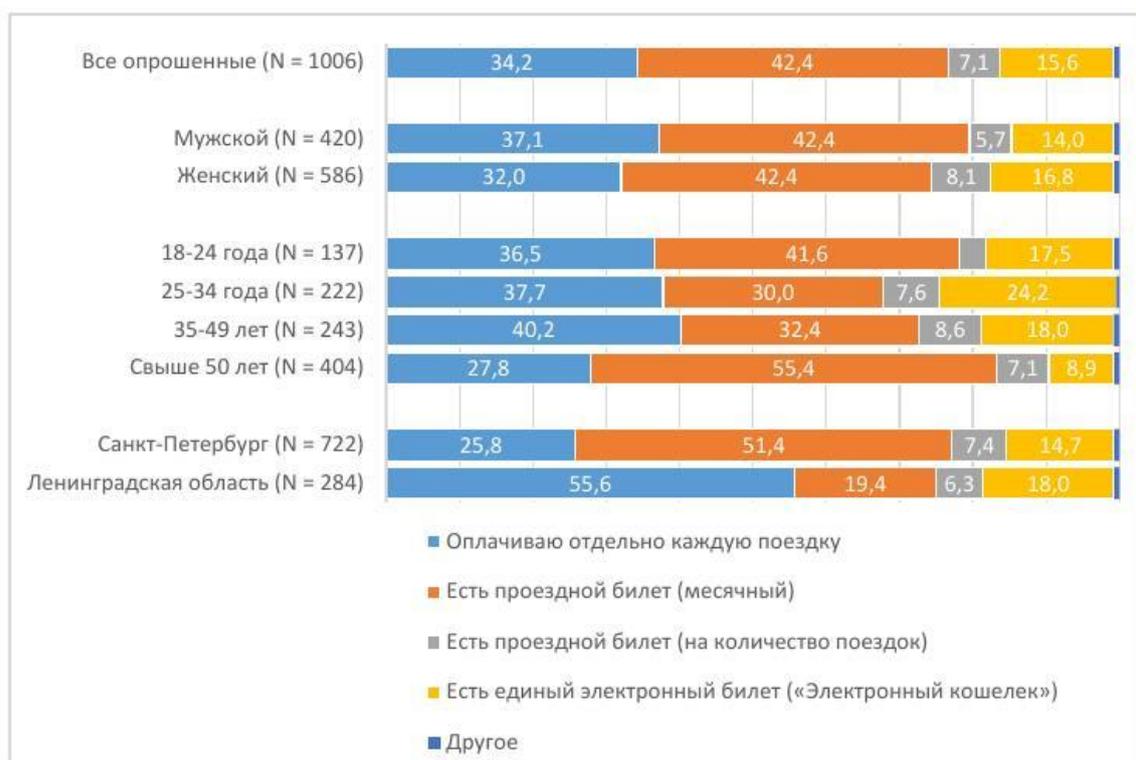


Рисунок 5.5.13.1. Распределение ответов на вопрос: «Скажите, Вы обычно оплачиваете проезд в электричке отдельно за каждую поездку или же у Вас есть проездной билет?», (% от числа респондентов, пользующихся этим видом транспорта, в разрезе социально-демографических групп)<sup>69</sup>

<sup>69</sup> Подписи к значениям менее 5% не показаны на рисунке для удобства. Детальные значения по каждому параметру можно посмотреть в соответствующей таблице, следующей за графиком.

В таблице ниже показана популярность отдельных **способов оплаты проезда** в метро в Санкт-Петербурге и Ленинградской области.

**Таблица 5.5.13.1 Способы оплаты проезда в метро в Санкт-Петербурге и Ленинградской области** (% от числа респондентов, пользующихся этим видом транспорта)

<b>Социально-демографические характеристики</b>	Оплачиваю отдельно каждую поездку	Есть проездной билет (месячный)	Есть проездной билет (на количество поездок)	Есть единый электронный билет («Электронный кошелек»)	Другое
<b>Все опрошенные (N = 1006)</b>	<b>34,2</b>	<b>42,4</b>	<b>7,1</b>	<b>15,6</b>	<b>0,7</b>
Мужской (N = 420)	37,1	42,4	5,7	14	0,7
Женский (N = 586)	32	42,4	8,1	16,8	0,7
18-24 года (N = 137)	36,5	41,6	3,6	17,5	0,7
25-34 года (N = 222)	37,7	30	7,6	24,2	0,4
35-49 лет (N = 243)	40,2	32,4	8,6	18	0,8
Свыше 50 лет (N = 404)	27,8	55,4	7,1	8,9	0,7
Санкт-Петербург (N = 722)	25,8	51,4	7,4	14,7	0,7
Ленинградская область (N = 284)	55,6	19,4	6,3	18	0,7

Отдельно каждую поездку чаще всего оплачивают респонденты в **Красногвардейском** районе – 43,5% респондентов. Месячный единый проездной билет пользуется большей популярностью в **Красносельском** (87,2%) и **Московском** (78,4%) районах.

Проездной билет на количество поездок используют 61,5% опрошенных **Калининского** района. «Электронный кошелек» для оплаты проезда чаще используется во **Всеволожском** районе (42,9%).

## 5.6 Уровень удовлетворенности дорогами общего пользования

В качестве параметров для оценки состояния дорожной инфраструктуры Санкт-Петербурга и Ленинградской области по критерию удовлетворенности респондентам были предложены следующие аспекты, оцениваемые отдельно для города и области:

- качество дорожного покрытия по маршрутам следования;
- ширина проезжей части;
- дорожные знаки и разметка;
- светофорное регулирование;
- информационные указатели;
- наличие и вместимость парковок у дома/работы;
- наличие и вместимость перехватывающих парковок.

Интегральная оценка этих аспектов составляет среднюю оценку состояния дорожной инфраструктуры Санкт-Петербурга и Ленинградской области.

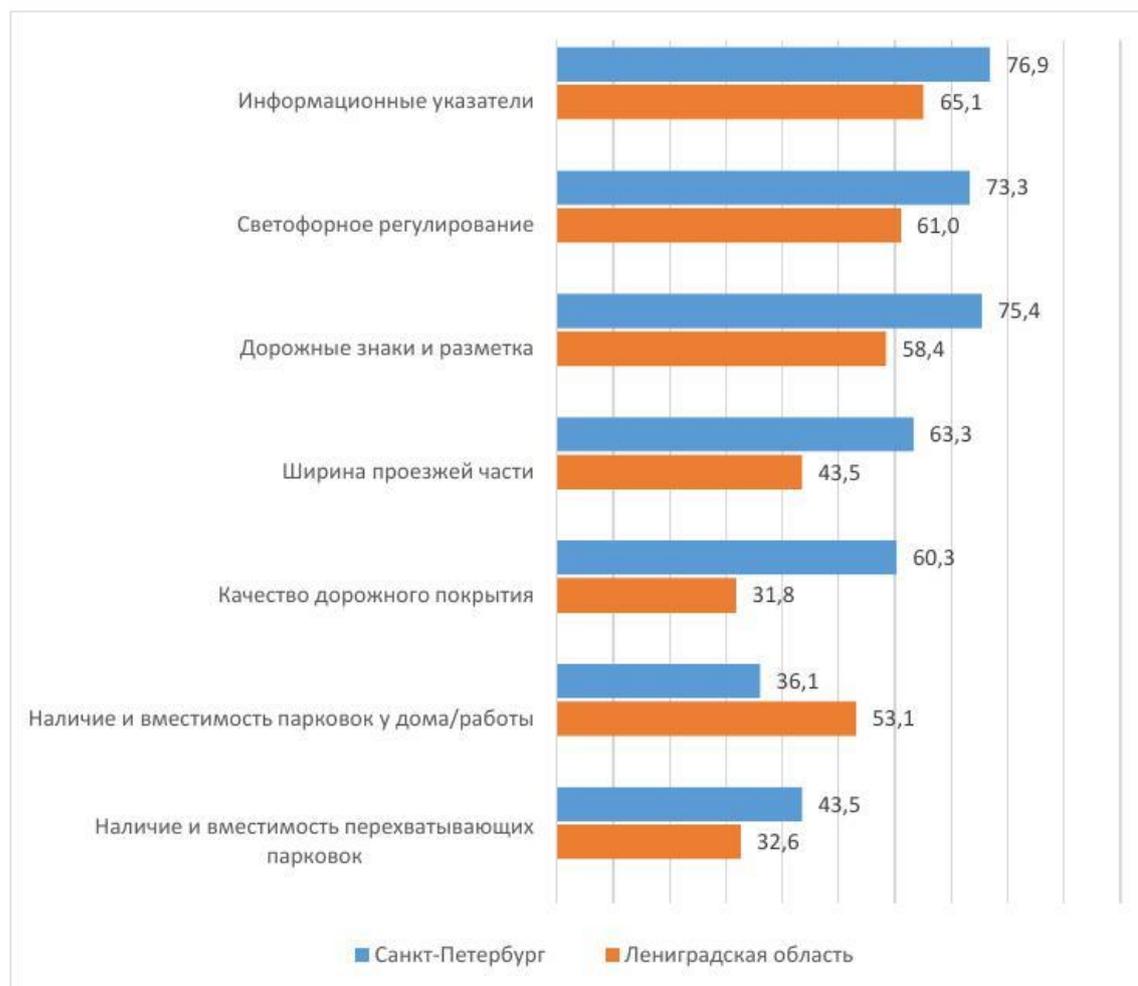


Рисунок 5.6.1 Удовлетворенность аспектами дорожной инфраструктуры в Санкт-Петербурге и Ленинградской области, (% тех, кто скорее или полностью удовлетворен, автовладельцы, N = 941)

По результатам опроса параметр **«информационные указатели»** лидирует среди всех аспектов дорожной инфраструктуры по числу удовлетворенных автомобилистов среди опрошенных. 76,9% респондентов удовлетворены данным параметром в Санкт-Петербурге и 65,1% в Ленинградской области.

На втором месте по уровню общей удовлетворенности – **«светофорное регулирование»**. **«Дорожные знаки и разметка»** находятся на третьем месте по числу удовлетворенных пассажиров в целом среди опрошенных. При этом, второе и третье место среди параметров дорожной инфраструктуры для Санкт-Петербурга и Ленинградской области разные. Для Санкт-Петербурга на втором месте оказывается параметр **«дорожные знаки и разметка»** (75,4% удовлетворены), а **«светофорное регулирование»** на третьем (73,3%). Для Ленинградской области наоборот: на втором месте оказывается параметр «светофорное регулирование» (61%), в то время как «дорожные знаки и разметка» находится на третьем месте (58,4%).

Стоит отметить, что уровень удовлетворенности всеми параметрами дорожной инфраструктуры для города выше, чем для области. Исключение составляет **«наличие и вместимость парковок у дома/работы»**: в области этот аспект оценивается выше на 17%. Параметр **парковки у дома/работы** оказывается на последнем месте при оценке уровня удовлетворенности опрошенных в Санкт-Петербурге, для опрошенных Ленинградской области наименьшие оценки наблюдаются по параметру **«качество дорожного покрытия»**.

Лидирующий параметр **«информационные указатели»** был лучше всего оценен опрошенными в **Красногвардейском** районе: 93,7% респондентов удовлетворены данным параметром в Санкт-Петербурге и 95,3% в Ленинградской области. Худшие оценки данный параметр имеет среди жителей **Калининского** района: 46,7% удовлетворены информационными указателями в городе и 46,6% в области.

В целом, лучшие оценки по всем параметрам для города и области наблюдаются в **Красногвардейском** районе, исключение составляют оценка парковок и качество дорожного покрытия. Довольно высоко оценен в **Красногвардейском** районе параметр **«дорожные знаки и разметка»** - 96,9%.

Наиболее низкие оценки, в целом, наблюдаются в **Калининском** районе. **Качество дорожного покрытия** Санкт-Петербурга получило наименьшие оценки в **Выборгском** районе (27,7% удовлетворены), а в области – в **Тосненском** районе (6,2%). Стоит отдельно выделить низкие оценки уровня удовлетворенности респондентов по параметру **«наличие и вместимость перехватывающих парковок»** в **Выборгском** районе Ленинградской области – 0,9%.

При рассмотрении динамики удовлетворенности дорожной инфраструктурой Санкт-Петербурга и Ленинградской области стоит отметить отсутствие общей тенденции к улучшению или ухудшению ситуации. Дорожная инфраструктура Санкт-Петербурга стабильно оценивается лучше, чем в области.

Для Санкт-Петербурга с 2015 по 2017 года наблюдался рост доли удовлетворенных, однако показатель 2018 года ниже почти на 5%. Для Ленинградской области показатель удовлетворенности по сравнению с прошлым годом практически не изменился.

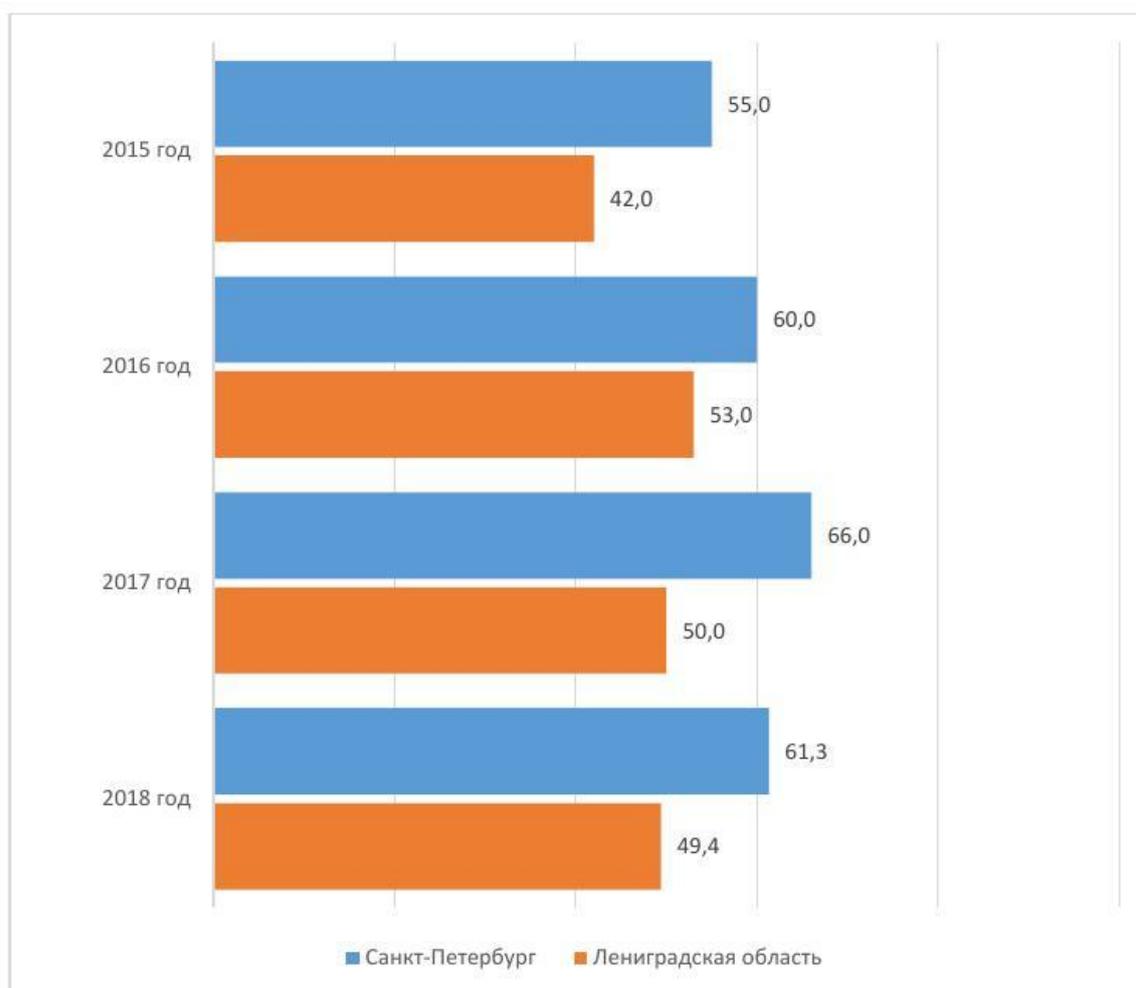


Рисунок 5.6.2 *Уровень удовлетворенности дорожной инфраструктурой в Санкт-Петербурге и Ленинградской области, (% тех, кто скорее или полностью удовлетворен)*

**Дорожное покрытие**, как составляющая дорожной инфраструктуры, оценивается выше в Санкт-Петербурге, чем в области. Динамика удовлетворенности дорожным покрытием в Санкт-Петербурге и Ленинградской области показывает положительные тенденции для города и скачкообразные для области.

Доля удовлетворенных **дорожным покрытием** в Санкт-Петербурге с 2015 года выросла на 18,3% и составила 60,3%. При оценке дорожного покрытия в Ленинградской области доля удовлетворенных изменяется нелинейно, с 2017 года она выросла с 40% до 49,4%.

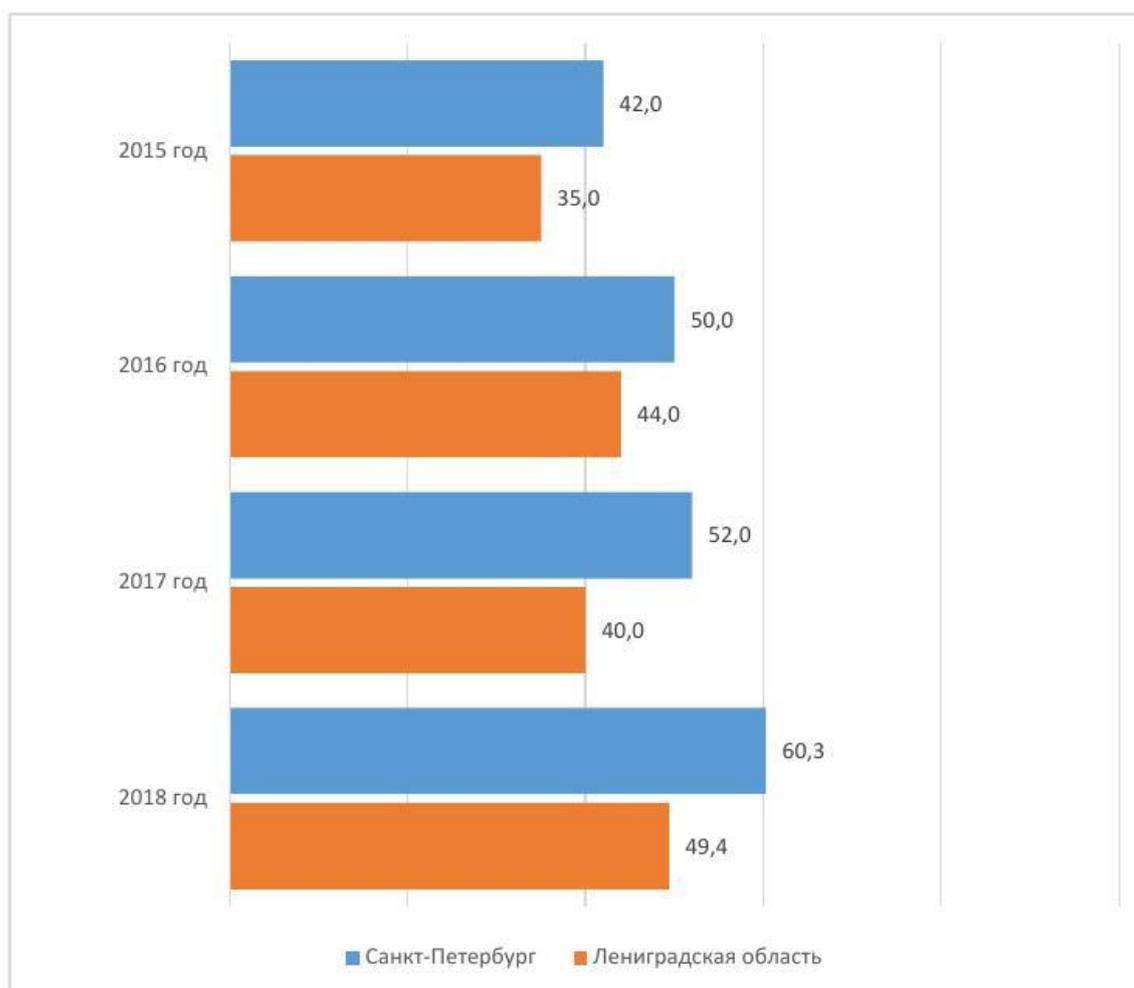


Рисунок 5.6.3 *Уровень удовлетворенности дорожным покрытием в Санкт-Петербурге и Ленинградской области, (% тех, кто скорее или полностью удовлетворен)*

## 5.6.1 Уровень удовлетворенности дорогами общего пользования в Санкт-Петербурге

Среди респондентов, пользующихся личным автомобилем, удовлетворенность дорожной инфраструктурой в Санкт-Петербурге по всем атрибутам составила 61,3%. Жители Санкт-Петербурга в целом оценивают дорожную инфраструктуру в городе лучше, чем жители области (63,8 % и 59,1% соответственно), но эта разница статистически незначима.

Существенных отличий между мужчинами и женщинами в среднем в ходе опроса не обнаружено. Мужчины, опрошенные в Санкт-Петербурге, оценивают дорожную инфраструктуру лучше, чем женщины (66,8% против 59,7%). Стоит также отметить, что мужчины в Санкт-Петербурге на 10% выше оценивают дорожную инфраструктуру города, чем мужчины в Ленинградской области. Для респондентов в возрасте 18-24 года отмечается разница оценок для Санкт-Петербурга и Ленинградской области (66,7% и 50,8% соответственно). При этом 18-24-летние опрошенные в Ленинградской области дали самые низкие оценки. Максимальная оценка среди мужчин, опрошенных в Санкт-Петербурге – 66,8%.

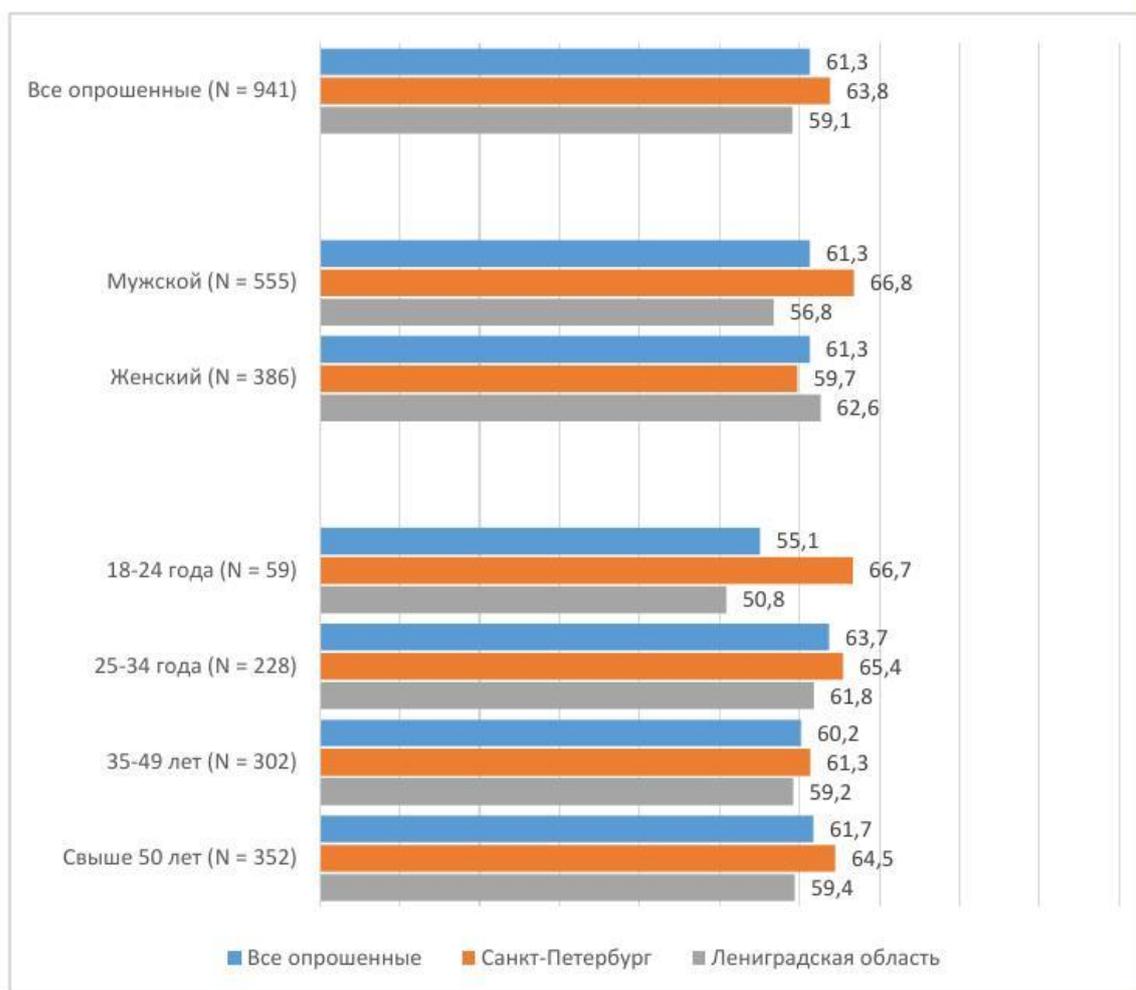


Рисунок 5.6.1.1 Доля тех, кто скорее или полностью удовлетворен дорожной инфраструктурой в Санкт-Петербурге в разрезе социально-демографических групп, (% от всех оценок, автовладельцы)

Максимальные оценки уровня удовлетворенности дорогами общего пользования в Санкт-Петербурге в **Красногвардейском** районе (82,3%). Хуже всего оценили дорожную инфраструктуру Санкт-Петербурга в **Калининском** районе (34,3%).

Если сопоставить доли в целом удовлетворенных и в целом не удовлетворенных без учета затруднившихся ответить и тех, кто отчасти удовлетворен, отчасти нет, то тройка лидирующих аспектов будет выглядеть следующим образом.

Среди всех атрибутов дорожной инфраструктуры Санкт-Петербурга максимальное число набрали **информационные указатели** - больше всего удовлетворенных автовладельцев (76,9%). На втором месте с небольшим отрывом – **дорожные знаки и разметка** (75,4% удовлетворены). Замыкает тройку – **светофорное регулирование** (73,3%).

Больше всего недовольных (28,7%) таким параметром, как **наличие и вместимость парковок у дома / работы**. Также 9,3% не удовлетворены **качеством дорожного покрытия**, а 9,1% опрошенных – **шириной проезжей части**.

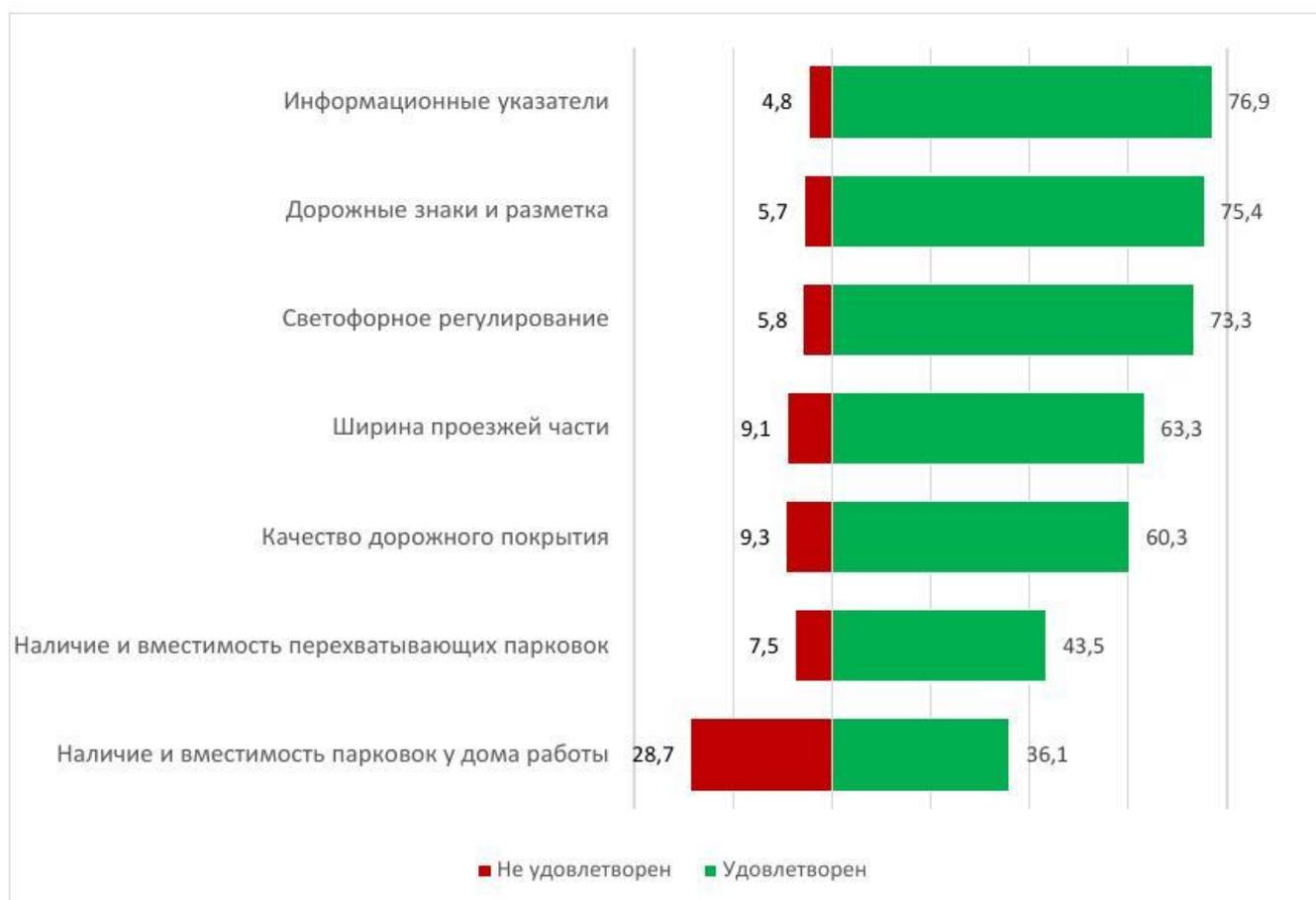


Рисунок 5.6.1.2 *Уровень удовлетворенности разными аспектами дорожной инфраструктуры в Санкт-Петербурге, (в среднем по выборке, % от числа респондентов, автовладельцы, N = 941)*

На рисунке ниже показан рейтинг удовлетворенности разными аспектами **дорожной инфраструктуры**. Первым показан аспект, который имеет наибольшее число полностью удовлетворенных пассажиров. Замыкает рейтинг аспект, имеющий минимальное число тех, кто полностью удовлетворен.

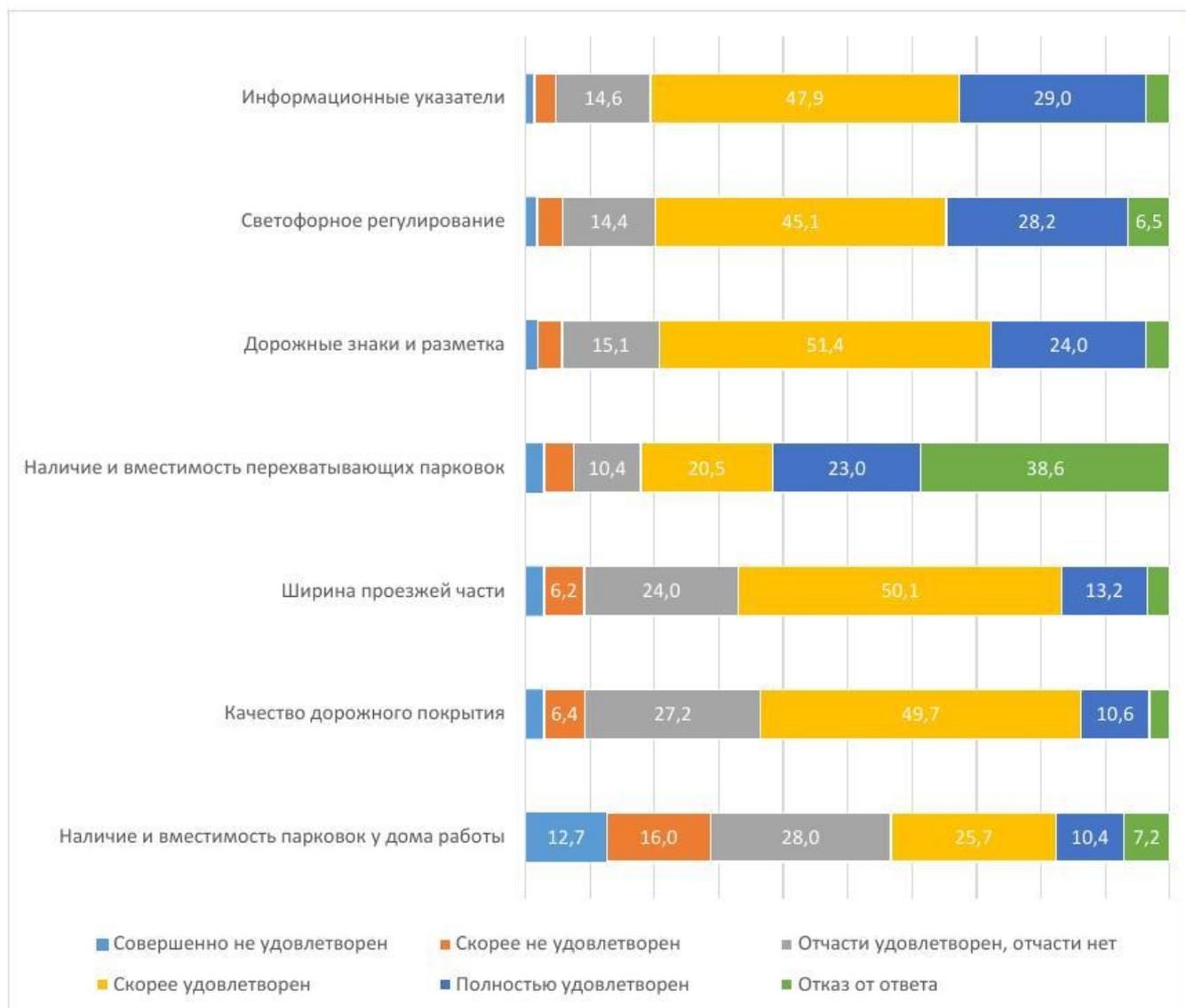


Рисунок 5.6.1.3 *Уровень удовлетворенности разными аспектами дорожной инфраструктуры в Санкт-Петербурге, (в среднем по выборке, % от числа респондентов, автовладельцы, N = 941)<sup>70</sup>*

<sup>70</sup> Подписи к значениям менее 5% не показаны на рисунке для удобства. Детальные значения по каждому параметру можно посмотреть в соответствующей таблице, следующей за графиком.

В таблице ниже показан рейтинг удовлетворенности разными аспектами **дорожной инфраструктуры** по убыванию доли полностью удовлетворенных в разрезе детальных оценок каждого из аспектов.

**Таблица 5.6.1.1 Уровень удовлетворенности разными аспектами дорожной инфраструктуры в Санкт-Петербурге** (в среднем по выборке, % от числа респондентов, автовладельцы, N = 941)

<b>Аспекты дорожной инфраструктуры</b>	Совершенно не удовлетворен	Скорее не удовлетворен	Отчасти удовлетворен, отчасти нет	Скорее удовлетворен	Полностью удовлетворен	Отказ от ответа
Информационные указатели	1,4	3,4	14,6	47,9	29	3,7
Светофорное регулирование	1,8	4	14,4	45,1	28,2	6,5
Дорожные знаки и разметка	1,9	3,8	15,1	51,4	24	3,7
Наличие и вместимость перехватывающих парковок	2,9	4,6	10,4	20,5	23	38,6
Ширина проезжей части	2,9	6,2	24	50,1	13,2	3,6
Качество дорожного покрытия	2,9	6,4	27,2	49,7	10,6	3,2
Наличие и вместимость парковок у дома работы	12,7	16	28	25,7	10,4	7,2

Общая удовлетворенность различными аспектами дорожной инфраструктуры в целом соотносится с оценками, показанными в предыдущих таблицах. Так, из таблицы 5.6.1.2 видно, что мужчины и женщины в целом дают одинаковые оценки.

Жители области в целом дают примерно такие же оценки дорожной инфраструктуры в Санкт-Петербурге, как и жители города. Наибольшая разница достигается при оценке наличия и вместимости перехватывающих парковок: жители области удовлетворены меньше на 16,3%. Самая низкая доля удовлетворенных по характеристике, связанной с перехватывающими парковками среди 18-24-летних (23,7%).

**Таблица 5.6.1.2 Уровень удовлетворенности разными аспектами дорожной инфраструктуры в Санкт-Петербурге разными социально-демографическими группами (% от числа респондентов, автовладельцы)**

Социально-демографические характеристики	Общая оценка	Качество дорожного покрытия	Ширина проезжей части	Дорожные знаки и разметка	Светофорное регулирование	Информационные указатели	Наличие и вместимость парковок у дома / работы	Наличие и вместимость перехватывающих парковок
<b>Все опрошенные (N = 941)</b>	61,3	60,3	63,3	75,5	73,3	<b>76,9</b>	<b>36,2</b>	43,5
Мужской (N = 555)	61,3	62,1	63	74,4	72,7	<b>77,4</b>	<b>37,3</b>	42
Женский (N = 386)	61,3	57,8	63,7	76,9	74,1	<b>76</b>	<b>34,5</b>	45,7
18-24 года (N = 59)	55,1	49,2	61	76,3	69,5	<b>81</b>	25,4	<b>23,7</b>
25-34 года (N = 228)	63,7	59,2	68,3	<b>79,4</b>	73,7	78,5	<b>36,8</b>	50
35-49 лет (N = 302)	60,2	60,6	60,6	75,2	73,2	<b>75,2</b>	<b>35,1</b>	41,4
Свыше 50 лет (N = 352)	61,7	62,7	62,8	73	73,8	<b>76,6</b>	<b>38,5</b>	44,5
Санкт-Петербург (N = 433)	63,8	60,4	67,7	75,3	<b>78,5</b>	76,1	<b>36,5</b>	52,3
Ленинградская область (N = 508)	59,1	60,2	59,6	75,6	68,9	<b>77,5</b>	<b>35,9</b>	36

Если говорить об отличиях между разными районами, то стоит отметить, что оценки в **Выборгском** и **Калининском** районах в целом ниже. По характеристике «Светофорное регулирование» ниже всего уровень удовлетворенности в **Тосненском** районе.

Наименьшая удовлетворенность качеством дорожного покрытия в Выборгском районе (27,7%). Отдельно стоит подчеркнуть низкие оценки по аспекту «Наличие и вместимость парковок у дома / работы» в **Калининском** районе (6,7%).

Для целей анализа все характеристики дорожной инфраструктуры были сгруппированы в три объединенные характеристики:

- Качество автомобильной дороги (дорожное покрытие, ширина проезжей части – полосность);
- Организация дорожного движения (дорожные знаки и разметка, светофорное регулирование, информационные указатели);
- Парковки (наличие и вместимость: на УДС, перехватывающие).

**Таблица 5.6.1.3 Уровень удовлетворенности дорожной инфраструктурой в Санкт-Петербурге разными социально-демографическими группами в разрезе объединённых характеристик транспортных систем** (% от числа респондентов, автовладельцы)

<b>Социально-демографические характеристики</b>	<b>Общая оценка</b>	<b>Качество автомобильной дороги</b>	<b>Организация дорожного движения</b>	<b>Парковки</b>
<b>Все опрошенные (N = 941)</b>	61,3	61,8	<b>75,2</b>	<b>39,8</b>
Мужской (N = 555)	61,3	62,5	<b>74,9</b>	<b>39,7</b>
Женский (N = 386)	61,3	60,8	<b>75,7</b>	<b>40,1</b>
18-24 года (N = 59)	55,1	55,1	<b>75,6</b>	<b>24,6</b>
25-34 года (N = 228)	63,7	63,7	<b>77,2</b>	<b>43,4</b>
35-49 лет (N = 302)	60,2	60,6	<b>74,5</b>	<b>38,2</b>
Свыше 50 лет (N = 352)	61,7	62,7	<b>74,5</b>	<b>41,5</b>
Санкт-Петербург (N = 433)	63,8	64,0	<b>76,6</b>	<b>44,4</b>
Ленинградская область (N = 508)	59,1	59,9	<b>74,0</b>	<b>36,0</b>

Парковки (наличие и вместимость парковок у дома/работы и перехватывающие парковки) – наиболее слабо оценённая характеристика дорожной инфраструктуры Санкт-Петербурга по мнению опрошенных. Выше всего автовладельцы оценили характеристики, связанные с организацией дорожного движения (дорожные знаки и разметка, светофорное регулирование, информационные указатели).

Стоит отметить более высокие оценки, данные опрошенными в возрасте 25-34 года, по всем характеристикам дорожной инфраструктуры Санкт-Петербурга.

При анализе оценок в разрезе районов стоит обратить внимание на в целом хорошие значения в **Красногвардейском** районе (82,3%) и особенно высокие оценки характеристик, связанных с организацией дорожного движения (95,3%).

Худшие оценки среди рассматриваемых районов показывает **Калининский** район (только 34,3% удовлетворены дорожной инфраструктурой). Район имеет самые низкие оценки больше, чем по половине характеристик.

## 5.6.2 Качество дорожного покрытия

60,3% среди тех, кто пользуется личным автомобилем в Санкт-Петербурге и Ленинградской области удовлетворены **качеством дорожного покрытия** в Санкт-Петербурге.

Существенных отличий между мужчинами и женщинами, Санкт-Петербургом и областью опрос не выявил. Удовлетворенность данным параметром возрастает с возрастом респондентов.

Доля неудовлетворенных **качеством дорожного покрытия** среди опрошенных не превышает 14%. Максимальная неудовлетворенность наблюдается среди опрошенных в возрасте до 34 лет.

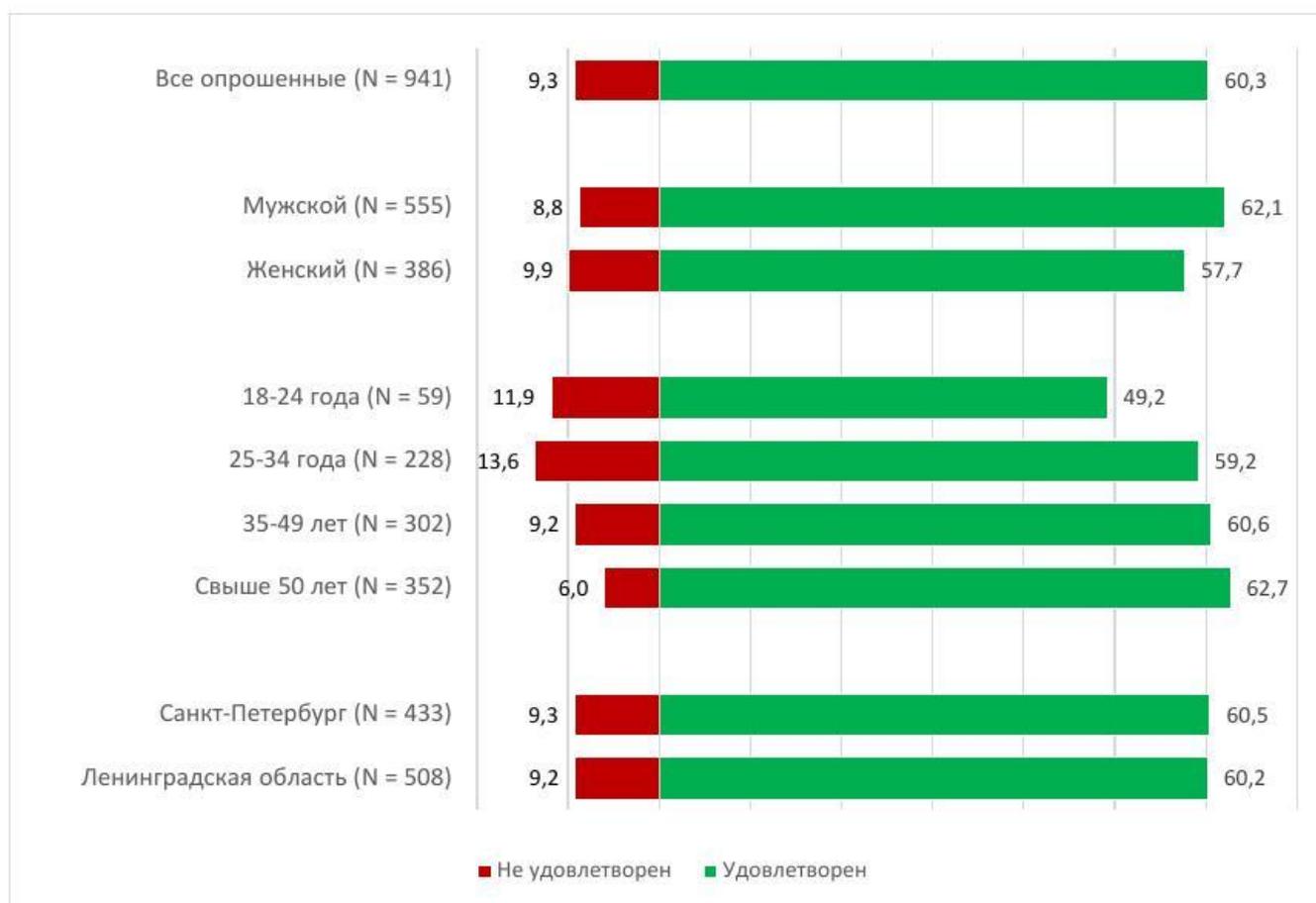


Рисунок 5.6.2.1 Распределение ответов на вопрос:  
*«Пожалуйста, оцените, насколько Вы удовлетворены или не удовлетворены КАЧЕСТВОМ ДОРОЖНОГО ПОКРЫТИЯ в Санкт-Петербурге по типичным маршрутам Вашего следования», (% от числа респондентов, автовладельцы, в разрезе социально-демографических групп)*

На рисунке ниже показан рейтинг удовлетворенности **качеством дорожного покрытия** в разрезе детальных оценок по социально-демографическим характеристикам.

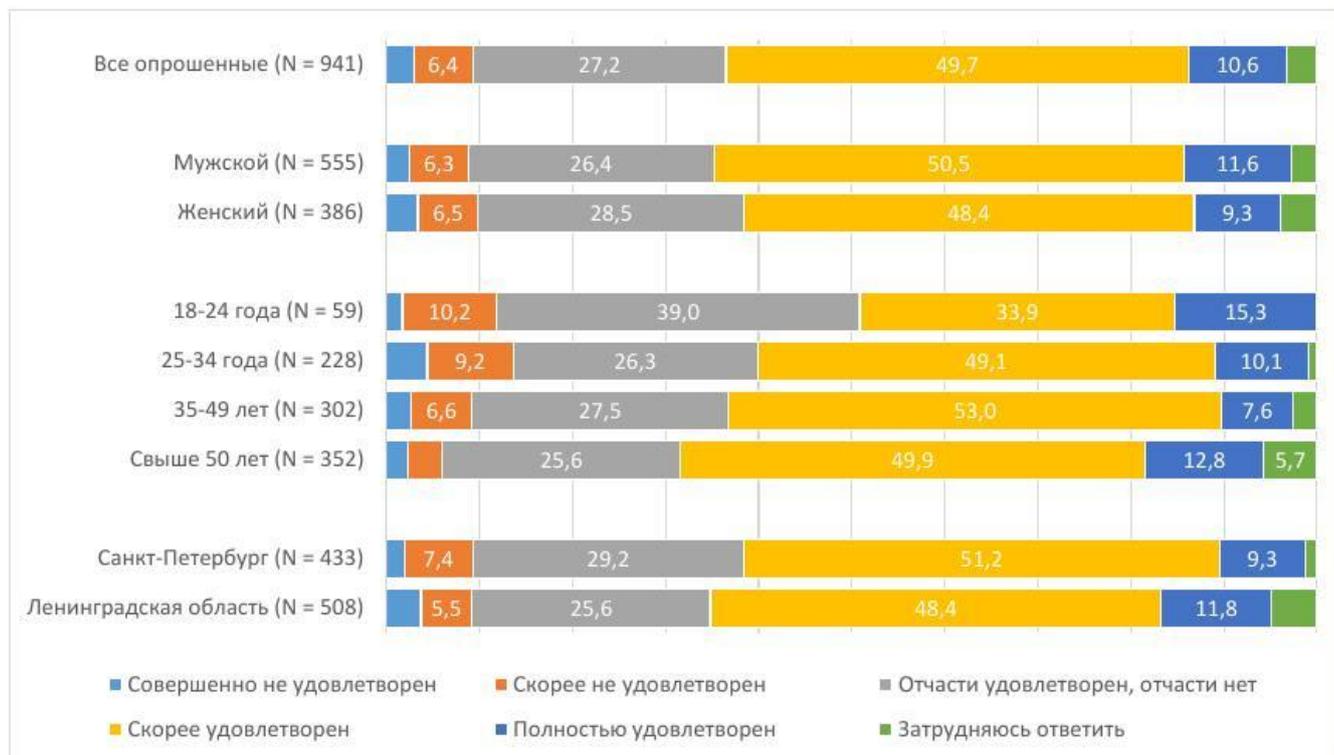


Рисунок 5.6.2.2 Распределение ответов на вопрос:

*«Пожалуйста, оцените, насколько Вы удовлетворены или не удовлетворены КАЧЕСТВОМ ДОРОЖНОГО ПОКРЫТИЯ в Санкт-Петербурге по типичным маршрутам Вашего следования», (% от числа респондентов, автовладельцы, в разрезе социально-демографических групп)<sup>71</sup>*

В таблице ниже показаны оценки удовлетворенности **качеством дорожного покрытия** в Санкт-Петербурге по типичным маршрутам следования.

<sup>71</sup> Подписи к значениям менее 5% не показаны на рисунке для удобства. Детальные значения по каждому параметру можно посмотреть в соответствующей таблице, следующей за графиком.

**Таблица 5.6.2.1 Удовлетворенность КАЧЕСТВОМ ДОРОЖНОГО ПОКРЫТИЯ в Санкт-Петербурге по типичным маршрутам следования (% от числа респондентов, автоводители)**

Социально-демографические характеристики	Совершенно не удовлетворен	Скорее не удовлетворен	Отчасти удовлетворен, отчасти нет	Скорее удовлетворен	Полностью удовлетворен	Трудно сказать
<b>Все опрошенные (N = 941)</b>	<b>2,9</b>	<b>6,4</b>	<b>27,2</b>	<b>49,7</b>	<b>10,6</b>	<b>3,2</b>
Мужской (N = 555)	2,5	6,3	26,4	50,5	11,6	2,7
Женский (N = 386)	3,4	6,5	28,5	48,4	9,3	3,9
18-24 года (N = 59)	1,7	10,2	39,0	33,9	15,3	0,0
25-34 года (N = 228)	4,4	9,2	26,3	49,1	10,1	0,9
35-49 лет (N = 302)	2,6	6,6	27,5	53,0	7,6	2,6
Свыше 50 лет (N = 352)	2,3	3,7	25,6	49,9	12,8	5,7
Санкт-Петербург (N = 433)	1,9	7,4	29,2	51,2	9,3	1,2
Ленинградская область (N = 508)	3,7	5,5	25,6	48,4	11,8	4,9

Больше всего тех, кто удовлетворен качеством дорожного покрытия, в **Выборгском** районе Ленинградской области – 77,6% удовлетворены этим параметром.

Второе место занимает **Красногвардейский** район со значением 75,4% удовлетворенных респондентов.

На третьем месте **Невский** район, где 73,1% опрошенных удовлетворены качеством дорожного покрытия.

Худшие оценки по этому параметру в **Калининском** районе – 33,4% не удовлетворены этим параметром.

Доля неудовлетворенных дорожным покрытием в Санкт-Петербурге достигает 23,9% в **Тосненском** районе.

### 5.6.3 Ширина проезжей части

63,3% среди тех, кто пользуется личным автомобилем в Санкт-Петербурге и Ленинградской области удовлетворены **шириной проезжей части** в Санкт-Петербурге.

Существенных отличий между мужчинами и женщинами, опрошенными разного возраста опрос не выявил. Важно отметить более высокий уровень удовлетворенности в возрастной группе 25-34 лет – 68,3%.

Жители Санкт-Петербурга чаще говорят об удовлетворенности шириной проезжей части, чем жители Ленинградской области (67,7% против 59,6%)

Доля неудовлетворенных **шириной проезжей части** в Санкт-Петербурге среди опрошенных не превышает 20% (наибольший показатель уровня неудовлетворенности наблюдается среди опрошенных в возрасте до 24 лет – 18,7%).

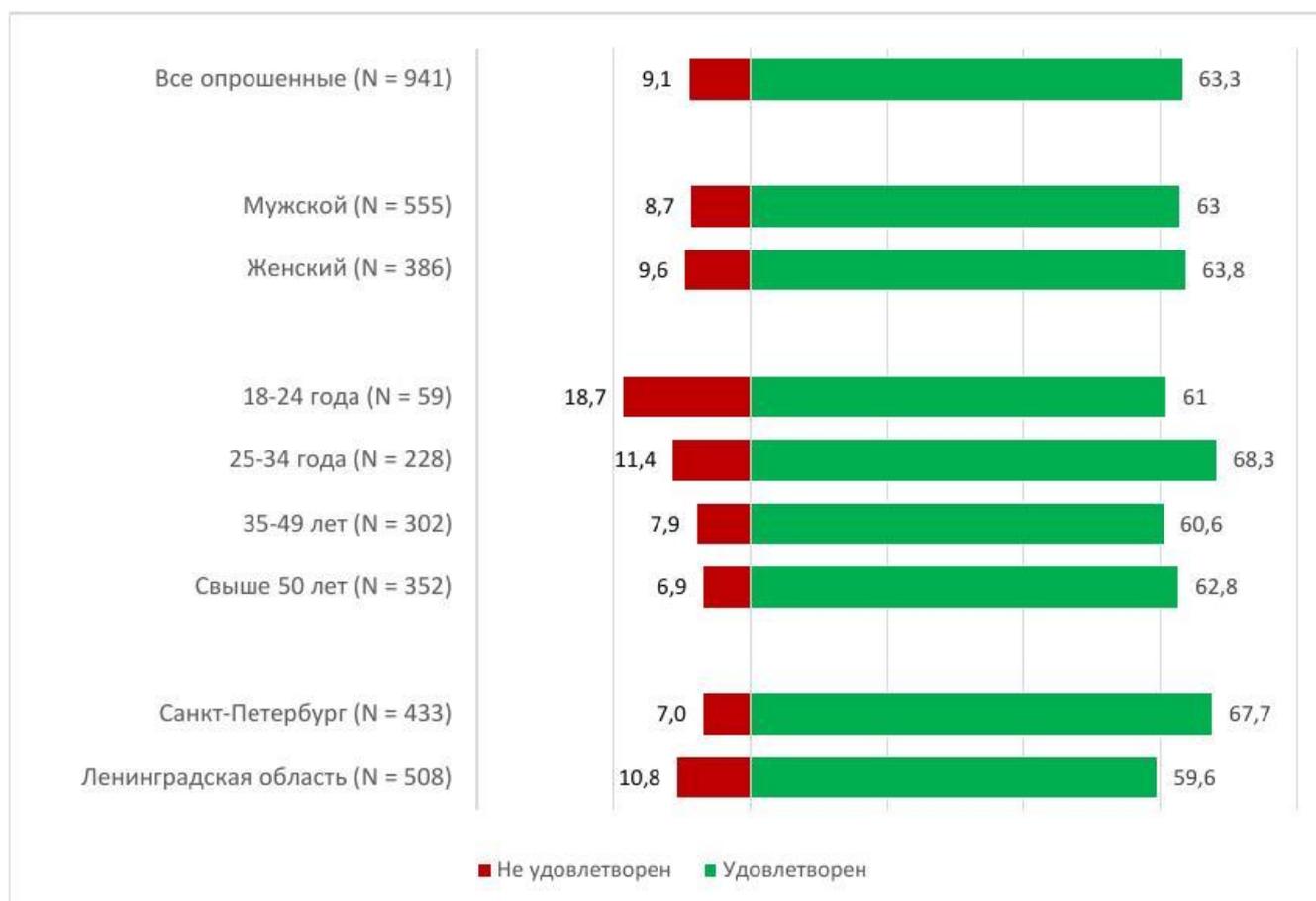


Рисунок 5.6.3.1 Распределение ответов на вопрос: «Пожалуйста, оцените, насколько Вы удовлетворены или не удовлетворены **ШИРИНОЙ ПРОЕЗЖЕЙ ЧАСТИ** в Санкт-Петербурге по типичным маршрутам Вашего следования», (% от числа респондентов, автовладельцы, в разрезе социально-демографических групп)

На рисунке ниже показан рейтинг удовлетворенности **шириной проезжей части** в разрезе детальных оценок по социально-демографическим характеристикам.

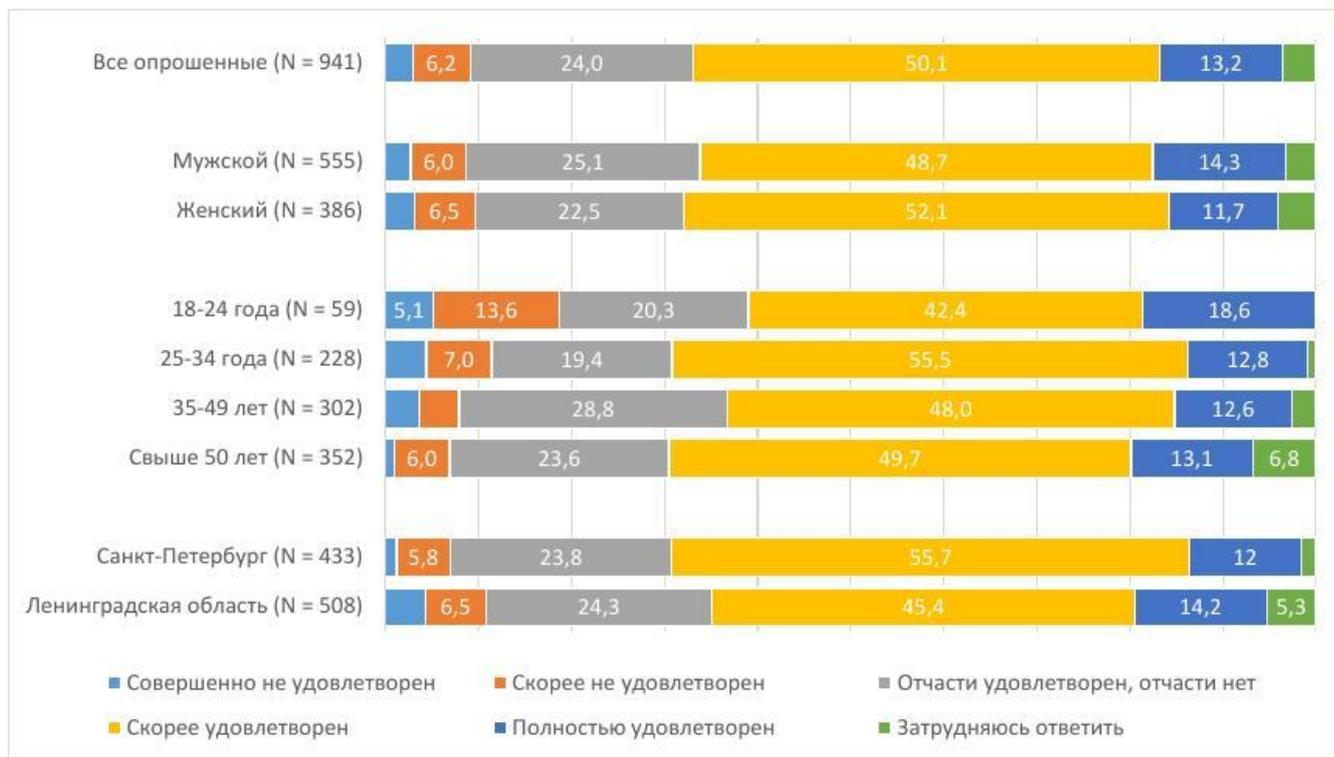


Рисунок 5.6.3.2 Распределение ответов на вопрос: «Пожалуйста, оцените, насколько Вы удовлетворены или не удовлетворены **ШИРИНОЙ ПРОЕЗЖЕЙ ЧАСТИ** в Санкт-Петербурге по типичным маршрутам Вашего следования», (% от числа респондентов, автовладельцы, в разрезе социально-демографических групп)<sup>72</sup>

В таблице ниже показаны оценки ености **шириной проезжей части** в Санкт-Петербурге по типичным маршрутам следования.

<sup>72</sup> Подписи к значениям менее 5% не показаны на рисунке для удобства. Детальные значения по каждому параметру можно посмотреть в соответствующей таблице, следующей за графиком.

**Таблица 5.6.3.1 Удовлетворенность ШИРИНОЙ ПРОЕЗЖЕЙ ЧАСТИ в Санкт-Петербурге по типичным маршрутам следования**  
(% от числа респондентов, автовладельцы)

<b>Социально-демографические характеристики</b>	Совершенно не удовлетворен	Скорее не удовлетворен	Отчасти удовлетворен, отчасти нет	Скорее удовлетворен	Полностью удовлетворен	Трудно сказать
<b>Все опрошенные (N = 941)</b>	<b>2,9</b>	<b>6,2</b>	<b>24,0</b>	<b>50,1</b>	<b>13,2</b>	<b>3,6</b>
Мужской (N = 555)	2,7	6,0	25,1	48,7	14,3	3,2
Женский (N = 386)	3,1	6,5	22,5	52,1	11,7	4,1
18-24 года (N = 59)	5,1	13,6	20,3	42,4	18,6	0,0
25-34 года (N = 228)	4,4	7,0	19,4	55,5	12,8	0,9
35-49 лет (N = 302)	3,6	4,3	28,8	48,0	12,6	2,6
Свыше 50 лет (N = 352)	0,9	6,0	23,6	49,7	13,1	6,8
Санкт-Петербург (N = 433)	1,2	5,8	23,8	55,7	12,0	1,6
Ленинградская область (N = 508)	4,3	6,5	24,3	45,4	14,2	5,3

Больше всего тех, кто удовлетворен **шириной проезжей части** в Санкт-Петербурге в **Красногвардейском** районе – 95,4% удовлетворены данным параметром.

Второе место занимает **Невский** район со значением 88,7% удовлетворенных респондентов.

На третьем месте - **Кировский** район, где 79,6% опрошенных удовлетворены шириной проезжей части.

Худшие оценки по этому параметру в **Кировском** районе Ленинградской области – 20,6% не удовлетворены этим параметром.

Также среди аутсайдеров **Тосненский** район Ленинградской области, где доля неудовлетворенных составила 17,4%.

## 5.6.4 Дорожные знаки и разметка

75,4% среди тех, кто пользуется личным автомобилем в Санкт-Петербурге и Ленинградской области удовлетворены **дорожными знаками и разметкой** в Санкт-Петербурге.

Существенных отличий между мужчинами и женщинами, опрошенными разных возрастов, Санкт-Петербургом и областью опрос не выявил. Чаще говорят о неудовлетворенности мужчины, опрошенные до 24 лет и жители Ленинградской области.

Доля тех, кто не удовлетворен **дорожными знаками и разметкой** во всех подвыборках колеблется от 4 до 10%.

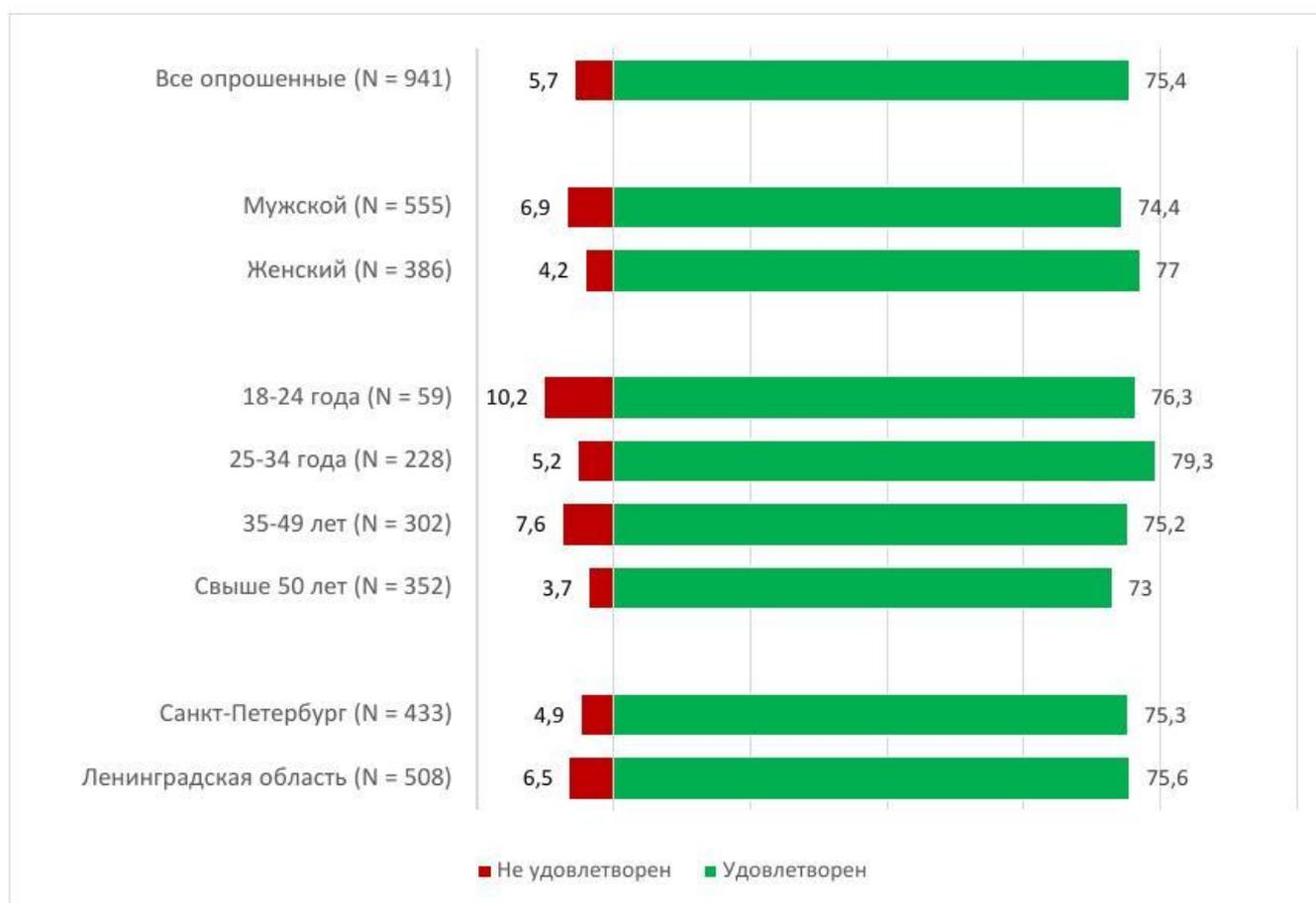


Рисунок 5.6.4.1 Распределение ответов на вопрос:  
*«Пожалуйста, оцените, насколько Вы удовлетворены или не удовлетворены ДОРОЖНЫМИ ЗНАКАМИ И РАЗМЕТКОЙ в Санкт-Петербурге по типичным маршрутам Вашего следования», (% от числа респондентов, автовладельцы, в разрезе социально-демографических групп)*

На рисунке ниже показан рейтинг удовлетворенности **дорожными знаками и разметкой** в разрезе детальных оценок по социально-демографическим характеристикам.



Рисунок 5.6.4.2 Распределение ответов на вопрос: *«Пожалуйста, оцените, насколько Вы удовлетворены или не удовлетворены ДОРОЖНЫМИ ЗНАКАМИ И РАЗМЕТКОЙ в Санкт-Петербурге по типичным маршрутам Вашего следования», (% от числа респондентов, автовладельцы, в разрезе социально-демографических групп)<sup>73</sup>*

В таблице ниже показаны оценки удовлетворенности **дорожными знаками и разметкой** в Санкт-Петербурге по типичным маршрутам следования.

<sup>73</sup> Подписи к значениям менее 5% не показаны на рисунке для удобства. Детальные значения по каждому параметру можно посмотреть в соответствующей таблице, следующей за графиком.

**Таблица 5.6.4.1 Удовлетворенность ДОРОЖНЫМИ ЗНАКАМИ И РАЗМЕТКОЙ в Санкт-Петербурге по типичным маршрутам следования (% от числа респондентов, автоводители)**

Социально-демографические характеристики	Совершенно не удовлетворен	Скорее не удовлетворен	Отчасти удовлетворен, отчасти нет	Скорее удовлетворен	Полностью удовлетворен	Трудно сказать
<b>Все опрошенные (N = 941)</b>	<b>1,9</b>	<b>3,8</b>	<b>15,1</b>	<b>51,4</b>	<b>24,0</b>	<b>3,7</b>
Мужской (N = 555)	2,2	4,7	16,0	50,6	23,8	2,7
Женский (N = 386)	1,6	2,6	13,7	52,6	24,4	5,2
18-24 года (N = 59)	3,4	6,8	13,6	49,2	27,1	0,0
25-34 года (N = 228)	2,6	2,6	14,0	53,9	25,4	1,3
35-49 лет (N = 302)	3,0	4,6	14,2	53,0	22,2	3,0
Свыше 50 лет (N = 352)	0,3	3,4	16,8	48,9	24,1	6,5
Санкт-Петербург (N = 433)	1,2	3,7	18,2	55,0	20,3	1,6
Ленинградская область (N = 508)	2,6	3,9	12,4	48,4	27,2	5,5

Больше всего тех, кто удовлетворен дорожными знаками и разметкой в Санкт-Петербурге, в **Красногвардейском** районе – 96,9% удовлетворены этим параметром.

Второе место занимает **Кировский** район со значением 91,8% удовлетворенных респондентов.

На третьем месте **Невский** район с показателем 81,1% удовлетворенных.

Худшие оценки дорожных знаков и разметки в Санкт-Петербурге во **Фрунзенском** районе – 16,2% неудовлетворенных.

Также среди аутсайдеров по данному параметру **Тосненский** район Ленинградской области, где доля неудовлетворенных составила 15,2%.

## 5.6.5 Светофорное регулирование

73,3% среди тех, кто пользуется личным автомобилем в Санкт-Петербурге и Ленинградской области удовлетворены **светофорным регулированием** в Санкт-Петербурге.

Значимых отличий между мужчинами и женщинами, опрошенными разных возрастов не выявлено (кроме высокой доли неудовлетворенных среди опрошенных до 24 лет).

Жители Санкт-Петербурга чаще говорят об удовлетворенности (78,5%), чем жители Ленинградской области (68,9%).

Максимальная доля тех, кто не удовлетворен **светофорным регулированием** среди опрошенных в возрасте от 18 до 24 лет (11,9%).

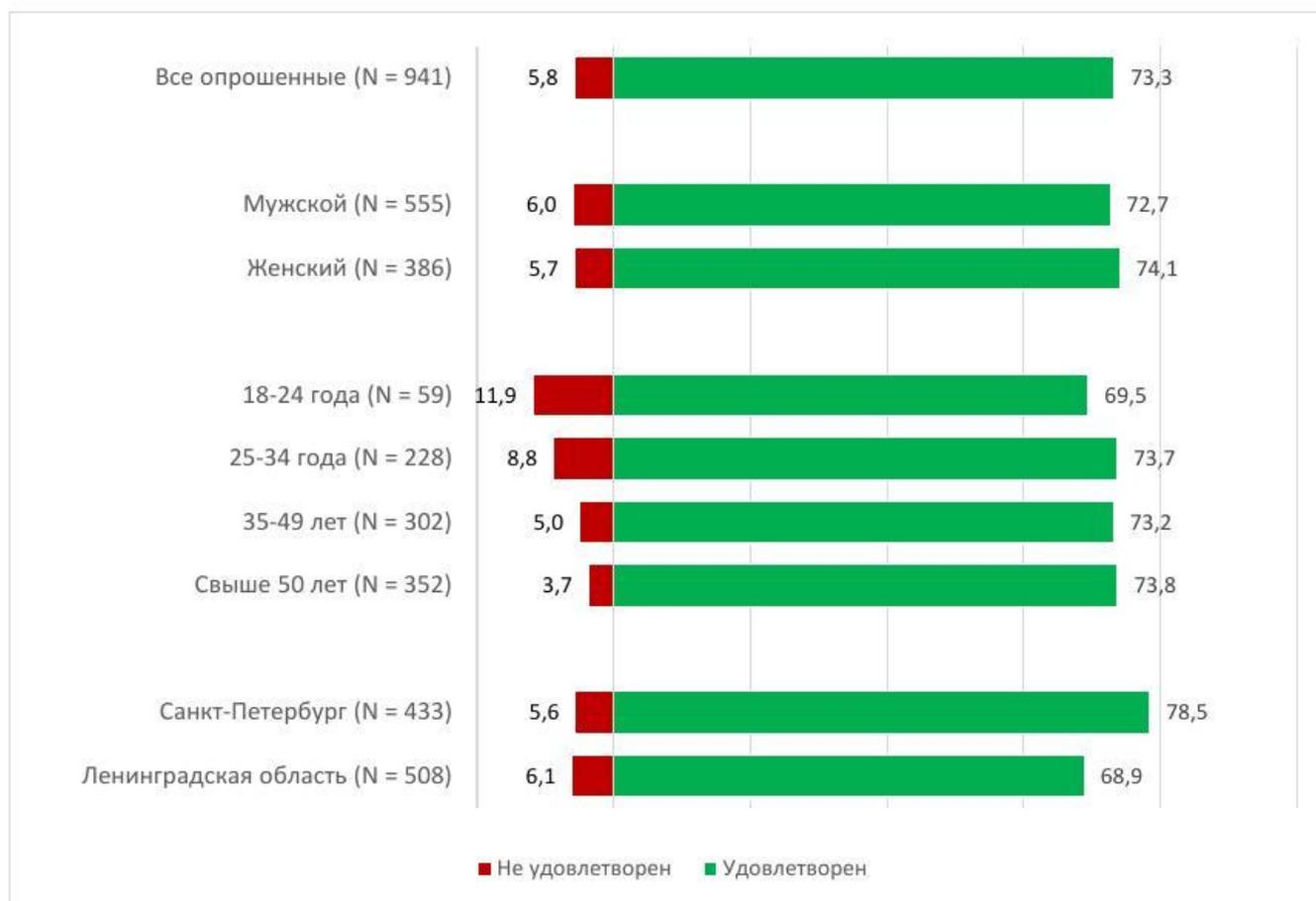


Рисунок 5.6.5.1 Распределение ответов на вопрос:  
*«Пожалуйста, оцените, насколько Вы удовлетворены или не удовлетворены СВЕТОФОРНЫМ РЕГУЛИРОВАНИЕМ в Санкт-Петербурге по типичным маршрутам Вашего следования», (% от числа респондентов, автовладельцы, в разрезе социально-демографических групп,)*

На рисунке ниже показан рейтинг удовлетворенности **светофорным регулированием** в разрезе детальных оценок по социально-демографическим характеристикам.

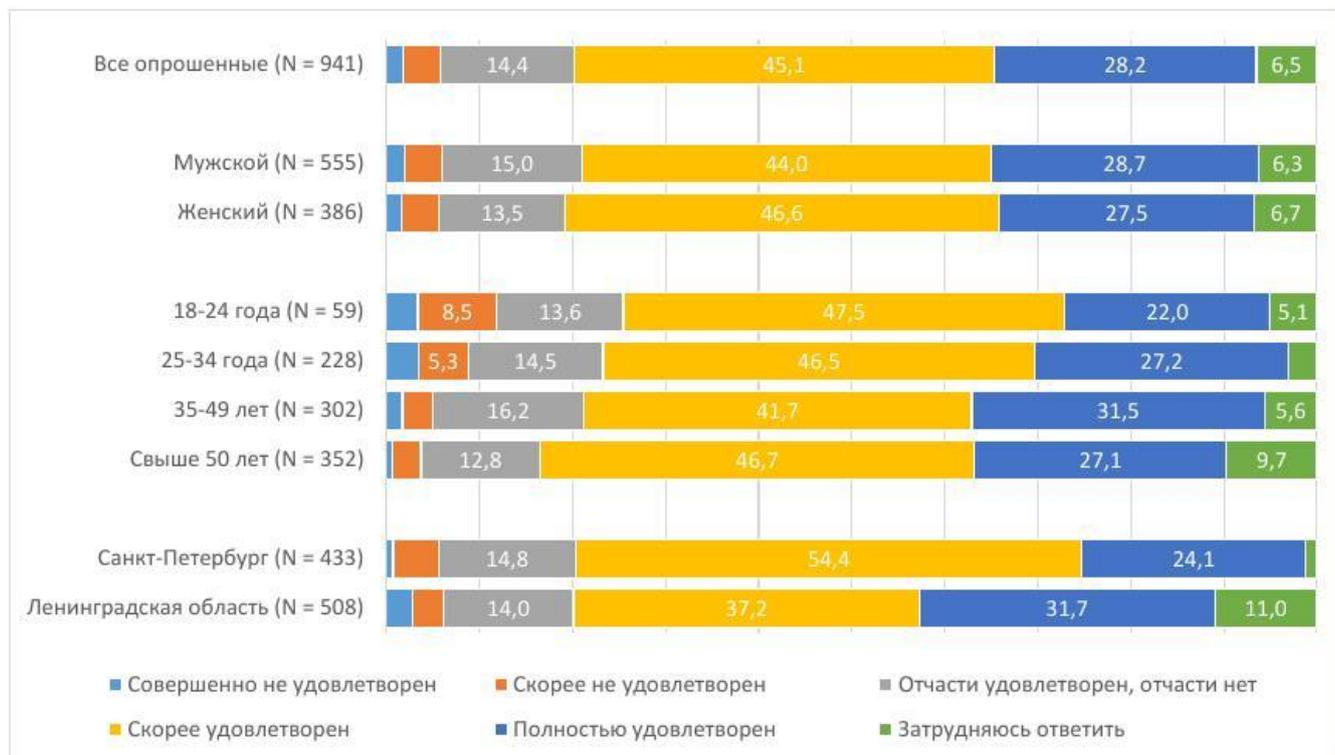


Рисунок 5.6.5.2 Распределение ответов на вопрос: «Пожалуйста, оцените, насколько Вы удовлетворены или не удовлетворены **СВЕТОФОРНЫМ РЕГУЛИРОВАНИЕМ** в Санкт-Петербурге по типичным маршрутам Вашего следования», (% от числа респондентов, автовладельцы, в разрезе социально-демографических групп)<sup>74</sup>

В таблице ниже показаны оценки удовлетворенности **светофорным регулированием** в Санкт-Петербурге по типичным маршрутам следования.

<sup>74</sup> Подписи к значениям менее 5% не показаны на рисунке для удобства. Детальные значения по каждому параметру можно посмотреть в соответствующей таблице, следующей за графиком.

**Таблица 5.6.5.1 Удовлетворенность СВЕТОФОРНЫМ РЕГУЛИРОВАНИЕМ в Санкт-Петербурге по типичным маршрутам следования (% от числа респондентов, автоводители)**

Социально-демографические характеристики	Совершенно не удовлетворен	Скорее не удовлетворен	Отчасти удовлетворен, отчасти нет	Скорее удовлетворен	Полностью удовлетворен	Трудно сказать
<b>Все опрошенные (N = 941)</b>	<b>1,8</b>	<b>4,0</b>	<b>14,4</b>	<b>45,1</b>	<b>28,2</b>	<b>6,5</b>
Мужской (N = 555)	2,0	4,0	15,0	44,0	28,7	6,3
Женский (N = 386)	1,6	4,1	13,5	46,6	27,5	6,7
18-24 года (N = 59)	3,4	8,5	13,6	47,5	22,0	5,1
25-34 года (N = 228)	3,5	5,3	14,5	46,5	27,2	3,1
35-49 лет (N = 302)	1,7	3,3	16,2	41,7	31,5	5,6
Свыше 50 лет (N = 352)	0,6	3,1	12,8	46,7	27,1	9,7
Санкт-Петербург (N = 433)	0,7	4,9	14,8	54,4	24,1	1,2
Ленинградская область (N = 508)	2,8	3,3	14,0	37,2	31,7	11,0

Больше всего тех, кто удовлетворен **светофорным регулированием** в Санкт-Петербурге, в **Красногвардейском** районе – 95,3% удовлетворены этим параметром.

Второе место занимает **Ломоносовский** район Ленинградской области со значением 90,6% удовлетворенных респондентов.

На третьем месте **Кировский** район, где 89,8% опрошенных удовлетворены светофорным регулированием.

Худшие оценки в **Калининском** районе, где доля неудовлетворенных составила 20%. Также среди аутсайдеров **Тосненский** район Ленинградской области, где показатель неудовлетворенных составил 13%.

## 5.6.6 Информационные указатели

76,9% среди тех, кто пользуется личным автомобилем в Санкт-Петербурге и Ленинградской области удовлетворены **информационными указателями** в Санкт-Петербурге.

Доля тех, кто не удовлетворен **информационными указателями** во всех подвыборках не превышает 7%.

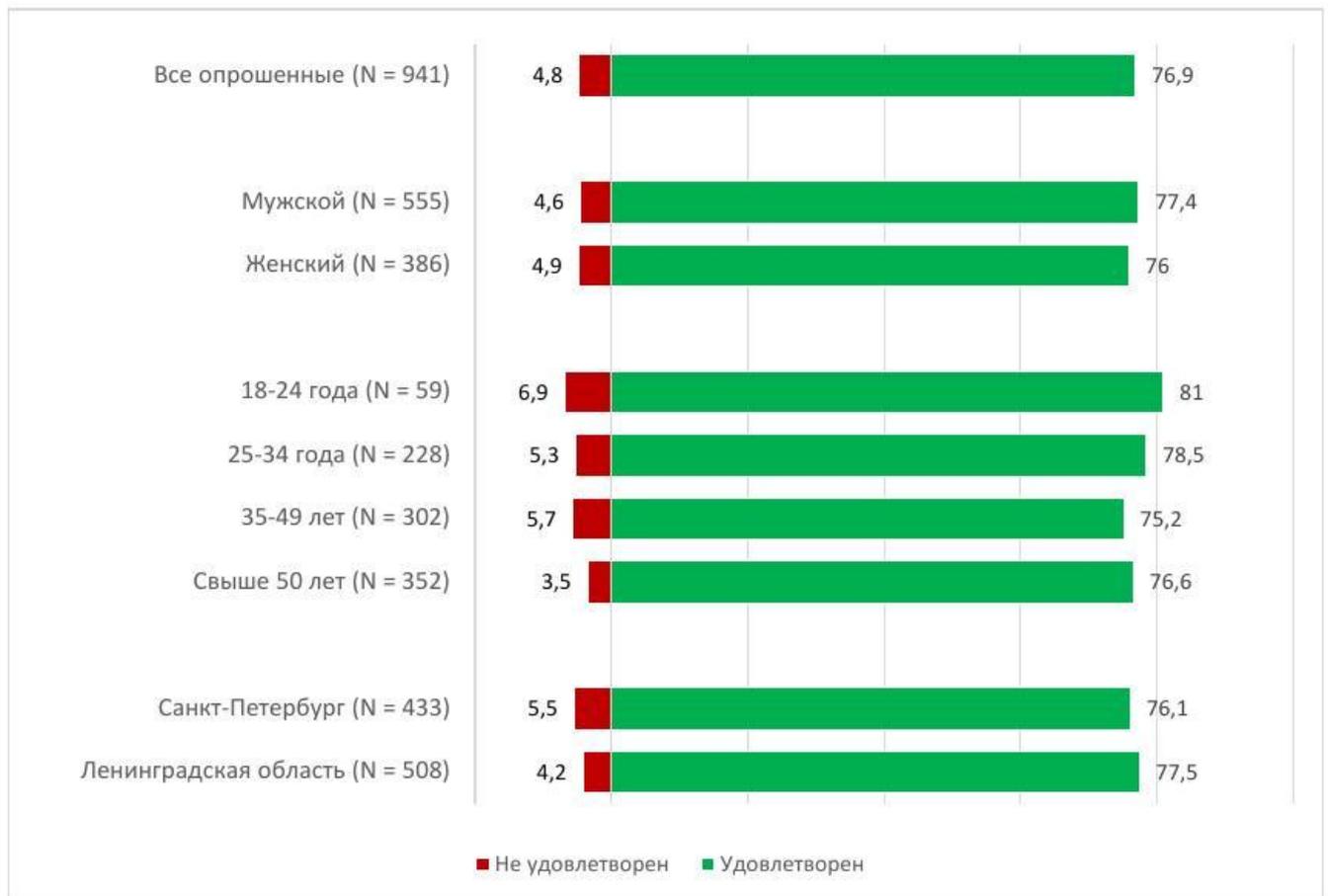


Рисунок 5.6.6.1 Распределение ответов на вопрос:  
*«Пожалуйста, оцените, насколько Вы удовлетворены или не удовлетворены  
 ИНФОРМАЦИОННЫМИ УКАЗАТЕЛЯМИ в Санкт-Петербурге по типичным маршрутам  
 Вашего следования», (% от числа респондентов, автовладельцы, в разрезе социально-  
 демографических групп)*

Значимых отличий между мужчинами и женщинами, опрошенными разных возрастов опрос не выявил. Жители Ленинградской области склонны чаще давать строго положительные оценки (33,5%), чем жители Санкт-Петербурга (23,7%).

На рисунке ниже показан рейтинг удовлетворенности **информационными указателями** в разрезе детальных оценок по социально-демографическим характеристикам.

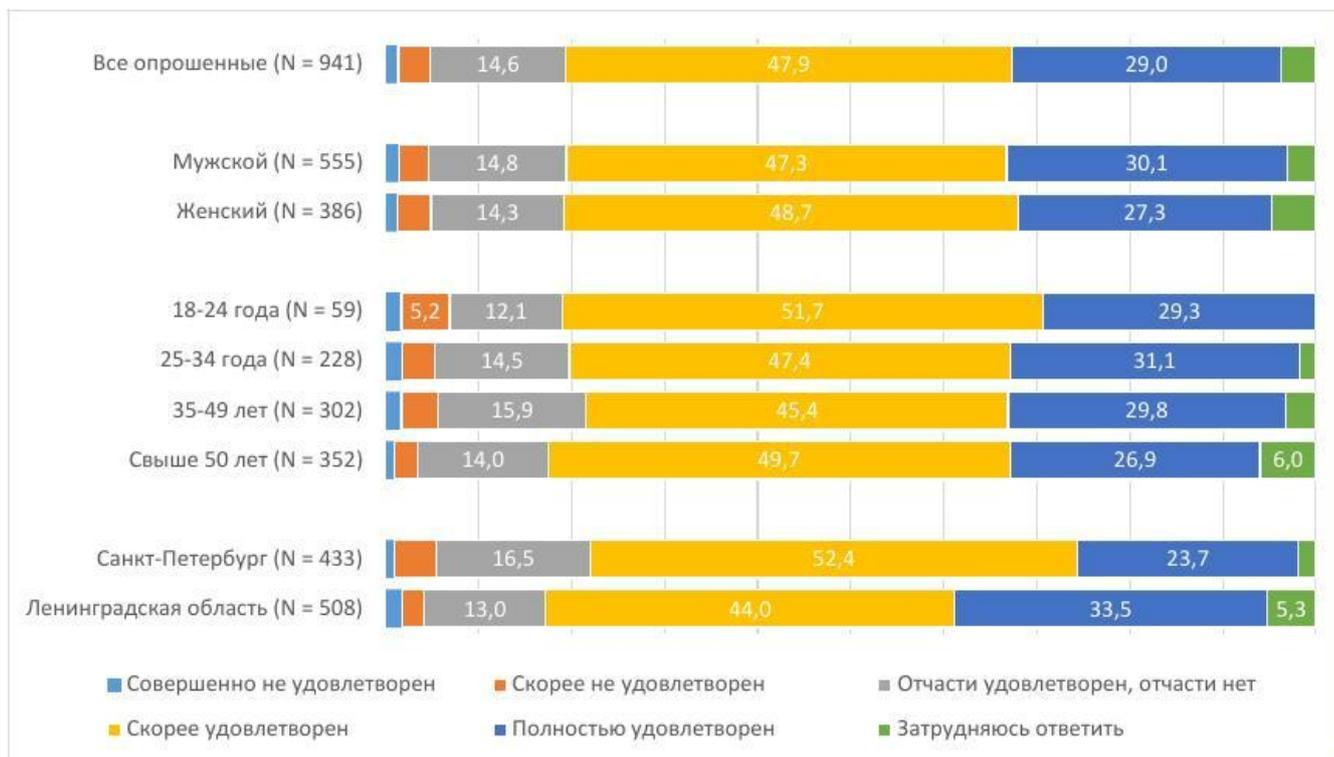


Рисунок 5.6.6.2 Распределение ответов на вопрос: «Пожалуйста, оцените, насколько Вы удовлетворены или не удовлетворены **ИНФОРМАЦИОННЫМИ УКАЗАТЕЛЯМИ** в Санкт-Петербурге по типичным маршрутам Вашего следования», (% от числа респондентов, автовладельцы, в разрезе социально-демографических групп)<sup>75</sup>

В таблице ниже показаны оценки удовлетворенности **информационными указателями** в Санкт-Петербурге по типичным маршрутам следования.

<sup>75</sup> Подписи к значениям менее 5% не показаны на рисунке для удобства. Детальные значения по каждому параметру можно посмотреть в соответствующей таблице, следующей за графиком.

**Таблица 5.6.6.1 Удовлетворенность ИНФОРМАЦИОННЫМИ УКАЗАТЕЛЯМИ в Санкт-Петербурге по типичным маршрутам следования (% от числа респондентов, автовладельцы)**

Социально-демографические характеристики	Совершенно не удовлетворен	Скорее не удовлетворен	Отчасти удовлетворен, отчасти нет	Скорее удовлетворен	Полностью удовлетворен	Трудно сказать
<b>Все опрошенные (N = 941)</b>	<b>1,4</b>	<b>3,4</b>	<b>14,6</b>	<b>47,9</b>	<b>29,0</b>	<b>3,7</b>
Мужской (N = 555)	1,4	3,2	14,8	47,3	30,1	3,1
Женский (N = 386)	1,3	3,6	14,3	48,7	27,3	4,7
18-24 года (N = 59)	1,7	5,2	12,1	51,7	29,3	0,0
25-34 года (N = 228)	1,8	3,5	14,5	47,4	31,1	1,8
35-49 лет (N = 302)	1,7	4,0	15,9	45,4	29,8	3,3
Свыше 50 лет (N = 352)	0,9	2,6	14,0	49,7	26,9	6,0
Санкт-Петербург (N = 433)	0,9	4,6	16,5	52,4	23,7	1,9
Ленинградская область (N = 508)	1,8	2,4	13,0	44,0	33,5	5,3

Больше всего тех, кто удовлетворен **информационными указателями** в Санкт-Петербурге, в **Красногвардейском** районе – 93,7% скорее либо полностью удовлетворены данными параметром.

На втором месте – **Выборгский** район Ленинградской области, где 85,9% опрошенных удовлетворены информационными указателями.

На третьем месте по уровню удовлетворенности **Кировский** район с показателем 85,7%.

Худшие оценки **информационных указателей** во **Фрунзенском** районе, где доля неудовлетворенных составила 13,4%.

Также больше, чем в других района, не удовлетворены данным параметром в Тосненском районе – 13% опрошенных не удовлетворены.

## 5.6.7 Наличие и вместимость парковок у дома / работы

36,1% среди тех, кто пользуется личным автомобилем в Санкт-Петербурге и Ленинградской области удовлетворены **наличием и вместимостью парковок у дома / работы** в Санкт-Петербурге.

Существенных отличий между мужчинами и женщинами, жителями Санкт-Петербурга и Ленинградской области не выявлено. Среди опрошенных в возрасте до 24 лет больше тех, кто не удовлетворен данным параметром (38,9%).

Доля тех, кто не удовлетворен **наличием и вместимостью парковок у дома / работы** колеблется от 22 до 39%. Очень важно отметить, что вопрос является по сути поляризующим для опрошенных – доли удовлетворенных и не удовлетворенных близки.

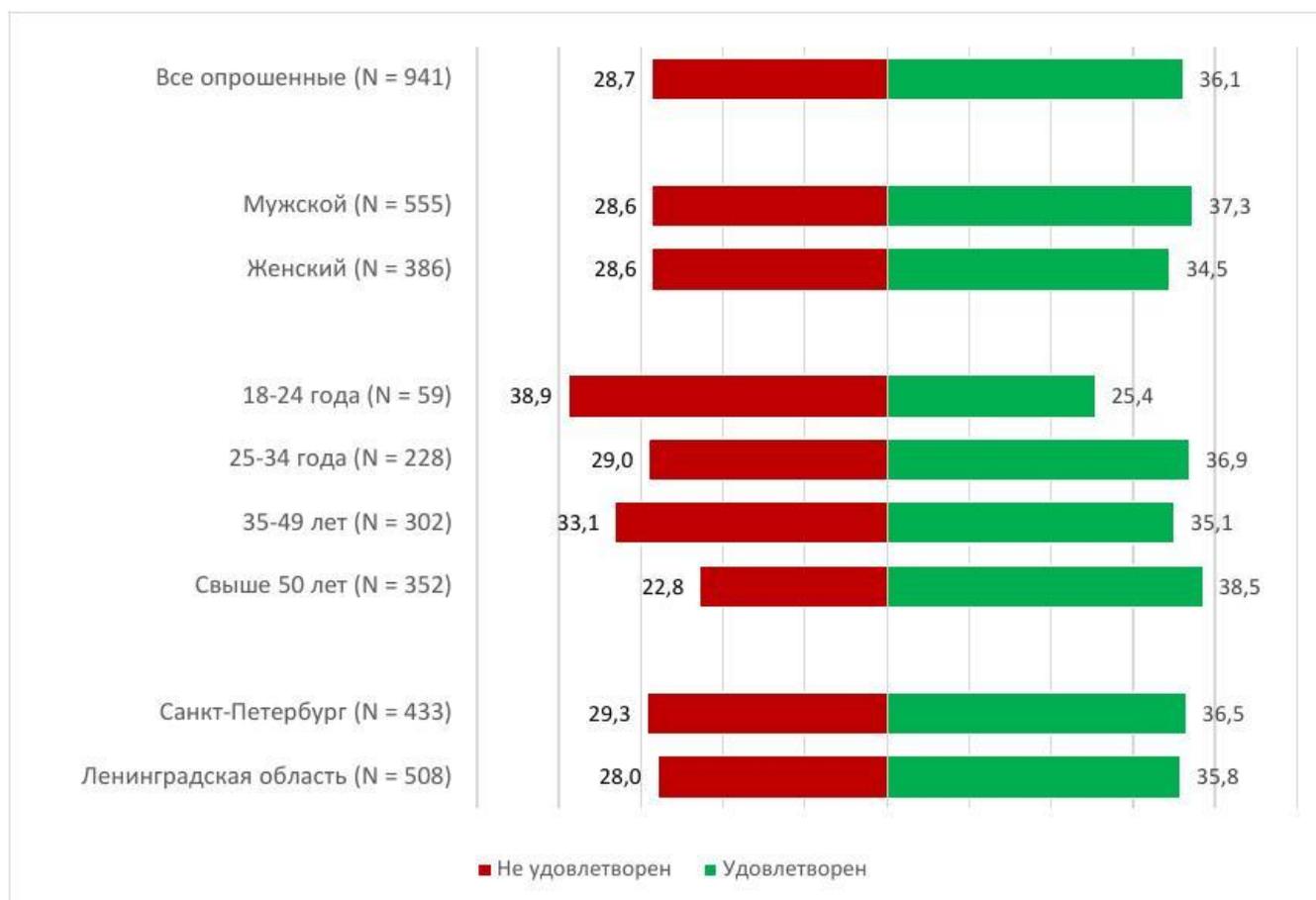


Рисунок 5.6.7.1 Распределение ответов на вопрос: «Пожалуйста, оцените, насколько Вы удовлетворены или не удовлетворены **НАЛИЧИЕМ И ВМЕСТИМОСТЬЮ ПАРКОВОК У ДОМА / РАБОТЫ** в Санкт-Петербурге по типичным маршрутам Вашего следования», (% от числа респондентов, автовладельцы, в разрезе социально-демографических групп)

На рисунке ниже показан рейтинг уровня удовлетворенности **наличием и вместимостью парковок у дома / работы** в разрезе детальных оценок по социально-демографическим характеристикам.

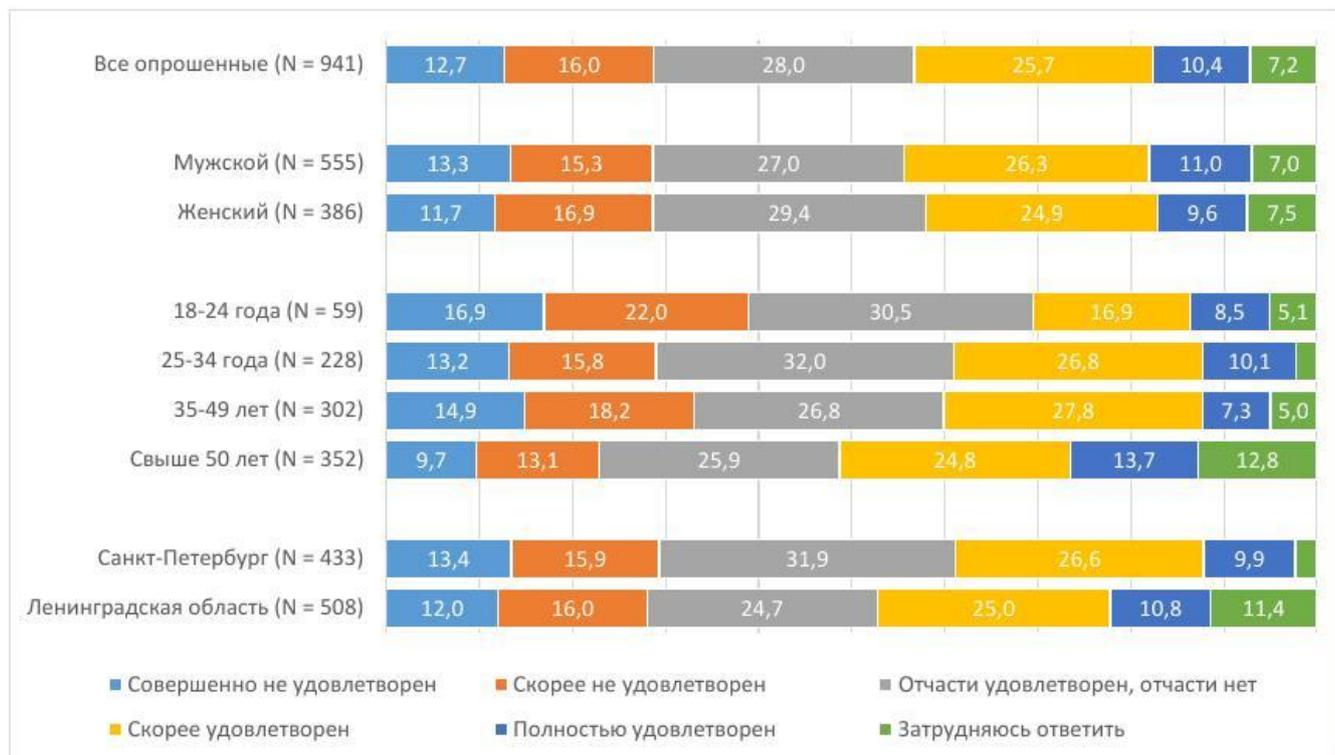


Рисунок 5.6.7.2 Распределение ответов на вопрос:  
*«Пожалуйста, оцените, насколько Вы удовлетворены или не удовлетворены НАЛИЧИЕМ И ВМЕСТИМОСТЬЮ ПАРКОВОК У ДОМА / РАБОТЫ в Санкт-Петербурге по типичным маршрутам Вашего следования», (% от числа респондентов, автовладельцы, в разрезе социально-демографических групп)<sup>76</sup>*

В таблице ниже показаны оценки удовлетворенности **наличием и вместимостью парковок у дома / работы** в Санкт-Петербурге по типичным маршрутам следования.

<sup>76</sup> Подписи к значениям менее 5% не показаны на рисунке для удобства. Детальные значения по каждому параметру можно посмотреть в соответствующей таблице, следующей за графиком.

**Таблица 5.6.7.1 Удовлетворенность НАЛИЧИЕМ И ВМЕСТИМОСТЬЮ ПАРКОВОК У ДОМА / РАБОТЫ в Санкт-Петербурге по типичным маршрутам следования (% от числа респондентов, автовладельцы)**

Социально-демографические характеристики	Совершенно не удовлетворен	Скорее не удовлетворен	Отчасти удовлетворен, отчасти нет	Скорее удовлетворен	Полностью удовлетворен	Трудно сказать
<b>Все опрошенные (N = 941)</b>	<b>12,7</b>	<b>16,0</b>	<b>28,0</b>	<b>25,7</b>	<b>10,4</b>	<b>7,2</b>
Мужской (N = 555)	13,3	15,3	27,0	26,3	11,0	7,0
Женский (N = 386)	11,7	16,9	29,4	24,9	9,6	7,5
18-24 года (N = 59)	16,9	22,0	30,5	16,9	8,5	5,1
25-34 года (N = 228)	13,2	15,8	32,0	26,8	10,1	2,2
35-49 лет (N = 302)	14,9	18,2	26,8	27,8	7,3	5,0
Свыше 50 лет (N = 352)	9,7	13,1	25,9	24,8	13,7	12,8
Санкт-Петербург (N = 433)	13,4	15,9	31,9	26,6	9,9	2,3
Ленинградская область (N = 508)	12,0	16,0	24,7	25,0	10,8	11,4

Больше всего тех, кто удовлетворен **наличием и вместимостью парковок у дома или работы**, в **Московском** районе – 60,6% удовлетворены этим параметром.

Второе место занимает **Кировский** район со значением 46,9% удовлетворенных респондентов.

Наименьший уровень удовлетворенности данным параметром во **Фрунзенском** районе, где доля неудовлетворенных составила 71%.

Также среди аутсайдеров **Калининский** район – 70% тех, кто не удовлетворен наличием и вместимостью парковок у дома/работы.

Важно понимать, что среди автовладельцев Санкт-Петербурга в целом низкие оценки этого аспекта, но **Калининский** район в этом смысле самый напряженный.

## 5.6.8 Наличие и вместимость перехватывающих парковок

43,5% среди тех, кто пользуется личным автомобилем в Санкт-Петербурге и Ленинградской области удовлетворены **наличием и вместимостью перехватывающих парковок** в Санкт-Петербурге.

Существенных отличий между мужчинами и женщинами не выявлено. Опрошенные в возрасте 18-24 года чаще других дают негативные оценки (10,2%). Жители Санкт-Петербурга чаще высказывают позитивные оценки, чем жители Ленинградской области (52,3% и 36% соответственно).

Доля тех, кто не удовлетворен **наличием и вместимостью перехватывающих парковок** редко превышает 10%.

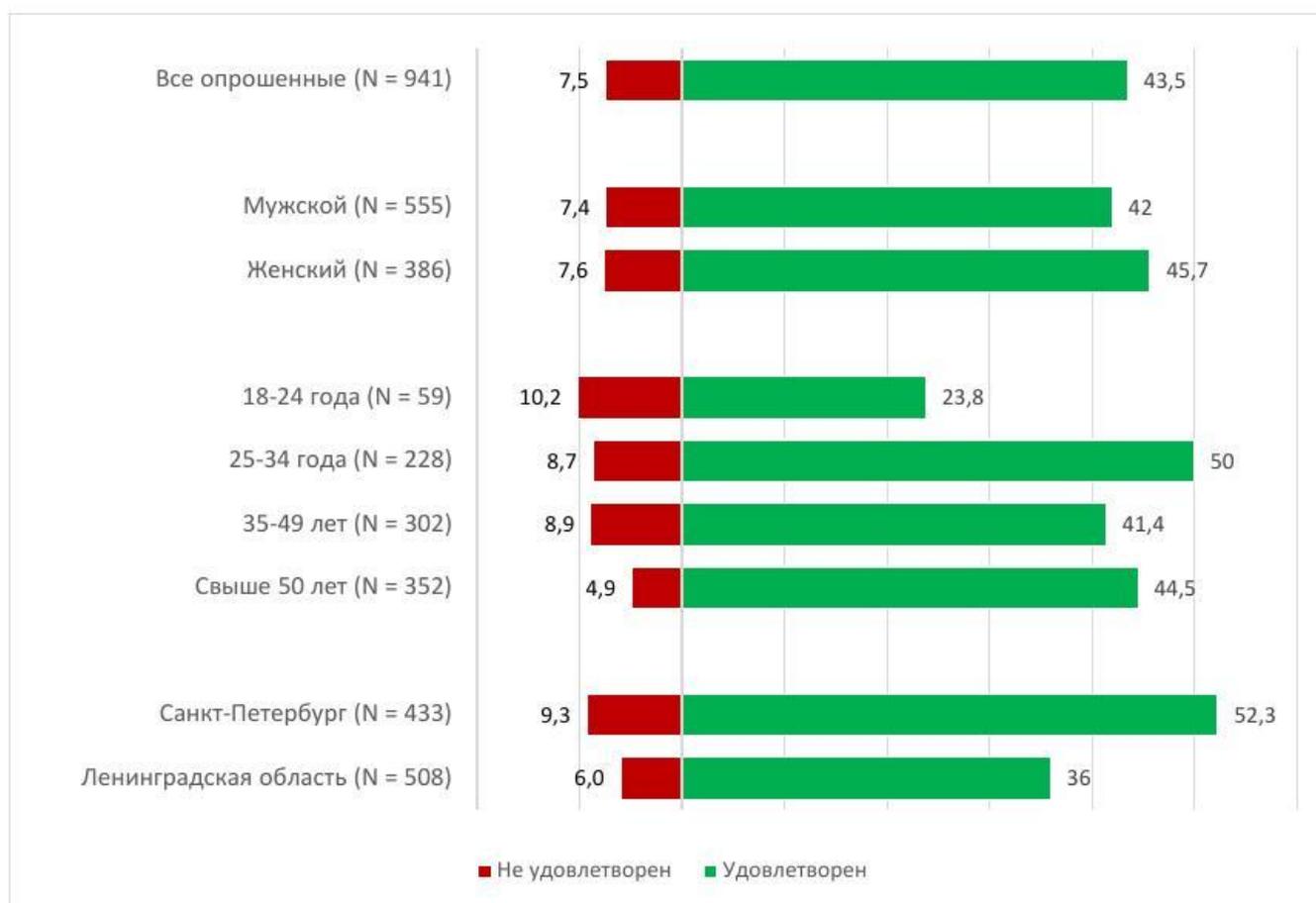


Рисунок 5.6.8.1 Распределение ответов на вопрос:  
*«Пожалуйста, оцените, насколько Вы удовлетворены или не удовлетворены НАЛИЧИЕМ И ВМЕСТИМОСТЬЮ ПЕРЕХВАТЫВАЮЩИХ ПАРКОВОК в Санкт-Петербурге по типичным маршрутам Вашего следования», (% от числа респондентов, автовладельцы, в разрезе социально-демографических групп)*

На рисунке ниже показан рейтинг удовлетворенности **наличием и вместимостью перехватывающих парковок** в разрезе детальных оценок по социально-демографическим характеристикам.

Высокая доля затруднившихся ответить во всех подвыборках, в особенности для жителей Ленинградской области и опрошенных до 24 лет.

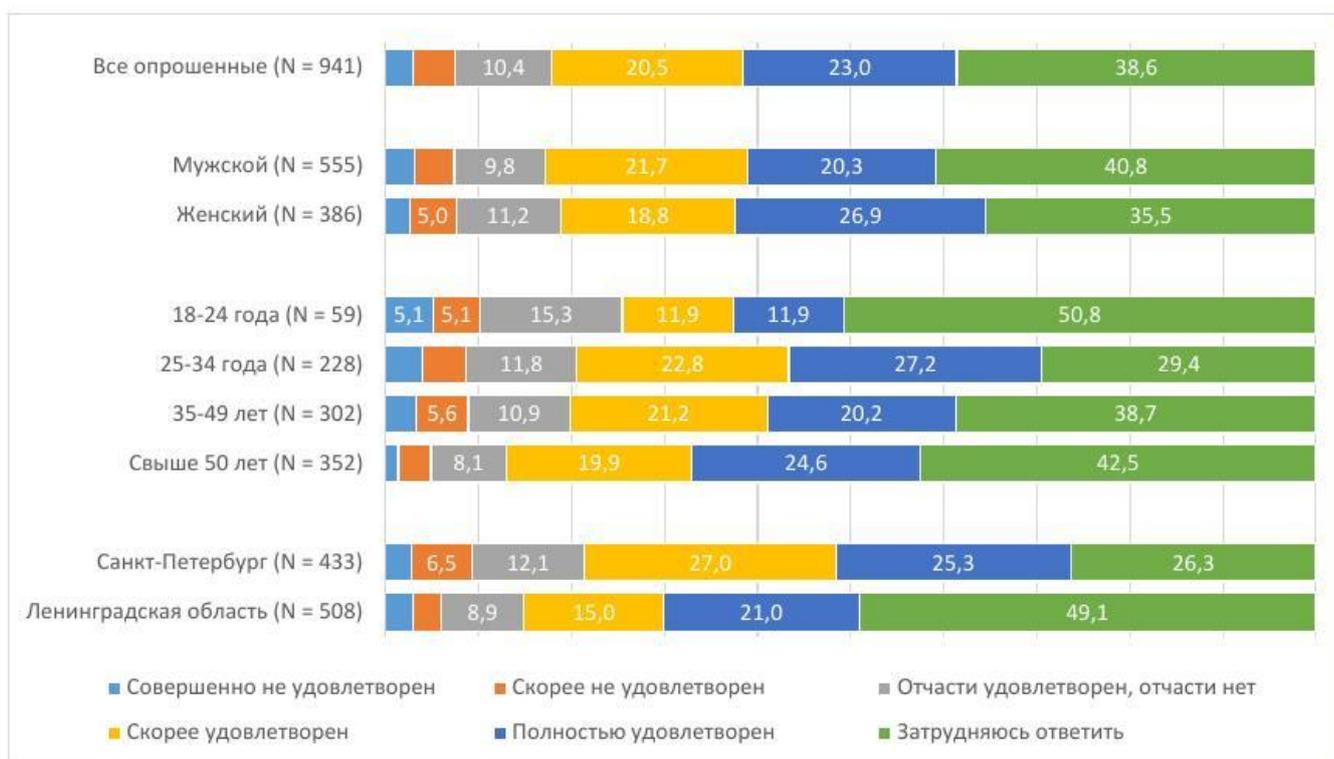


Рисунок 5.6.8.2 Распределение ответов на вопрос: «Пожалуйста, оцените, насколько Вы удовлетворены или не удовлетворены **НАЛИЧИЕМ И ВМЕСТИМОСТЬЮ ПЕРЕХВАТЫВАЮЩИХ ПАРКОВОК** в Санкт-Петербурге по типичным маршрутам Вашего следования», (% от числа респондентов, автовладельцы, в разрезе социально-демографических групп)<sup>77</sup>

В таблице ниже показаны оценки удовлетворенности **наличием и вместимостью перехватывающих парковок** в Санкт-Петербурге по типичным маршрутам следования.

<sup>77</sup> Подписи к значениям менее 5% не показаны на рисунке для удобства. Детальные значения по каждому параметру можно посмотреть в соответствующей таблице, следующей за графиком.

**Таблица 5.6.8.1 Удовлетворенность НАЛИЧИЕМ И ВМЕСТИМОСТЬЮ ПЕРЕХВАТЫВАЮЩИХ ПАРКОВОК в Санкт-Петербурге по типичным маршрутам следования (% от числа респондентов, автовладельцы)**

Социально-демографические характеристики	Совершенно не удовлетворен	Скорее не удовлетворен	Отчасти удовлетворен, отчасти нет	Скорее удовлетворен	Полностью удовлетворен	Трудно сказать
<b>Все опрошенные (N = 941)</b>	<b>2,9</b>	<b>4,6</b>	<b>10,4</b>	<b>20,5</b>	<b>23,0</b>	<b>38,6</b>
Мужской (N = 555)	3,1	4,3	9,8	21,7	20,3	40,8
Женский (N = 386)	2,6	5,0	11,2	18,8	26,9	35,5
18-24 года (N = 59)	5,1	5,1	15,3	11,9	11,9	50,8
25-34 года (N = 228)	3,9	4,8	11,8	22,8	27,2	29,4
35-49 лет (N = 302)	3,3	5,6	10,9	21,2	20,2	38,7
Свыше 50 лет (N = 352)	1,4	3,5	8,1	19,9	24,6	42,5
Санкт-Петербург (N = 433)	2,8	6,5	12,1	27,0	25,3	26,3
Ленинградская область (N = 508)	3,0	3,0	8,9	15,0	21,0	49,1

Больше всего тех, кто удовлетворен **наличием и вместимостью перехватывающих парковок**, в **Красногвардейском** районе – 93,6% удовлетворены этим параметром.

Второе место занимает **Кировский** район со значением 89,6% удовлетворенных респондентов.

На третьем месте по уровню удовлетворенности наличием и вместимостью перехватывающих парковок **Невский** район – 79,3% удовлетворенных опрошенных.

Чаще других высказывают недовольство **данним параметром** в **Калининском** районе – 23,4% не удовлетворены этим параметром.

Также среди аутсайдеров **Фрунзенский** район, где доля недовлетворенных составила 19,4%.

## 5.6.9 Удовлетворенность дорожной инфраструктурой Ленинградской области

Среди респондентов, пользующихся личным автомобилем, удовлетворенность дорожной инфраструктурой Ленинградской области по всем атрибутам составила 49,4%. Жители Санкт-Петербурга в целом оценивают дорожную инфраструктуру области лучше, чем жители Ленинградской области (55,7 % и 43,9%, соответственно).

Мужчины, опрошенные в Санкт-Петербурге оценивают дорожную инфраструктуру лучше, чем женщины (58,4% против 52,1%). Стоит также отметить, что мужчины в Санкт-Петербурге на 15,8% выше оценивают дорожную инфраструктуру области, чем мужчины в Ленинградской области. Для респондентов в возрасте 18-24 года отмечается разница оценок для Санкт-Петербурга и Ленинградской области (59,8% и 36,5% соответственно). При этом, 18-24-летние опрошенные в Ленинградской области дали самые низкие оценки уровня удовлетворенности дорожной инфраструктурой Ленинградской области. В свою очередь максимальная оценка была выявлена среди 18-24-летних респондентов и респондентов старше 50 лет, опрошенных в Санкт-Петербурге – 59,8%.

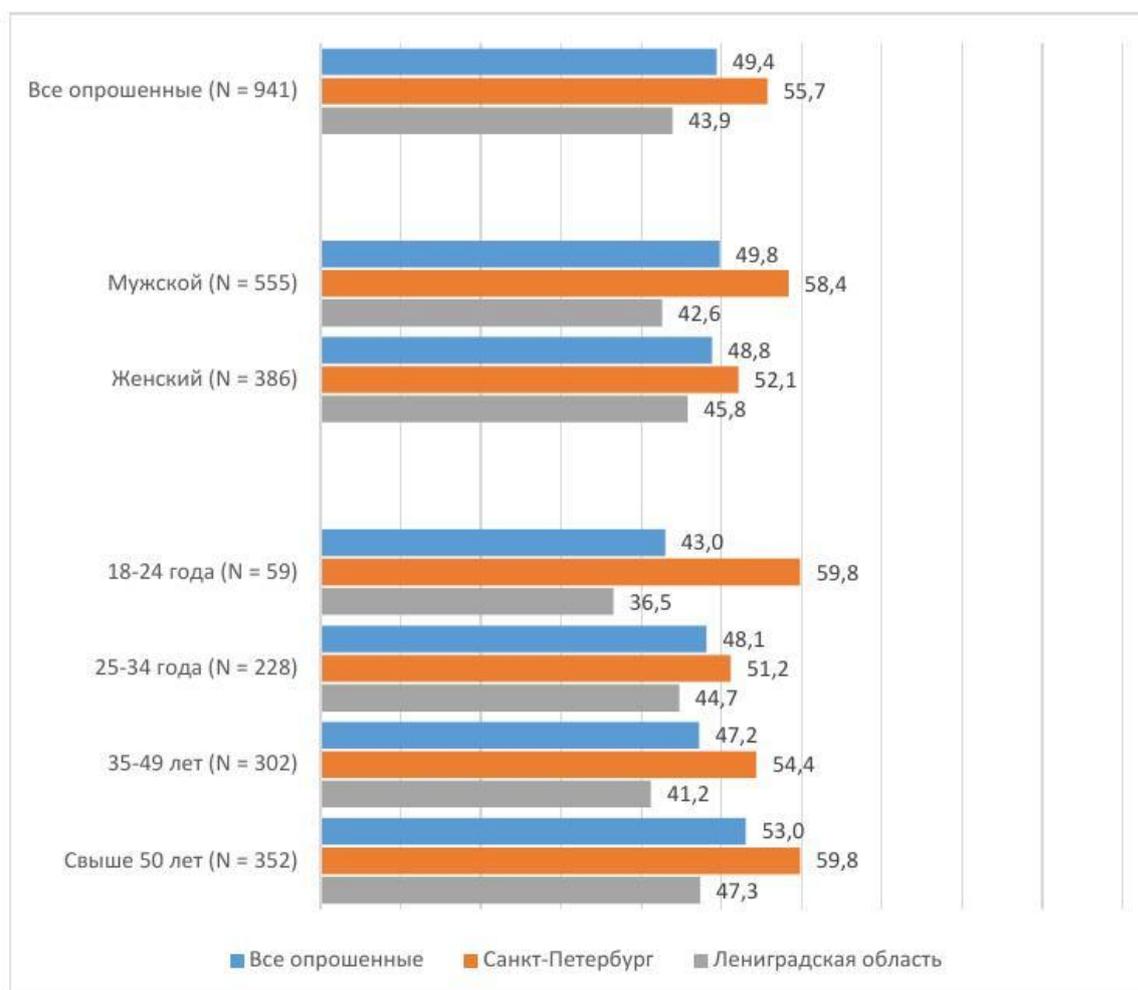


Рисунок 5.6.9.1 Доля тех, кто скорее или полностью удовлетворен дорожной инфраструктурой Ленинградской области в разрезе социально-демографических групп, (% от всех оценок, автовладельцы)

Максимальные оценки уровня удовлетворенности дорожной инфраструктурой Ленинградской области были получены в **Красногвардейском** районе (80,4%). Хуже всего оценили дорожную инфраструктуру Ленинградской области в **Калининском** районе (32,9%).

Если сопоставить доли в целом удовлетворенных и в целом не удовлетворенных без учета затруднившихся ответить и тех, кто отчасти удовлетворен, отчасти нет, то тройка лидирующих аспектов будет выглядеть следующим образом.

Среди всех атрибутов дорожной инфраструктуры Ленинградской области максимальное число набрали **«информационные указатели»** - больше всего удовлетворенных пассажиров (65,1%). На втором месте с небольшим отрывом – **«светофорное регулирование»** (61% удовлетворены). Замыкают тройку – **«дорожные знаки и разметка»** (58,4%).

Больше всего опрошенных недовольны такими параметрами как **«качество дорожного покрытия»** (22,4%) и **«ширина проезжей части»** (17,1%).

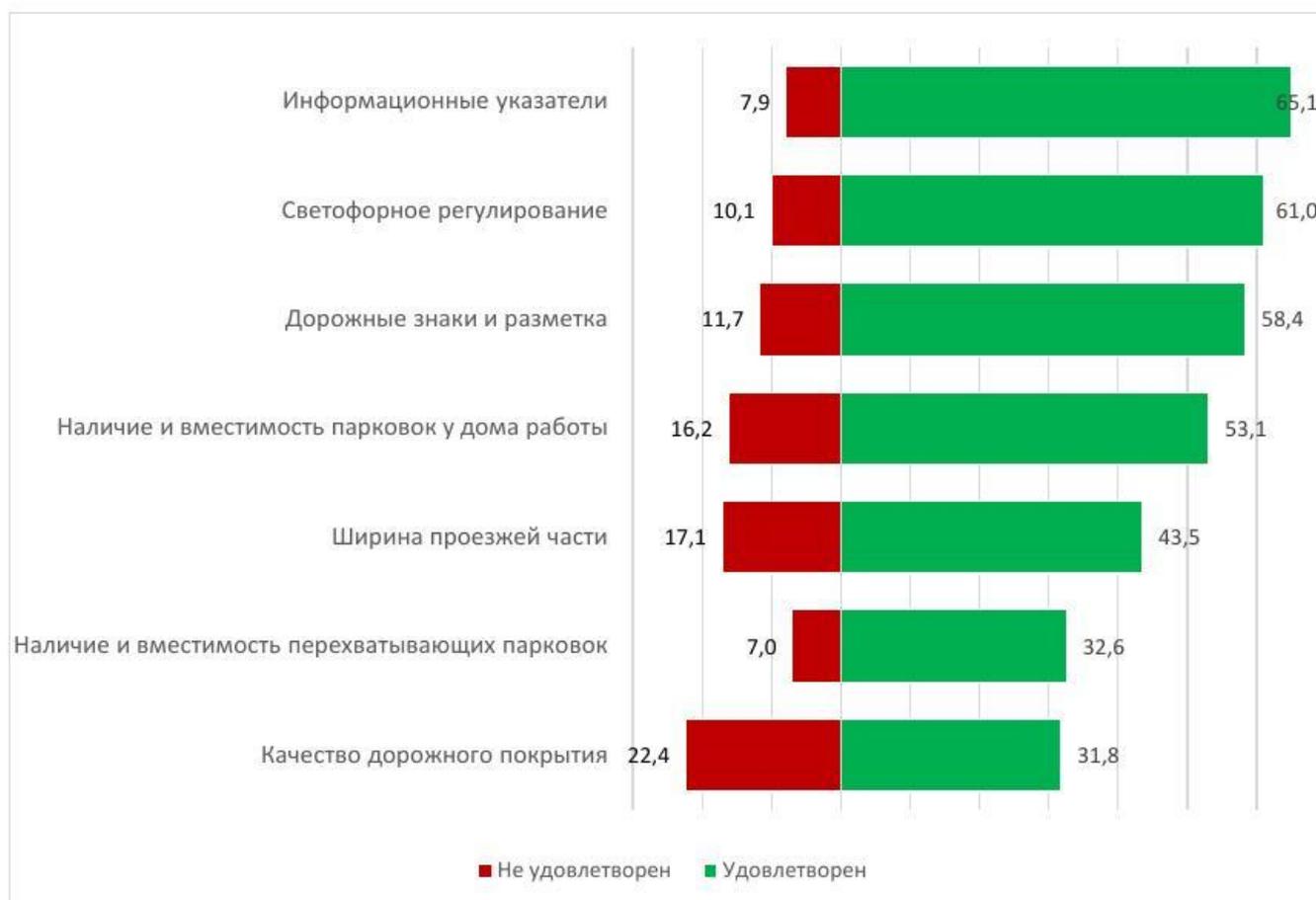


Рисунок 5.6.9.2 *Уровень удовлетворенности разными аспектами дорожной инфраструктуры Ленинградской области, (в среднем по выборке, % от числа респондентов, автовладельцы, N = 941)*

На рисунке ниже показан рейтинг удовлетворенности разными аспектами **дорожной инфраструктуры**. Первым показан аспект, который имеет наибольшее число полностью удовлетворенных пассажиров. Замыкает рейтинг аспект, имеющий минимальное число тех, кто полностью удовлетворен.

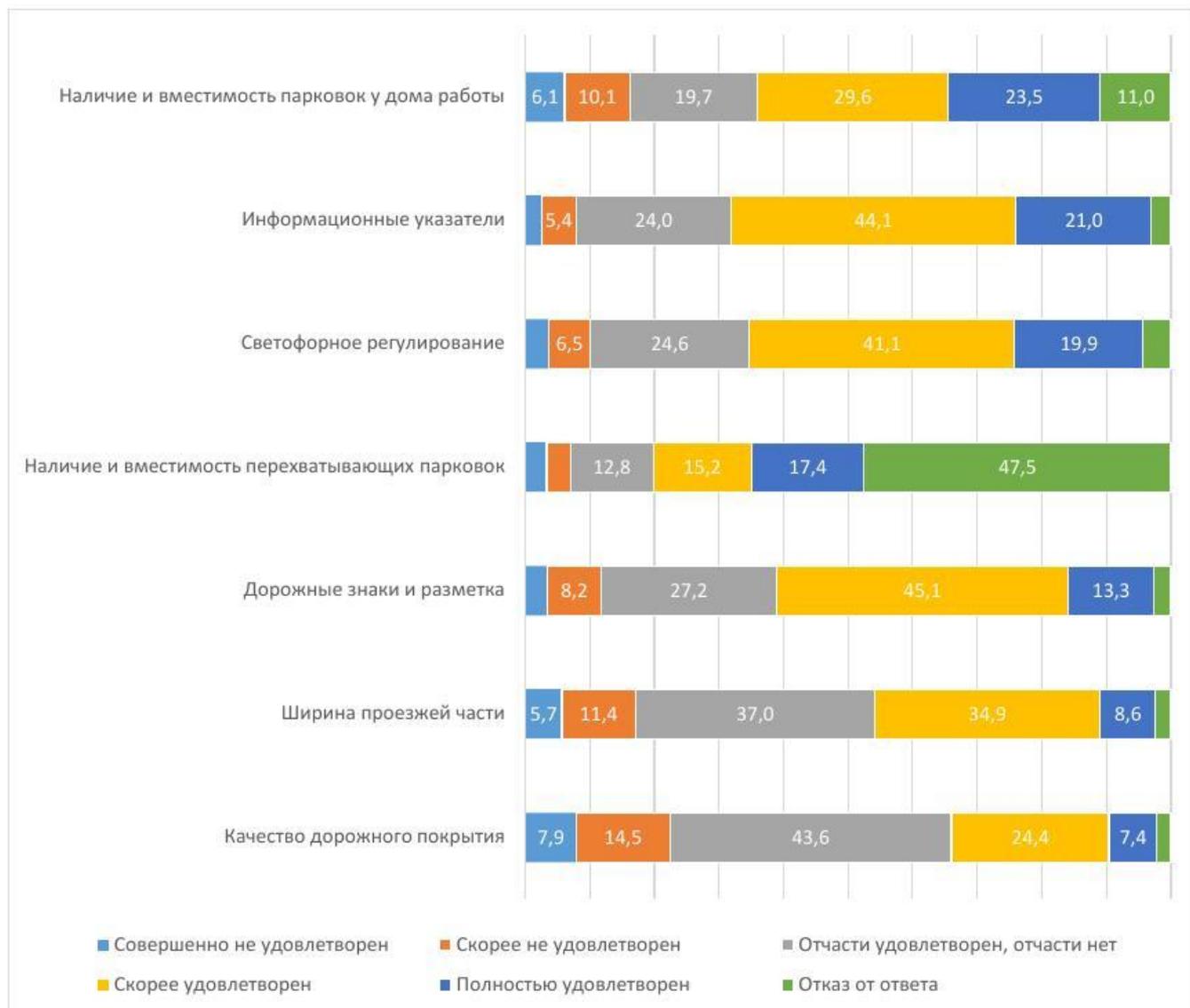


Рисунок 5.6.9.2 *Уровень удовлетворенности разными дорожной инфраструктуры Ленинградской области, (в среднем по выборке, % от числа респондентов, автовладельцы, N = 941)<sup>78</sup>*

<sup>78</sup> Подписи к значениям менее 5% не показаны на рисунке для удобства. Детальные значения по каждому параметру можно посмотреть в соответствующей таблице, следующей за графиком.

В таблице ниже показан рейтинг удовлетворенности разными аспектами **дорожной инфраструктуры** по убыванию доли полностью удовлетворенных в разрезе детальных оценок каждого из аспектов.

**Таблица 5.6.9.1 Уровень удовлетворенности разными аспектами дорожной инфраструктуры Ленинградской области** (в среднем по выборке, % от числа респондентов, автовладельцы, N = 941)

<b>Аспекты дорожной инфраструктуры</b>	Совершенно не удовлетворен	Скорее не удовлетворен	Отчасти удовлетворен, отчасти нет	Скорее удовлетворен	Полностью удовлетворен	Отказ от ответа
Наличие и вместимость парковок у дома работы	6,1	10,1	19,7	29,6	23,5	11
Информационные указатели	2,5	5,4	24	44,1	21	3
Светофорное регулирование	3,6	6,5	24,6	41,1	19,9	4,3
Наличие и вместимость перехватывающих парковок	3,3	3,7	12,8	15,2	17,4	47,5
Дорожные знаки и разметка	3,5	8,2	27,2	45,1	13,3	2,6
Ширина проезжей части	5,7	11,4	37	34,9	8,6	2,4
Качество дорожного покрытия	7,9	14,5	43,6	24,4	7,4	2,2

Общая удовлетворенность различными аспектами дорожной инфраструктуры Ленинградской области в целом соотносится с оценками, показанными в предыдущих таблицах. Так, из таблицы видно, что мужчины и женщины в целом дают одинаковые оценки. И те и другие лучше всего оценивают **информационные указатели**. Но на последнем месте у мужчин наличие и **вместимость перехватывающих парковок** (31,8%), тогда как у женщин – **качество дорожного покрытия** (30,2%).

Опрошенные в возрасте до 49 лет хуже всего оценивают **качество дорожного покрытия** (22,4%-32%), Респонденты старше 50 лет – **наличие и вместимость перехватывающих парковок** (32,7%).

Жители Ленинградской области дают более низкие оценки дорожной инфраструктуры в Ленинградской области, чем жители города, по всем характеристикам. Наибольшая разница достигается при оценке качества дорожного покрытия: жители области удовлетворены меньше на 26,3%. Самая высокая доля удовлетворенных информационными указателями наблюдается среди опрошенных старше 50 лет (69,8%).

**Таблица 5.6.9.2 Уровень удовлетворенности разными аспектами дорожной инфраструктуры Ленинградской области разными социально-демографическими группами (% от числа респондентов, автовладельцы)**

Социально-демографические характеристики	Общая оценка	Качество дорожного покрытия	Ширина проезжей части	Дорожные знаки и разметка	Светофорное регулирование	Информационные указатели	Наличие и вместимость парковок у дома / работы	Наличие и вместимость перехватывающих парковок
<b>Все опрошенные (N = 941)</b>	49,4	<b>31,8</b>	43,5	58,4	61	<b>65,1</b>	53,1	32,6
Мужской (N = 555)	49,8	32,9	45,2	57,9	61	<b>65,7</b>	53,9	<b>31,8</b>
Женский (N = 386)	48,8	<b>30,2</b>	41,1	59,2	61,1	<b>64,3</b>	52	33,8
18-24 года (N = 59)	43,0	<b>22,4</b>	34,5	56,9	58,6	<b>63,8</b>	41,4	22,8
25-34 года (N = 228)	48,1	<b>25</b>	42,7	57,7	61,8	<b>61,9</b>	54,1	33,8
35-49 лет (N = 302)	47,2	<b>32</b>	37,5	56	58,6	<b>62,2</b>	50,5	33,7
Свыше 50 лет (N = 352)	53,0	37,6	50,6	61,2	62,9	<b>69,8</b>	56,6	<b>32,7</b>
Санкт-Петербург (N = 433)	55,7	45,9	54,8	64,6	64,6	<b>66,7</b>	55,1	<b>38,2</b>
Ленинградская область (N = 508)	43,9	<b>19,6</b>	33,7	53,1	57,9	<b>63,7</b>	51,4	27,8

Если говорить об отличиях между разными районами, то стоит отметить, что лидирующий аспект «Информационные указатели» имеет самое большое число удовлетворенных в **Красногвардейском** районе, а наименьшее – в **Калининском**. Качество дорожного покрытия Ленинградской области выше всего оценивается в Красногвардейском и Фрунзенском районах (61,3%), наименьшая доля удовлетворенных в **Ломоносовском** районе – 6,2%. Также стоит отметить меньше 1% удовлетворенных перехватывающими парковками в Выборгском районе Ленинградской области.

Для целей анализа все характеристики дорожной инфраструктуры были сгруппированы в три объединенные характеристики:

- Качество автомобильной дороги (дорожное покрытие, ширина проезжей части – полосность);
- Организация дорожного движения (дорожные знаки и разметка, светофорное регулирование, информационные указатели);
- Парковки (наличие и вместимость: на УДС, перехватывающие).

**Таблица 5.6.9.3 Уровень удовлетворенности дорожной инфраструктурой Ленинградской области разными социально-демографическими группами в разрезе объединённых характеристик транспортных систем (% от числа респондентов, автовладельцы)**

Социально-демографические характеристики	Общая оценка	Качество автомобильной дороги	Организация дорожного движения	Парковки
<b>Все опрошенные (N = 941)</b>	49,4	<b>37,7</b>	<b>61,5</b>	42,9
Мужской (N = 555)	49,8	<b>39,0</b>	<b>61,5</b>	42,9
Женский (N = 386)	48,8	<b>35,7</b>	<b>61,5</b>	42,9
18-24 года (N = 59)	43,0	<b>28,4</b>	<b>59,8</b>	32,2
25-34 года (N = 228)	48,1	<b>33,9</b>	<b>60,5</b>	44,0
35-49 лет (N = 302)	47,2	<b>34,7</b>	<b>58,9</b>	42,1
Свыше 50 лет (N = 352)	53,0	<b>44,1</b>	<b>64,6</b>	44,7
Санкт-Петербург (N = 433)	55,7	50,4	<b>65,3</b>	<b>46,7</b>
Ленинградская область (N = 508)	43,9	<b>26,6</b>	<b>58,2</b>	39,7

**Качество автомобильной дороги** (качество дорожного покрытия, ширина проезжей части) – **наиболее слабо оценённая характеристика** дорожной инфраструктуры Ленинградской области по мнению опрошенных. Выше всего автомобилисты города и области оценили характеристики, связанные с **организацией дорожного движения** (дорожные знаки и разметка, светофорное регулирование, информационные указатели).

Стоит отметить высокую оценку, данную опрошенными в Санкт-Петербурге характеристикам, связанным с **организацией дорожного движения** – 65,3%. Также высокие оценки по данному параметру наблюдаются среди опрошенных старше 50 лет (64,6%).

При анализе оценок в разрезе районов стоит обратить внимание на в целом хорошие значения в **Красногвардейском** районе (80,4%) и особенно высокие оценки характеристик, связанных с организацией дорожного движения (92,3%).

Худшие оценки среди рассматриваемых районов показывает **Калининский** район - только 32,9% удовлетворены дорожной инфраструктурой области. Наименьший показатель в районе – удовлетворенность перехватывающими парковками (6,6%).

## 5.6.10 Качество дорожного покрытия

31,8% среди тех, кто пользуется личным автомобилем в Санкт-Петербурге и Ленинградской области, удовлетворены **качеством дорожного покрытия** в Ленинградской области.

Существенных отличий между мужчинами и женщинами опрос не выявил. Среди опрошенных в возрасте до 24 лет больше неудовлетворенных. Положительные оценки по данному параметру возрастают с возрастом респондентов. Жители Санкт-Петербурга значительно больше удовлетворены качеством дорожного покрытия в области (45,9%), чем жители Ленинградской области (19,6%).

Максимальная неудовлетворенность **качеством дорожного покрытия** наблюдается среди опрошенных до 25 лет (38%).

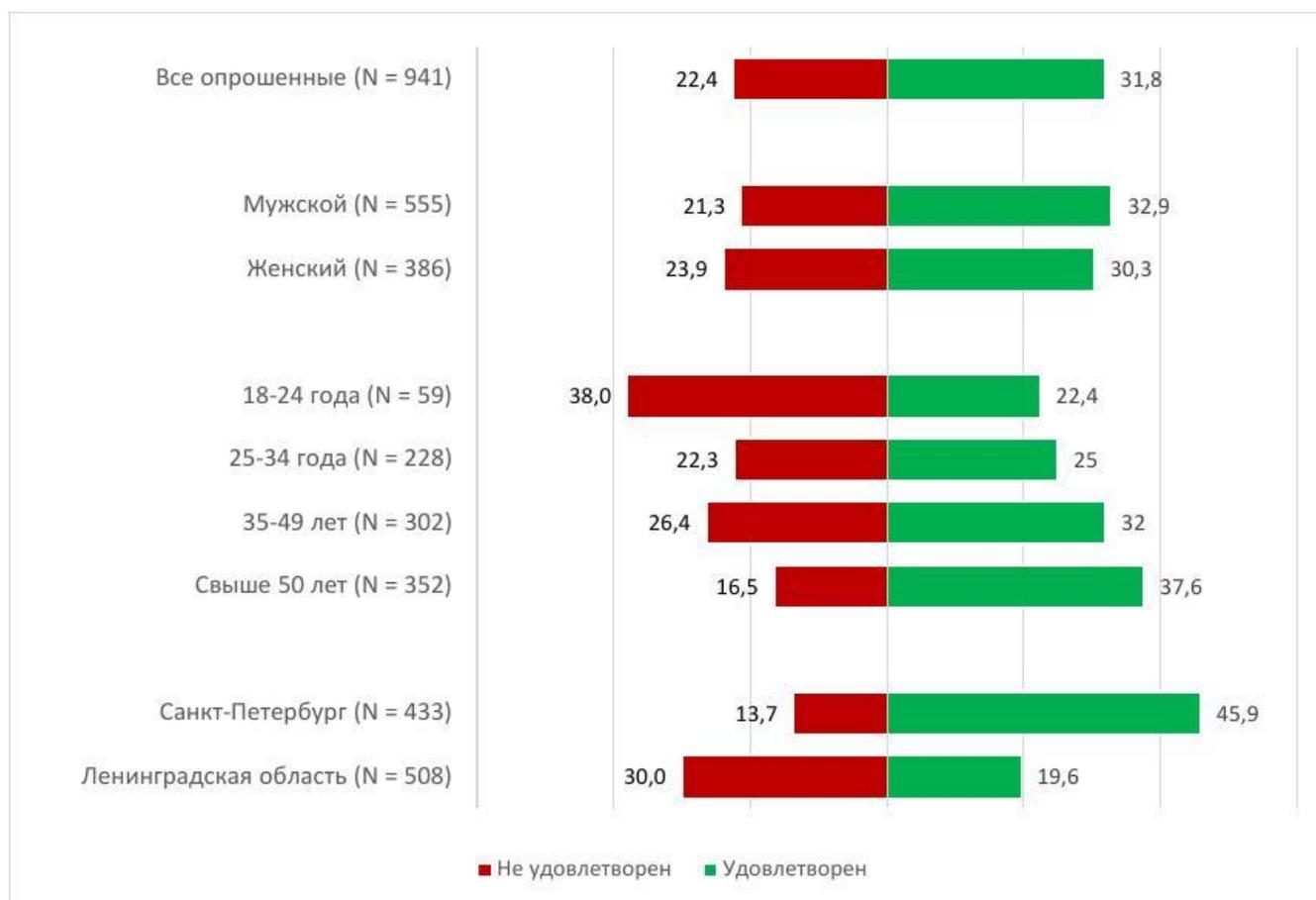


Рисунок 5.6.10.1 Распределение ответов на вопрос:  
*«Пожалуйста, оцените, насколько Вы удовлетворены или не удовлетворены КАЧЕСТВОМ ДОРОЖНОГО ПОКРЫТИЯ в Ленинградской области по типичным маршрутам Вашего следования», (% от числа респондентов, автовладельцы, в разрезе социально-демографических групп)*

На рисунке ниже показан рейтинг удовлетворенности **качеством дорожного покрытия** в разрезе детальных оценок по социально-демографическим характеристикам.

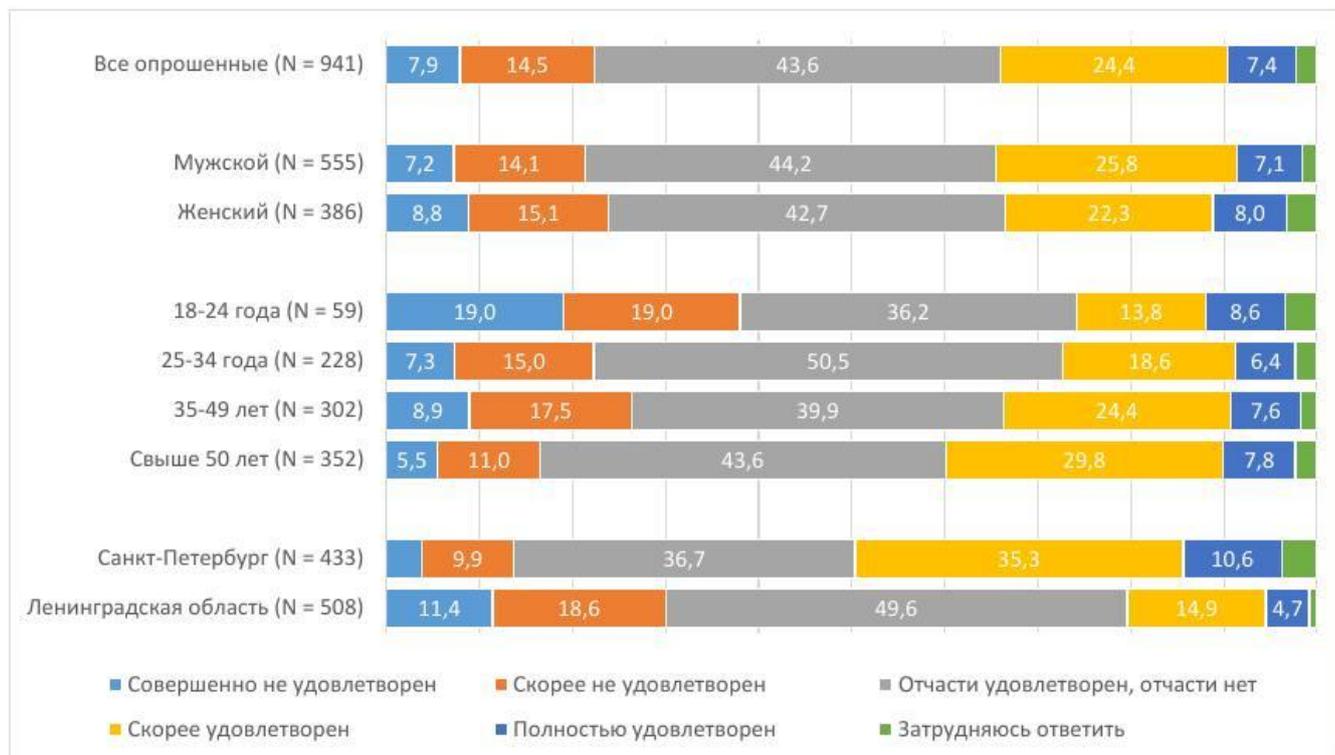


Рисунок 5.6.10.2 Распределение ответов на вопрос: «Пожалуйста, оцените, насколько Вы удовлетворены или не удовлетворены **КАЧЕСТВОМ ДОРОЖНОГО ПОКРЫТИЯ** в Ленинградской области по типичным маршрутам Вашего следования», (% от числа респондентов, автовладельцы, в разрезе социально-демографических групп)<sup>79</sup>

В таблице ниже показаны оценки удовлетворенности **качеством дорожного покрытия** в Ленинградской области по типичным маршрутам следования.

<sup>79</sup> Подписи к значениям менее 5% не показаны на рисунке для удобства. Детальные значения по каждому параметру можно посмотреть в соответствующей таблице, следующей за графиком.

**Таблица 5.6.10.1 Удовлетворенность КАЧЕСТВОМ ДОРОЖНОГО ПОКРЫТИЯ в Ленинградской области по типичным маршрутам следования (% от числа респондентов, автовладельцы)**

Социально-демографические характеристики	Совершенно не удовлетворен	Скорее не удовлетворен	Отчасти удовлетворен, отчасти нет	Скорее удовлетворен	Полностью удовлетворен	Трудно сказать
<b>Все опрошенные (N = 941)</b>	<b>7,9</b>	<b>14,5</b>	<b>43,6</b>	<b>24,4</b>	<b>7,4</b>	<b>2,2</b>
Мужской (N = 555)	7,2	14,1	44,2	25,8	7,1	1,5
Женский (N = 386)	8,8	15,1	42,7	22,3	8,0	3,2
18-24 года (N = 59)	19,0	19,0	36,2	13,8	8,6	3,4
25-34 года (N = 228)	7,3	15,0	50,5	18,6	6,4	2,3
35-49 лет (N = 302)	8,9	17,5	39,9	24,4	7,6	1,7
Свыше 50 лет (N = 352)	5,5	11,0	43,6	29,8	7,8	2,3
Санкт-Петербург (N = 433)	3,8	9,9	36,7	35,3	10,6	3,8
Ленинградская область (N = 508)	11,4	18,6	49,6	14,9	4,7	0,8

Больше всего тех, кто удовлетворен качеством дорожного покрытия в Ленинградской области, в **Красногвардейском** районе – 63,1% удовлетворены этим параметром.

Второе место занимает **Фрунзенский** район со значением 61,3% удовлетворенных респондентов.

На третьем месте **Невский** район, где 52,8% опрошенных удовлетворены качеством дорожного покрытия.

Худшие оценки по данному параметру в **Ломоносовском** районе Ленинградской области – 65,6% опрошенных не удовлетворены качеством дорожного покрытия в Ленинградской области.

Доля неудовлетворенных дорожным покрытием в Ленинградской области достигает 52,2% в **Тосненском** районе.

### 5.6.11 Ширина проезжей части

43,5% среди тех, кто пользуется личным автомобилем в Санкт-Петербурге и Ленинградской области, удовлетворены **шириной проезжей части** в Ленинградской области.

Существенных отличий между мужчинами и женщинами опрос не выявил. Опрошенные старше 50 лет склонны давать более позитивные оценки (50,6%). Жители Санкт-Петербурга чаще говорят об удовлетворенности шириной проезжей части, чем жители Ленинградской области (54,8% и 33,7% соответственно).

Среди жителей Ленинградской области примерно в два раза больше неудовлетворенных данным параметром по сравнению с жителями Санкт-Петербурга.

Среди опрошенных в возрасте до 24 лет доля неудовлетворенных **шириной проезжей части** в Ленинградской области максимальная и достигает 25,9%.

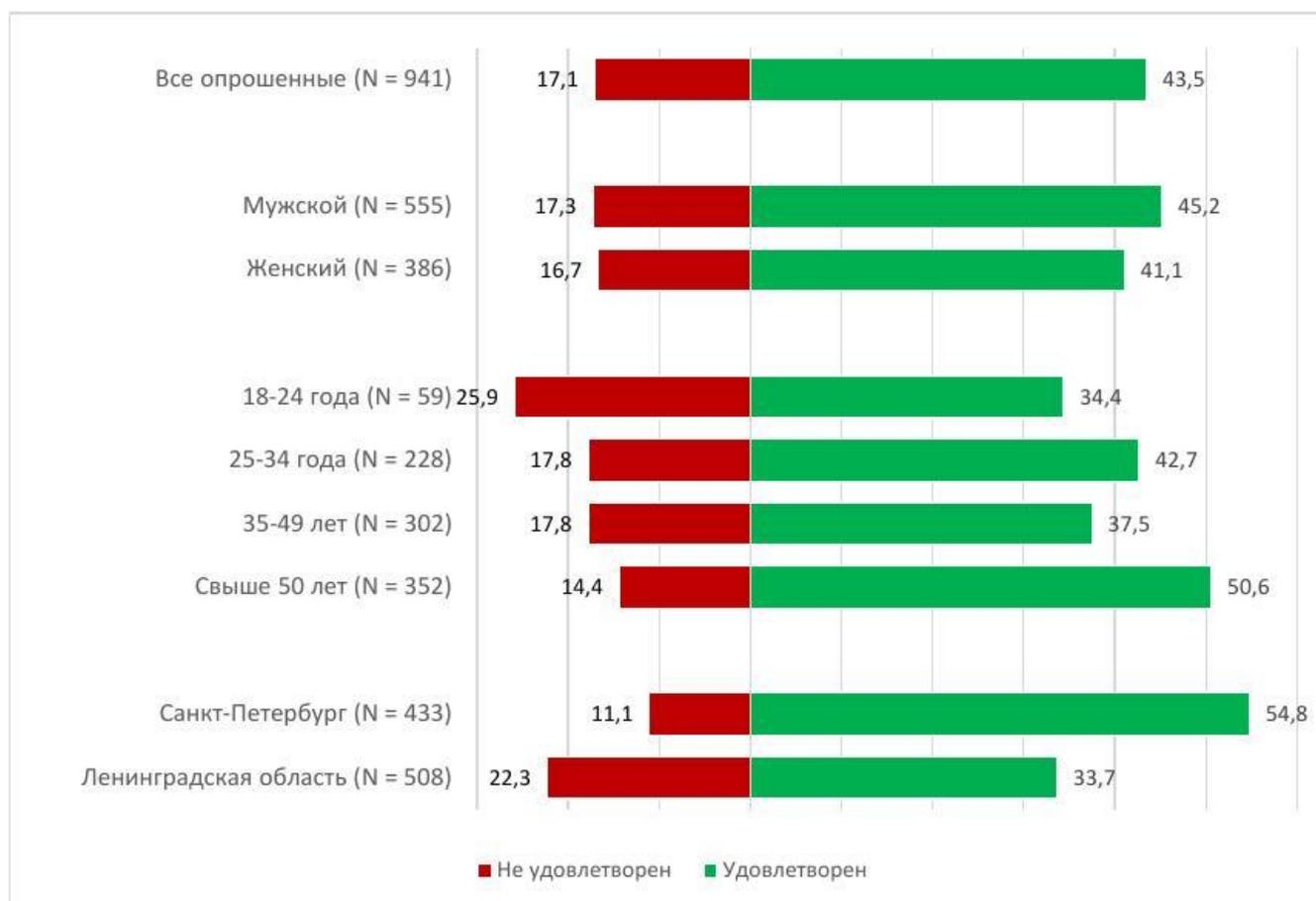


Рисунок 5.6.11.1 Распределение ответов на вопрос: «Пожалуйста, оцените, насколько Вы удовлетворены или не удовлетворены ШИРИНОЙ ПРОЕЗЖЕЙ ЧАСТИ в Ленинградской области по типичным маршрутам Вашего следования», (% от числа респондентов, автовладельцы, в разрезе социально-демографических групп)

На рисунке ниже показан рейтинг удовлетворенности **шириной проезжей части** в разрезе детальных оценок по социально-демографическим характеристикам.

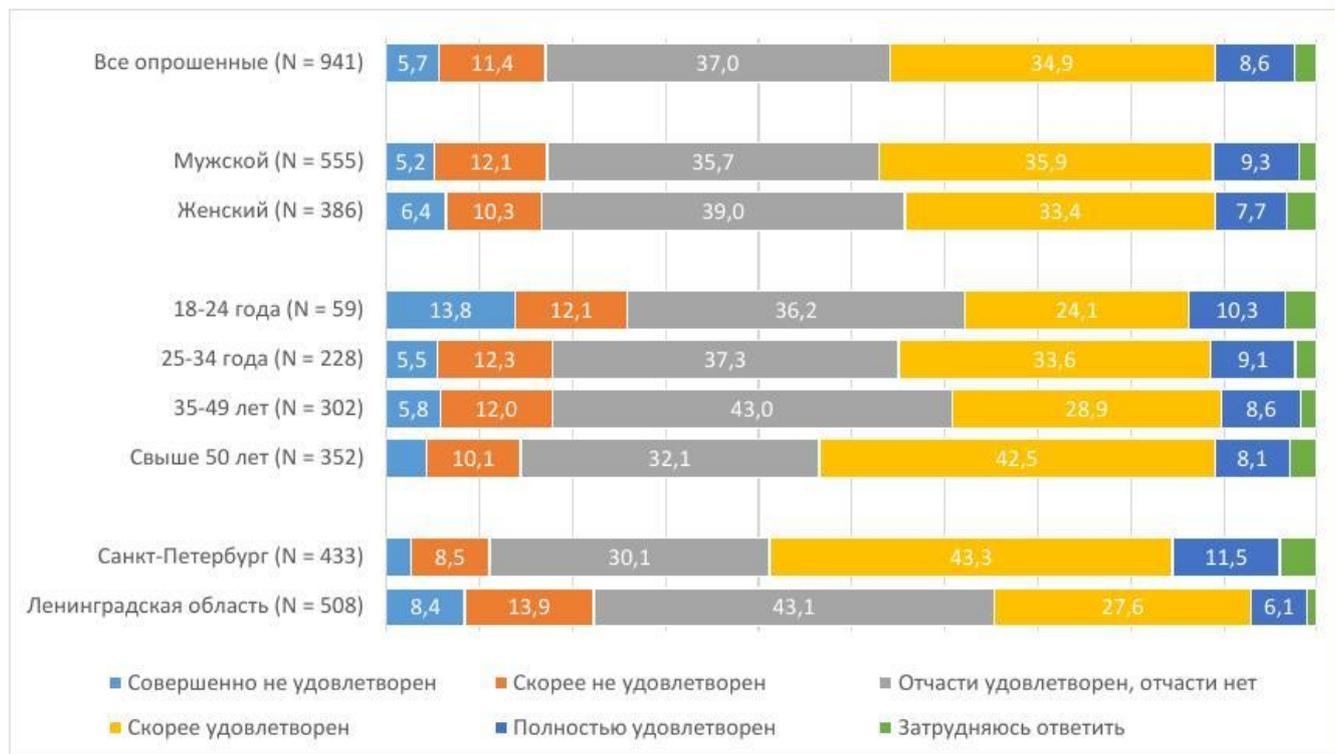


Рисунок 5.6.11.2 Распределение ответов на вопрос: «Пожалуйста, оцените, насколько Вы удовлетворены или не удовлетворены **ШИРИНОЙ ПРОЕЗЖЕЙ ЧАСТИ** в Ленинградской области по типичным маршрутам Вашего следования», (% от числа респондентов, автовладельцы, в разрезе социально-демографических групп)<sup>80</sup>

В таблице ниже показаны оценки удовлетворенности **шириной проезжей части** в Ленинградской области по типичным маршрутам следования.

<sup>80</sup> Подписи к значениям менее 5% не показаны на рисунке для удобства. Детальные значения по каждому параметру можно посмотреть в соответствующей таблице, следующей за графиком.

**Таблица 5.6.11.1 Удовлетворенность ШИРИНОЙ ПРОЕЗЖЕЙ ЧАСТИ в Ленинградской области по типичным маршрутам следования (% от числа респондентов, автовладельцы)**

<b>Социально-демографические характеристики</b>	Совершенно не удовлетворен	Скорее не удовлетворен	Отчасти удовлетворен, отчасти нет	Скорее удовлетворен	Полностью удовлетворен	Трудно сказать
<b>Все опрошенные (N = 941)</b>	<b>5,7</b>	<b>11,4</b>	<b>37,0</b>	<b>34,9</b>	<b>8,6</b>	<b>2,4</b>
Мужской (N = 555)	5,2	12,1	35,7	35,9	9,3	1,9
Женский (N = 386)	6,4	10,3	39,0	33,4	7,7	3,2
18-24 года (N = 59)	13,8	12,1	36,2	24,1	10,3	3,4
25-34 года (N = 228)	5,5	12,3	37,3	33,6	9,1	2,3
35-49 лет (N = 302)	5,8	12,0	43,0	28,9	8,6	1,7
Свыше 50 лет (N = 352)	4,3	10,1	32,1	42,5	8,1	2,9
Санкт-Петербург (N = 433)	2,6	8,5	30,1	43,3	11,5	4,0
Ленинградская область (N = 508)	8,4	13,9	43,1	27,6	6,1	1,0

Больше всего тех, кто удовлетворен **шириной проезжей части** в Ленинградской области, в **Красногвардейском** районе – 93,8% удовлетворены данным параметром.

Второе место занимает **Невский** район со значением 66% удовлетворенных респондентов.

На третьем месте - **Кировский** район, где 56,3% опрошенных удовлетворены шириной проезжей части в Ленинградской области.

Худшие оценки по этому параметру в **Ломоносовском** районе Ленинградской области – 46,9% не удовлетворены этим параметром.

Также среди аутсайдеров **Тосненский** район Ленинградской области, где доля неудовлетворенных составила 39,1%.

## 5.6.12 Дорожные знаки и разметка

58,4% среди тех, кто пользуется личным автомобилем в Санкт-Петербурге и Ленинградской области удовлетворены **дорожными знаками и разметкой** в Ленинградской области.

Существенных отличий между мужчинами и женщинами, опрошенными разных возрастов (кроме высокой доли неудовлетворенных в группе до 24 лет) опрос не выявил. Жители Санкт-Петербурга чаще дают положительные оценки по данному параметру (64,6%), чем жители Ленинградской области (53%).

Наибольшая доля тех, кто не удовлетворен **дорожными знаками и разметкой** в Ленинградской области среди опрошенных в возрасте до 24 лет (20,6%).

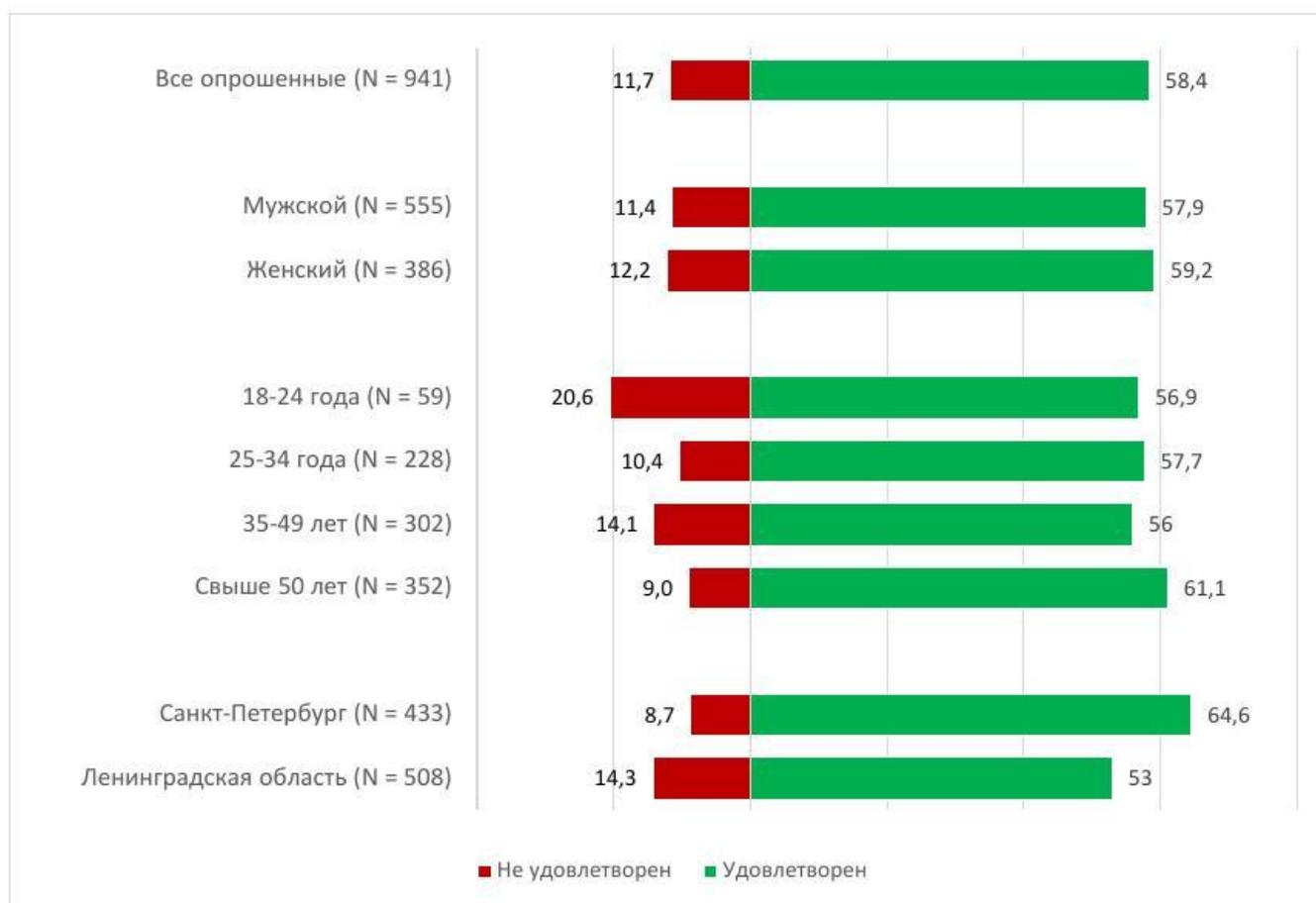


Рисунок 5.6.12.1 Распределение ответов на вопрос:  
*«Пожалуйста, оцените, насколько Вы удовлетворены или не удовлетворены ДОРОЖНЫМИ ЗНАКАМИ И РАЗМЕТКОЙ в Ленинградской области по типичным маршрутам Вашего следования», (% от числа респондентов, автовладельцы, в разрезе социально-демографических групп)*

На рисунке ниже показан рейтинг удовлетворенности **дорожными знаками и разметкой** в Ленинградской области в разрезе детальных оценок по социально-демографическим характеристикам.



Рисунок 5.6.12.2 Распределение ответов на вопрос: *«Пожалуйста, оцените, насколько Вы удовлетворены или не удовлетворены ДОРОЖНЫМИ ЗНАКАМИ И РАЗМЕТКОЙ в Ленинградской области по типичным маршрутам Вашего следования», (% от числа респондентов, автовладельцы, в разрезе социально-демографических групп)<sup>81</sup>*

В таблице ниже показаны оценки удовлетворенности **дорожными знаками и разметкой** в Ленинградской области по типичным маршрутам следования.

<sup>81</sup> Подписи к значениям менее 5% не показаны на рисунке для удобства. Детальные значения по каждому параметру можно посмотреть в соответствующей таблице, следующей за графиком.

**Таблица 5.6.12.1 Удовлетворенность ДОРОЖНЫМИ ЗНАКАМИ И РАЗМЕТКОЙ в Ленинградской области по типичным маршрутам следования (% от числа респондентов, автовладельцы)**

Социально-демографические характеристики	Совершенно не удовлетворен	Скорее не удовлетворен	Отчасти удовлетворен, отчасти нет	Скорее удовлетворен	Полностью удовлетворен	Трудно сказать
<b>Все опрошенные (N = 941)</b>	<b>3,5</b>	<b>8,2</b>	<b>27,2</b>	<b>45,1</b>	<b>13,3</b>	<b>2,6</b>
Мужской (N = 555)	2,8	8,6	29,1	46,0	11,9	1,7
Женский (N = 386)	4,5	7,7	24,7	43,8	15,4	4,0
18-24 года (N = 59)	10,3	10,3	15,5	44,8	12,1	6,9
25-34 года (N = 228)	1,8	8,6	29,5	43,6	14,1	2,3
35-49 лет (N = 302)	5,2	8,9	28,2	46,0	10,0	1,7
Свыше 50 лет (N = 352)	2,0	7,0	27,0	45,2	15,9	2,9
Санкт-Петербург (N = 433)	1,9	6,8	22,9	49,3	15,3	3,8
Ленинградская область (N = 508)	4,9	9,4	31,0	41,4	11,6	1,6

Больше всего тех, кто удовлетворен **дорожными знаками и разметкой** в Ленинградской области, в **Красногвардейском** районе – 93,9% удовлетворены этим параметром.

Второе место занимает **Кировский** район со значением 81,2% удовлетворенных респондентов.

На третьем месте **Ломоносовский** район Ленинградской области с показателем 65,7% удовлетворенных.

Наименьший уровень удовлетворенности дорожными знаками и разметкой в Ленинградской области в **Гатчинском** районе – 25,6% неудовлетворенных.

Также среди аутсайдеров по данному параметру **Тосненский** район Ленинградской области, где доля неудовлетворенных составила 21,7%.

### 5.6.13 Светофорное регулирование

61% среди тех, кто пользуется личным автомобилем в Санкт-Петербурге и Ленинградской области, удовлетворены **светофорным регулированием** в Ленинградской области.

Значимых отличий между мужчинами и женщинами, опрошенными разных возрастов не выявлено (кроме высокой доли неудовлетворенных среди опрошенных до 24 лет). Жители Санкт-Петербурга чаще говорят об удовлетворенности (64,6%), чем жители Ленинградской области (57,8%).

Максимальная доля тех, кто не удовлетворен **светофорным регулированием**, среди опрошенных в возрасте от 18 до 24 лет (17,3%).

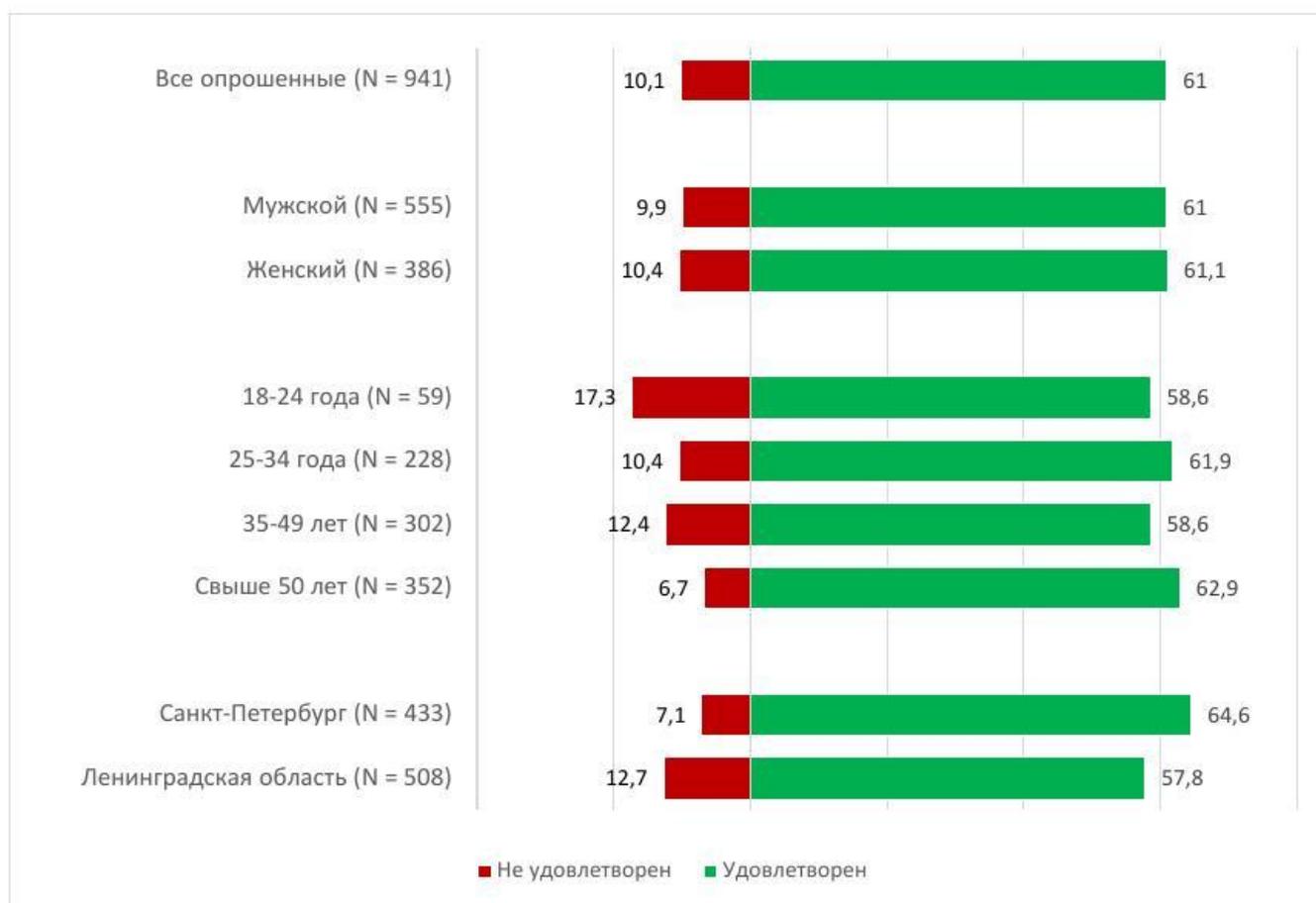


Рисунок 5.6.13.1 Распределение ответов на вопрос:  
*«Пожалуйста, оцените, насколько Вы удовлетворены или не удовлетворены СВЕТОФОРНЫМ РЕГУЛИРОВАНИЕМ в Ленинградской области по типичным маршрутам Вашего следования», (% от числа респондентов, автовладельцы, в разрезе социально-демографических групп)*

На рисунке 5.6.13.1 показан рейтинг удовлетворенности **светофорным регулированием** в разрезе детальных оценок по социально-демографическим характеристикам.



Рисунок 5.6.13.1 Распределение ответов на вопрос:  
*«Пожалуйста, оцените, насколько Вы удовлетворены или не удовлетворены СВЕТОФОРНЫМ РЕГУЛИРОВАНИЕМ в Ленинградской области по типичным маршрутам Вашего следования», (% от числа респондентов, автовладельцы, в разрезе социально-демографических групп)<sup>82</sup>*

В таблице 5.6.13.1 показаны оценки удовлетворенности **светофорным регулированием** в Ленинградской области по типичным маршрутам следования.

<sup>82</sup> Подписи к значениям менее 5% не показаны на рисунке для удобства. Детальные значения по каждому параметру можно посмотреть в соответствующей таблице, следующей за графиком.

**Таблица 5.6.13.1 Удовлетворенность СВЕТОФОРНЫМ РЕГУЛИРОВАНИЕМ в Ленинградской области по типичным маршрутам следования (% от числа респондентов, автоводители)**

Социально-демографические характеристики	Совершенно не удовлетворен	Скорее не удовлетворен	Отчасти удовлетворен, отчасти нет	Скорее удовлетворен	Полностью удовлетворен	Трудно сказать
<b>Все опрошенные (N = 941)</b>	<b>3,6</b>	<b>6,5</b>	<b>24,6</b>	<b>41,1</b>	<b>19,9</b>	<b>4,3</b>
Мужской (N = 555)	3,2	6,7	25,5	42,4	18,6	3,7
Женский (N = 386)	4,3	6,1	23,5	39,2	21,9	5,1
18-24 года (N = 59)	12,1	5,2	17,2	48,3	10,3	6,9
25-34 года (N = 228)	2,7	7,7	25,5	36,4	25,5	2,3
35-49 лет (N = 302)	5,5	6,9	23,4	40,0	18,6	5,5
Свыше 50 лет (N = 352)	1,2	5,5	26,4	43,8	19,1	4,1
Санкт-Петербург (N = 433)	1,9	5,2	24,1	44,8	19,8	4,2
Ленинградская область (N = 508)	5,1	7,6	25,2	37,8	20,0	4,3

Больше всего тех, кто удовлетворен **светофорным регулированием**, в **Красногвардейском** районе – 87,7% удовлетворены этим параметром.

Второе место занимает **Кировский** район со значением 77,1% удовлетворенных респондентов.

На третьем месте **Невский** район, где 71,7% опрошенных удовлетворены светофорным регулированием.

Худшие оценки в **Тосненском** районе Ленинградской области, где доля неудовлетворенных составила 28,2%. Также среди аутсайдеров **Калининский** район, где показатель неудовлетворенных составил 26,7%.

## 5.6.14 Информационные указатели

65,1% среди тех, кто пользуется личным автомобилем в Санкт-Петербурге и Ленинградской области, удовлетворены **информационными указателями** в Ленинградской области.

Значимых отличий между мужчинами и женщинами, опрошенными разных возрастов, жителями Санкт-Петербурга и области опрос не выявил. Стоит отметить, что опрошенные старше 50 лет чаще говорили об удовлетворенности информационными указателями в Ленинградской области. Чаще говорят о неудовлетворенности данным параметром жители Ленинградской области.

Доля тех, кто не удовлетворен **информационными указателями**, максимальна среди опрошенных до 24 лет (15,5%).

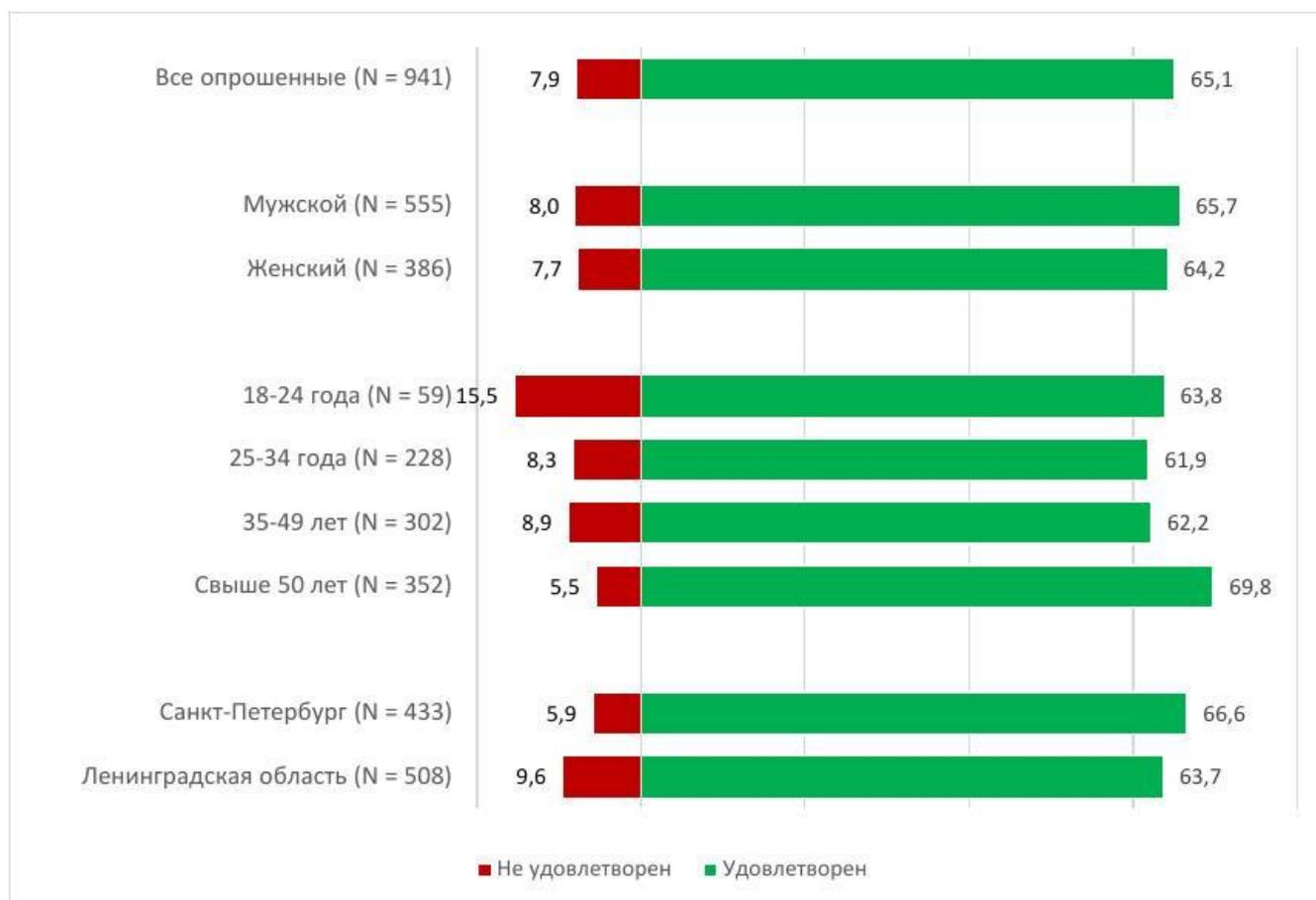


Рисунок 5.6.14.1 Распределение ответов на вопрос:  
*«Пожалуйста, оцените, насколько Вы удовлетворены или не удовлетворены ИНФОРМАЦИОННЫМИ УКАЗАТЕЛЯМИ в Ленинградской области по типичным маршрутам Вашего следования», (% от числа респондентов, автовладельцы, в разрезе социально-демографических групп)*

На рисунке 5.6.14.2 показан рейтинг удовлетворенности **информационными указателями** в разрезе детальных оценок по социально-демографическим характеристикам.



Рисунок 5.6.14.2 Распределение ответов на вопрос: «Пожалуйста, оцените, насколько Вы удовлетворены или не удовлетворены **ИНФОРМАЦИОННЫМИ УКАЗАТЕЛЯМИ** в Ленинградской области по типичным маршрутам Вашего следования», (% от числа респондентов, автовладельцы, в разрезе социально-демографических групп)<sup>83</sup>

В таблице 5.6.14.1 показаны оценки удовлетворенности **информационными указателями** в Ленинградской области по типичным маршрутам следования.

<sup>83</sup> Подписи к значениям менее 5% не показаны на рисунке для удобства. Детальные значения по каждому параметру можно посмотреть в соответствующей таблице, следующей за графиком.

**Таблица 5.6.14.1 Удовлетворенность ИНФОРМАЦИОННЫМИ УКАЗАТЕЛЯМИ в Ленинградской области по типичным маршрутам следования (% от числа респондентов, автовладельцы)**

Социально-демографические характеристики	Совершенно не удовлетворен	Скорее не удовлетворен	Отчасти удовлетворен, отчасти нет	Скорее удовлетворен	Полностью удовлетворен	Трудно сказать
<b>Все опрошенные (N = 941)</b>	<b>2,5</b>	<b>5,4</b>	<b>24,0</b>	<b>44,1</b>	<b>21,0</b>	<b>3,0</b>
Мужской (N = 555)	2,2	5,8	24,3	46,1	19,6	2,1
Женский (N = 386)	2,9	4,8	23,7	41,3	22,9	4,3
18-24 года (N = 59)	8,6	6,9	15,5	48,3	15,5	5,2
25-34 года (N = 228)	2,3	6,0	27,5	39,0	22,9	2,3
35-49 лет (N = 302)	2,4	6,5	26,5	43,3	18,9	2,4
Свыше 50 лет (N = 352)	1,7	3,8	21,2	47,4	22,4	3,5
Санкт-Петербург (N = 433)	0,9	5,0	23,2	47,0	19,6	4,3
Ленинградская область (N = 508)	3,9	5,7	24,8	41,6	22,1	1,8

Больше всего тех, кто удовлетворен **информационными указателями**, в **Красногвардейском** районе – 95,3% удовлетворены данными параметром.

На втором месте – **Ломоносовский** район Ленинградской области, где 81,3% опрошенных удовлетворены информационными указателями.

На третьем месте по удовлетворенности **Кировский** район с показателем 79,2%.

Худшие оценки **информационных указателей** в **Тосненском** районе Ленинградской области, где доля неудовлетворенных составила 19,6%.

Также больше, чем в других районах, не удовлетворены данным параметром в **Гатчинском** районе – 18,3% опрошенных не удовлетворены.

### 5.6.15 Наличие и вместимость парковок у дома / работы

53,1% среди тех, кто пользуется личным автомобилем в Санкт-Петербурге и Ленинградской области, удовлетворены **наличием и вместимостью парковок у дома / работы** в Ленинградской области.

Существенных отличий между мужчинами и женщинами не выявлено. Среди опрошенных в возрасте до 24 лет доля неудовлетворенных примерно в 2 раза больше, чем в других возрастных подвыборках (32,7%). Среди жителей Ленинградской области **доля неудовлетворенных (22,7%) почти в три раза выше**, чем в Санкт-Петербурге (8,7%).

Доля тех, кто не удовлетворен **наличием и вместимостью парковок у дома / работы**, колеблется от 9 до 33%.

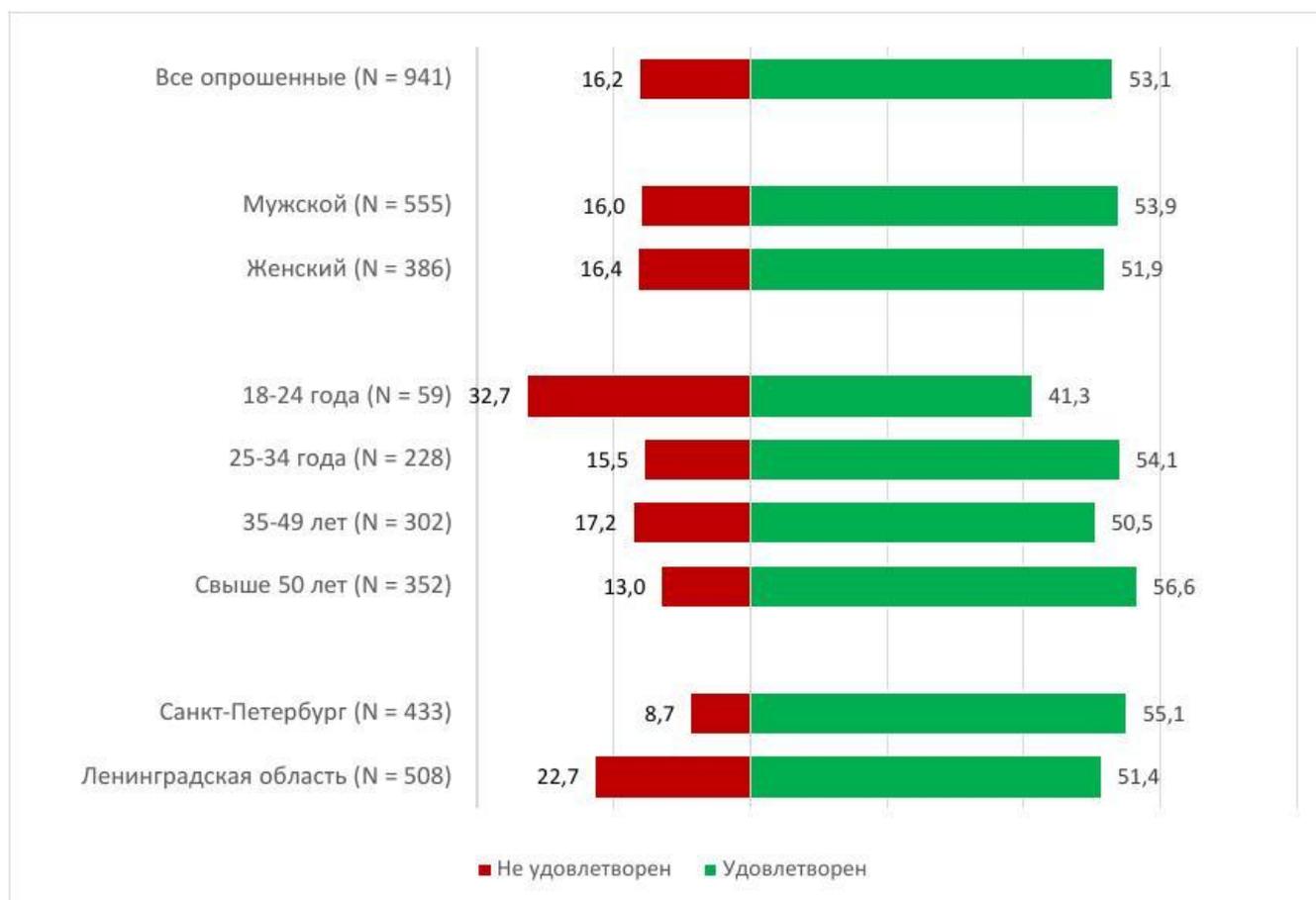


Рисунок 5.6.15.1 Распределение ответов на вопрос:  
*«Пожалуйста, оцените, насколько Вы удовлетворены или не удовлетворены НАЛИЧИЕМ И ВМЕСТИМОСТЬЮ ПАРКОВОК У ДОМА / РАБОТЫ в Ленинградской области по типичным маршрутам Вашего следования»,*  
 (% от числа респондентов, автовладельцы, в разрезе социально-демографических групп)

На рисунке 5.6.15.1 показан рейтинг удовлетворенности **наличием и вместимостью парковок у дома / работы** в разрезе детальных оценок по социально-демографическим характеристикам.



Рисунок 5.6.15.1 Распределение ответов на вопрос:  
*«Пожалуйста, оцените, насколько Вы удовлетворены или не удовлетворены НАЛИЧИЕМ И ВМЕСТИМОСТЬЮ ПАРКОВОК У ДОМА / РАБОТЫ в Ленинградской области по типичным маршрутам Вашего следования», (% от числа респондентов, автовладельцы, в разрезе социально-демографических групп)<sup>84</sup>*

В таблице 5.6.15.1 показаны оценки удовлетворенности **наличием и вместимостью парковок у дома / работы** в Ленинградской области по типичным маршрутам следования.

<sup>84</sup> Подписи к значениям менее 5% не показаны на рисунке для удобства. Детальные значения по каждому параметру можно посмотреть в соответствующей таблице, следующей за графиком.

**Таблица 5.6.15.1 Удовлетворенность НАЛИЧИЕМ И ВМЕСТИМОСТЬЮ ПАРКОВОК У ДОМА / РАБОТЫ в Ленинградской области по типичным маршрутам следования**  
(% от числа респондентов, пользующихся этим видом транспорта)

Социально-демографические характеристики	Совершенно не удовлетворен	Скорее не удовлетворен	Отчасти удовлетворен, отчасти нет	Скорее удовлетворен	Полностью удовлетворен	Трудно сказать
<b>Все опрошенные (N = 941)</b>	<b>6,1</b>	<b>10,1</b>	<b>19,7</b>	<b>29,6</b>	<b>23,5</b>	<b>11,0</b>
Мужской (N = 555)	6,7	9,3	20,6	30,3	23,6	9,5
Женский (N = 386)	5,3	11,1	18,3	28,6	23,3	13,3
18-24 года (N = 59)	17,2	15,5	13,8	24,1	17,2	12,1
25-34 года (N = 228)	8,2	7,3	24,1	27,7	26,4	6,4
35-49 лет (N = 302)	6,9	10,3	19,2	29,9	20,6	13,1
Свыше 50 лет (N = 352)	2,3	10,7	18,2	31,5	25,1	12,1
Санкт-Петербург (N = 433)	3,3	5,4	18,6	29,2	25,9	17,6
Ленинградская область (N = 508)	8,6	14,1	20,6	30,0	21,4	5,3

Больше всего тех, кто удовлетворен **наличием и вместимостью парковок у дома или работы**, в **Невском** районе – 81,1% удовлетворены этим параметром.

Второе место занимает **Кировский** район со значением 70,8% удовлетворенных респондентов.

На третьем месте **Красногвардейский** район, где удовлетворены этим параметром 69,3% опрошенных.

Худшие оценки удовлетворенности данным параметром в **Тосненском** районе Ленинградской области, где доля неудовлетворенных составила 43,5%.

Также среди аутсайдеров **Гатчинский** район – 32,9% тех, кто не удовлетворен наличием и вместимостью парковок у дома/работы.

## 5.6.16 Наличие и вместимость перехватывающих парковок

32,6% среди тех, кто пользуется личным автомобилем в Санкт-Петербурге и Ленинградской области, удовлетворены **наличием и вместимостью перехватывающих парковок** в Ленинградской области.

Существенных отличий между мужчинами и женщинами не выявлено. Опрошенные в возрасте 18-24 лет чаще других дают негативные оценки (14%). Жители Санкт-Петербурга чаще высказывают позитивные оценки, чем жители Ленинградской области (38,3% против 27,8%).

Доля тех, кто не удовлетворен **наличием и вместимостью перехватывающих парковок**, колеблется от 4% до 14%. Высокая доля затруднившихся ответить во всех подвыборках, в особенности для жителей Ленинградской области и опрошенных в возрасте до 24 лет.

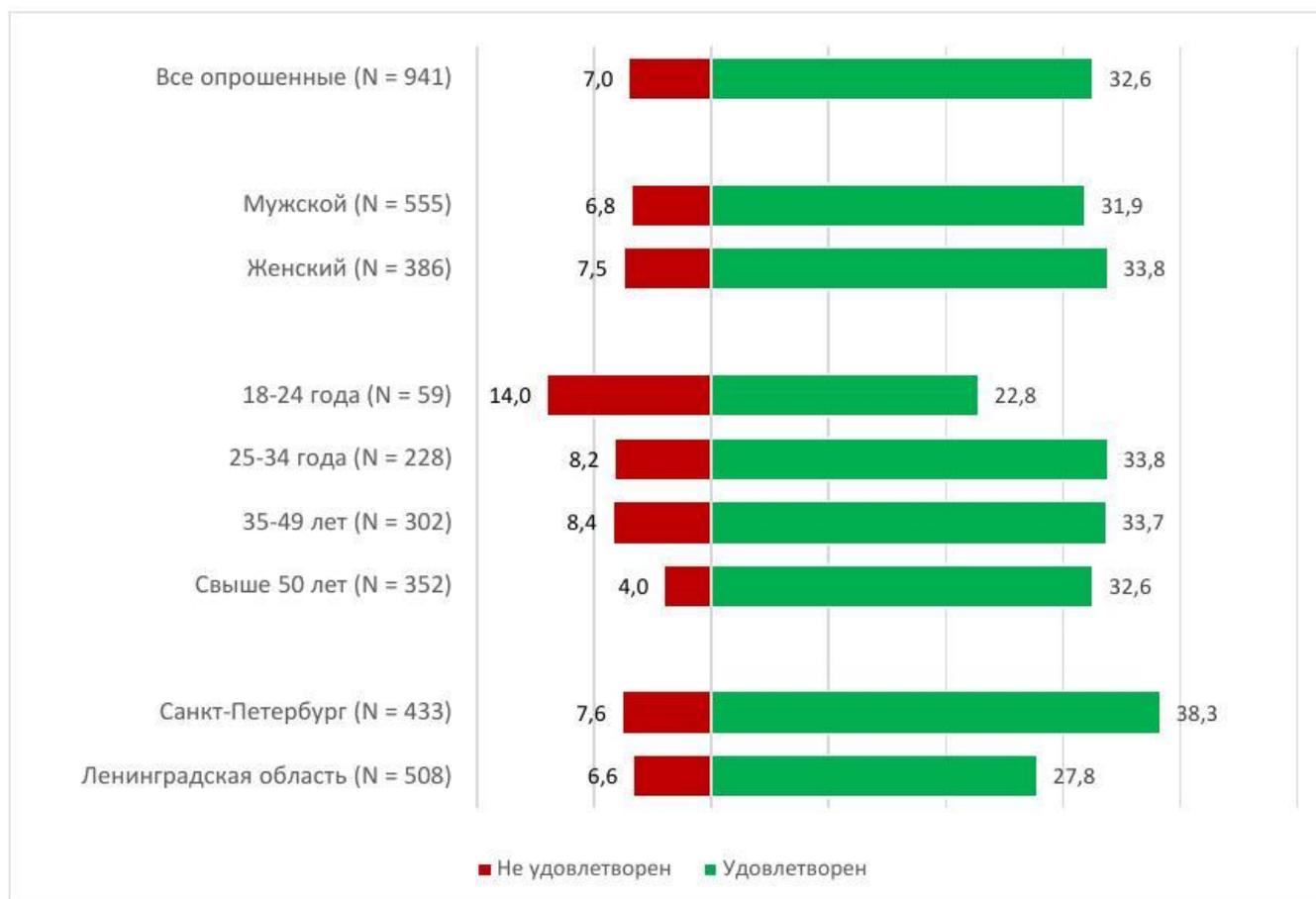


Рисунок 5.6.16.1 Распределение ответов на вопрос: «Пожалуйста, оцените, насколько Вы удовлетворены или не удовлетворены **НАЛИЧИЕМ И ВМЕСТИМОСТЬЮ ПЕРЕХВАТЫВАЮЩИХ ПАРКОВОК** в Ленинградской области по типичным маршрутам Вашего следования», (% от числа респондентов, автовладельцы, в разрезе социально-демографических групп)

На рисунке 5.6.16.2 показан рейтинг удовлетворенности **наличием и вместимостью перехватывающих парковок** в разрезе детальных оценок по социально-демографическим характеристикам.

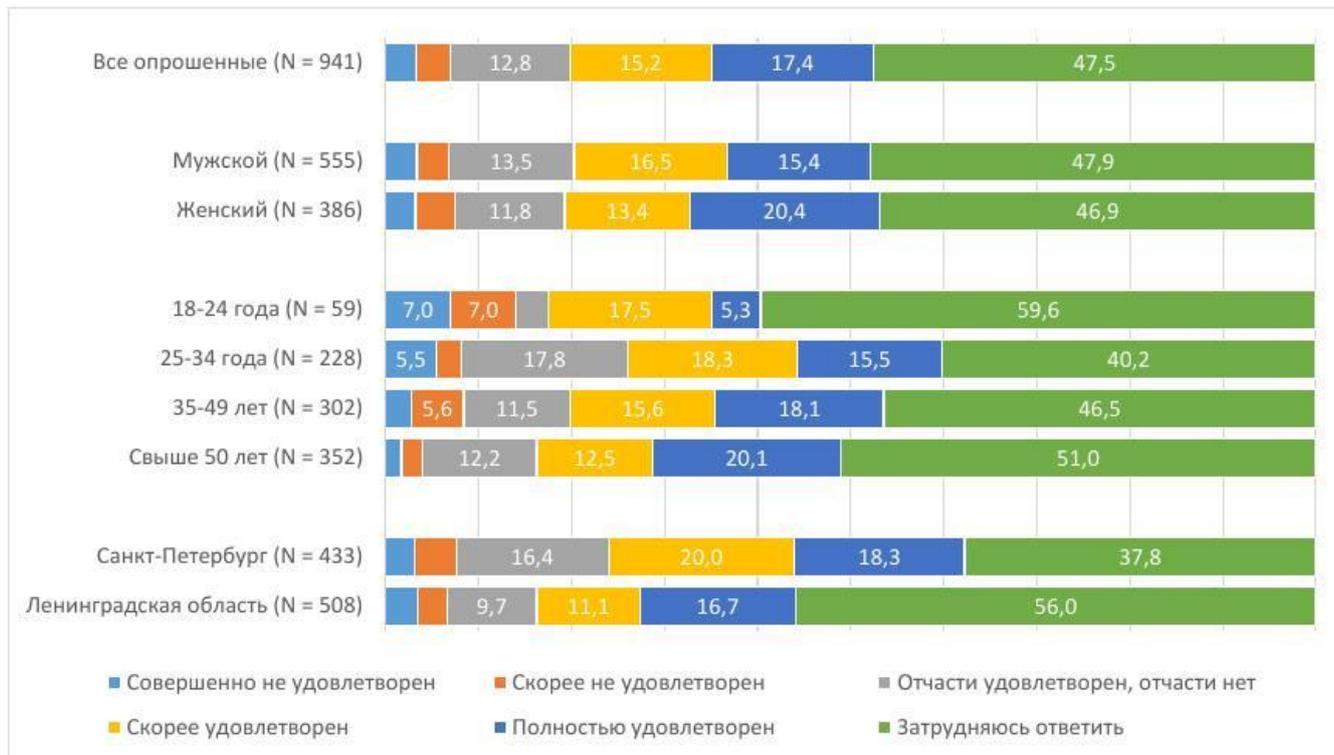


Рисунок 5.6.16.2 Распределение ответов на вопрос:

*«Пожалуйста, оцените, насколько Вы удовлетворены или не удовлетворены НАЛИЧИЕМ И ВМЕСТИМОСТЬЮ ПЕРЕХВАТЫВАЮЩИХ ПАРКОВОК в Ленинградской области по типичным маршрутам Вашего следования», (% от числа респондентов, автовладельцы, в разрезе социально-демографических групп)<sup>85</sup>*

В таблице 5.6.16.1 показаны оценки удовлетворенности **наличием и вместимостью перехватывающих парковок** в Ленинградской области по типичным маршрутам следования.

<sup>85</sup> Подписи к значениям менее 5% не показаны на рисунке для удобства. Детальные значения по каждому параметру можно посмотреть в соответствующей таблице, следующей за графиком.

**Таблица 5.6.16.1 Удовлетворенность НАЛИЧИЕМ И ВМЕСТИМОСТЬЮ ПЕРЕХВАТЫВАЮЩИХ ПАРКОВОК в Ленинградской области по типичным маршрутам следования (% от числа респондентов, автовладельцы)**

Социально-демографические характеристики	Совершенно не удовлетворен	Скорее не удовлетворен	Отчасти удовлетворен, отчасти нет	Скорее удовлетворен	Полностью удовлетворен	Трудно сказать
<b>Все опрошенные (N = 941)</b>	<b>3,3</b>	<b>3,7</b>	<b>12,8</b>	<b>15,2</b>	<b>17,4</b>	<b>47,5</b>
Мужской (N = 555)	3,4	3,4	13,5	16,5	15,4	47,9
Женский (N = 386)	3,2	4,3	11,8	13,4	20,4	46,9
18-24 года (N = 59)	7,0	7,0	3,5	17,5	5,3	59,6
25-34 года (N = 228)	5,5	2,7	17,8	18,3	15,5	40,2
35-49 лет (N = 302)	2,8	5,6	11,5	15,6	18,1	46,5
Свыше 50 лет (N = 352)	1,7	2,3	12,2	12,5	20,1	51,0
Санкт-Петербург (N = 433)	3,1	4,5	16,4	20,0	18,3	37,8
Ленинградская область (N = 508)	3,5	3,1	9,7	11,1	16,7	56,0

Больше всего тех, кто удовлетворен **наличием и вместимостью перехватывающих парковок**, в **Невском** районе – 66,7% удовлетворены этим параметром.

Второе место занимает **Кировский** район со значением 66% удовлетворенных респондентов.

На третьем месте по удовлетворенности **наличием и вместимостью перехватывающих парковок** находится **Красногвардейский** район – 59,4% удовлетворенных опрошенных.

Чаще других высказывают недовольство данным параметром в **Тосненском** районе Ленинградской области – 28,9% не удовлетворены этим параметром.

Также среди аутсайдеров **Калининский** район, где доля неудовлетворенных составила 16,6%.

## 5.7 Способы оплаты общественного транспорта

Среди тех, кто пользуется наземным общественным транспортом - наиболее популярным видом транспорта среди опрошенных - чуть менее половины опрошенных (46,3%) оплачивают каждую поездку отдельно.

На втором месте по популярности месячный проездной билет – его имеют 39,6% пассажиров наземного общественного транспорта. Каждый одиннадцатый (9,1%) пассажир автобуса, троллейбуса или трамвая использует “Электронный кошелек”. Реже всего (4,6%) пользуются проездным билетом на количество поездок и другими способами оплаты проезда (0,4%).

Среди пассажиров метро наибольшей популярностью пользуются месячный проездной билет – его имеют 42,4% опрошенных. Каждый третий (34,2%) оплачивает отдельно каждую поездку в метро.

Среди пассажиров электричек 83,6% оплачивают отдельно каждую поездку. Только 12,2% имеют месячный проездной билет.

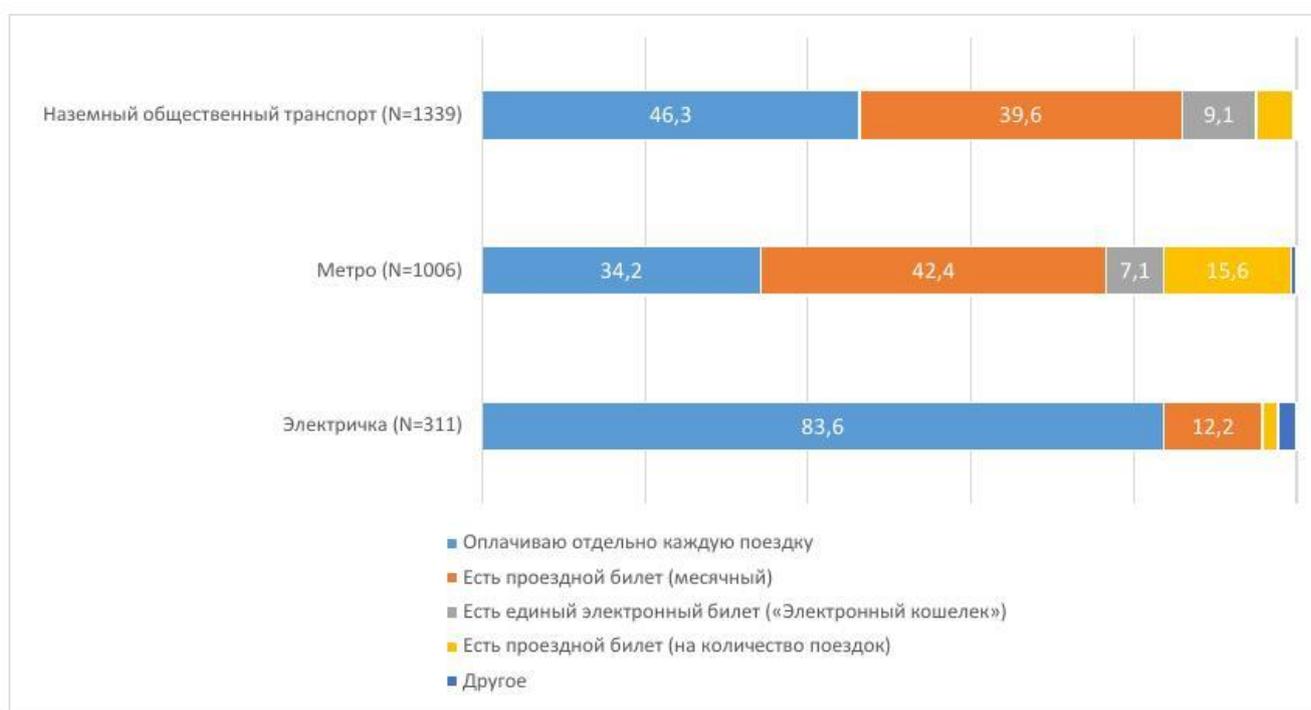


Рисунок 5.7.1 Способы оплаты общественного транспорта в зависимости от типа транспорта, (% от числа респондентов, пользующихся каждым из указанных видов транспорта)<sup>86</sup>

В таблице 5.7.1 показана популярность отдельных способов оплаты проезда в общественном транспорте в Санкт-Петербурге и Ленинградской области.

<sup>86</sup> Подписи к значениям менее 5% не показаны на рисунке для удобства. Детальные значения по каждому параметру можно посмотреть в соответствующей таблице, следующей за графиком

**Таблица 5.7.1 Способы оплаты общественного транспорта в зависимости от типа транспорта, (% от числа респондентов, пользующихся каждым из указанных видов транспорта)**

<b>Типы транспорта</b>	Оплачиваю отдельно каждую поездку	Есть проездной билет (месячный)	Есть единый электронный билет («Электронный кошелек»)	Есть проездной билет (на количество поездок)	Другое
Наземный общественный транспорт (N=1339)	46,3	39,6	9,1	4,6	0,4
Метро (N=1006)	34,2	42,4	7,1	15,6	0,7
Электричка (N=311)	83,6	12,2	-	1,9	2,3

## 6 .Оценка возможности перехода с личного транспорта на общественный

Среди всех опрошенных 39,2% сообщили о наличии личного автомобиля. Жители Ленинградской области чаще говорили о наличии личного автотранспорта по сравнению с жителями Санкт-Петербурга (42,3% и 36,1%, соответственно).

Мужчины существенно чаще отвечали утвердительно об автомобиле по сравнению с женщинами (50,8% и 29,5%, соответственно).

Почти половина опрошенных 25-49 лет (46,2%-49,3%) имеют личный автотранспорт.

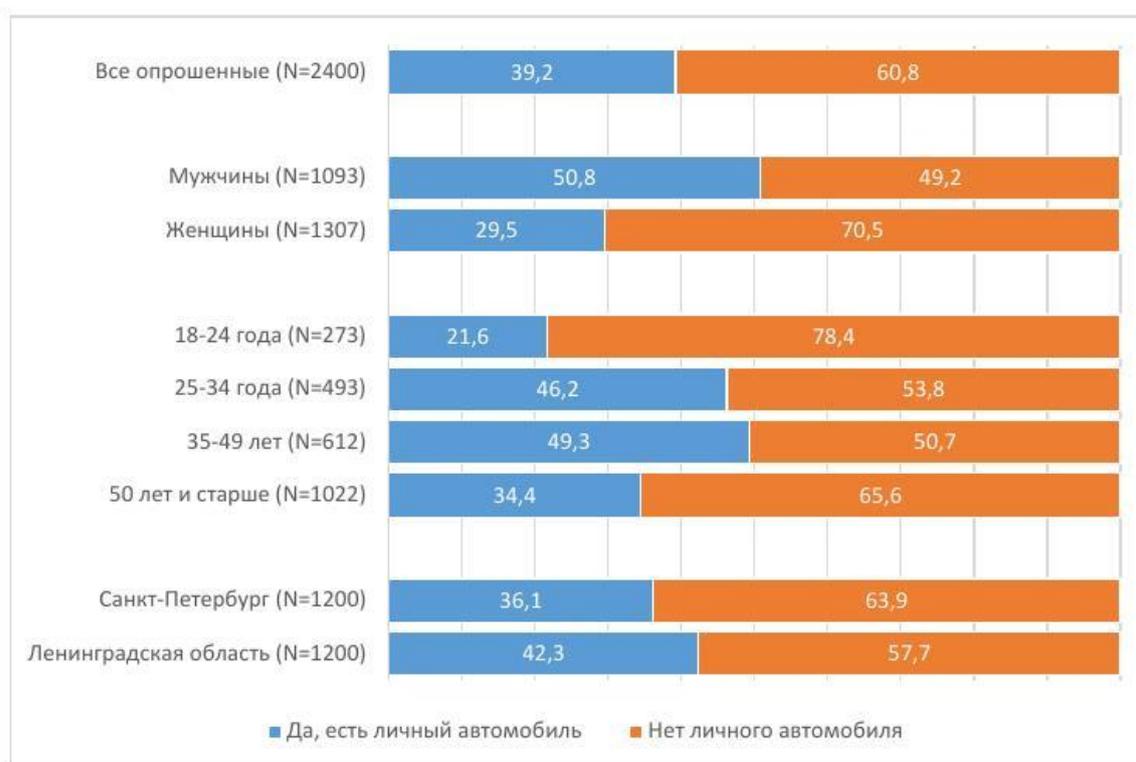


Рисунок 6.1 Распределение ответов на вопрос:  
 «Есть ли у Вас личный автомобиль?»,  
 (% от числа респондентов в разрезе социально-демографических групп)

Наибольшее число автовладельцев по результатам опроса – в **Красногвардейском** районе (81,3%). Большая доля автолюбителей в **Кировском** (61,3%) и **Невском** (53%) районах Санкт-Петербурга. Также высокая доля автовладельцев во **Всеволожском** районе Ленинградской области (54,5%).

57,2% автовладельцев по выборке в целом декларировали, что используют свой автомобиль ежедневно. При этом, среди жителей Ленинградской области тех, кто используют автотранспорт каждый день существенно больше, чем среди жителей Санкт-Петербурга (67,1% и 45,5%, соответственно).

Мужчины чаще чем женщины говорят о каждодневном использовании автомобиля (65% и 45,9%, соответственно). Больше всего активных автолюбителей среди 35-49-летних (63,2%). Чаще всего о редком (несколько раз в месяц и реже) использовании автотранспорта говорили респонденты в возрасте 18-24 лет (10,2%).

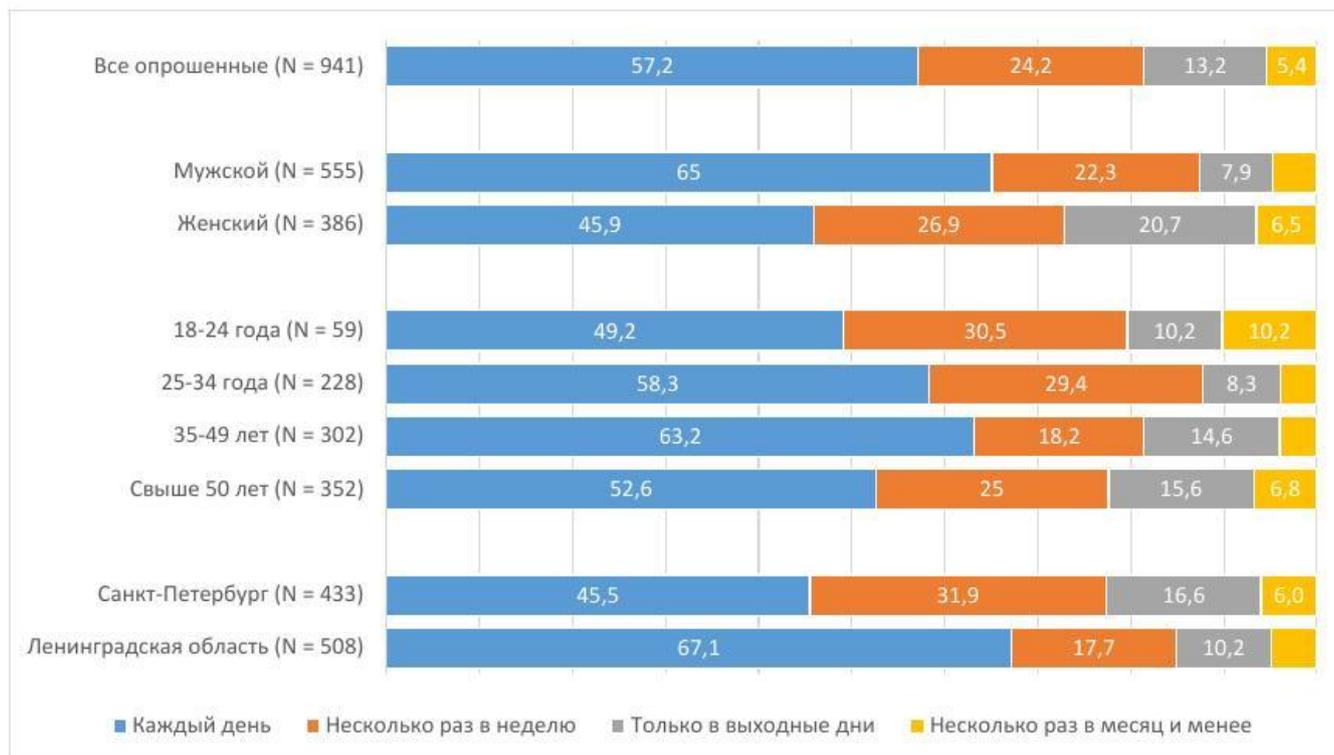


Рисунок 6.2 Распределение ответов на вопрос: «Как часто Вы используете личный автотранспорт?», (% от числа респондентов, владеющих личным автотранспортом в разрезе социально-демографических групп)<sup>87</sup>

<sup>87</sup> Подписи к значениям менее 5% не показаны на рисунке для удобства. Детальные значения по каждому параметру можно посмотреть в соответствующей таблице, следующей за графиком.

В таблице 6.1. показана частота использования личного автотранспорта среди различных социально-демографических групп.

**Таблица 6.1 Частота использования личного автотранспорта**  
(%от числа респондентов, владеющих личным автотранспортом  
в разрезе социально-демографических групп)

<b>Социально-демографические характеристики</b>	Каждый день	Несколько раз в неделю	Только в выходные дни	Несколько раз в месяц и менее
Все опрошенные (N = 941)	57,2	24,2	13,2	5,4
Мужской (N = 555)	65	22,3	7,9	4,7
Женский (N = 386)	45,9	26,9	20,7	6,5
18-24 года (N = 59)	49,2	30,5	10,2	10,2
25-34 года (N = 228)	58,3	29,4	8,3	3,9
35-49 лет (N = 302)	63,2	18,2	14,6	4
Свыше 50 лет (N = 352)	52,6	25	15,6	6,8
Санкт-Петербург (N = 433)	45,5	31,9	16,6	6
Ленинградская область (N = 508)	67,1	17,7	10,2	4,9

Чаще всего личный автотранспорт используют во **Всеволожском** районе Ленинградской области – 77,8% автовладельцев ежедневно пользуются личным автотранспортом.

Реже всего об использовании личного автотранспорта сообщали в **Красногвардейском, Невском и Выборгском** районах, как правило, несколько раз в неделю.

Половина (50,4%) опрошенных владельцев автотранспорта по выборке в целом не готовы пользоваться общественным транспортом ни при каких обстоятельствах. Среди жителей Ленинградской области таких несколько больше, чем в Санкт-Петербурге (53,5% и 46,7%, соответственно).

Примерно каждый пятый автовладелец (18,8%) готов пересесть на общественный транспорт если ухудшится ситуация с пробками на дорогах или время пути на машине начнет превышать время пути на общественном транспорте. Важно отметить, что таких автолюбителей больше среди горожан, чем среди жителей области (24,9% и 13,6%, соответственно).

Рост цен на бензин подтолкнет 18,2% авто владельцев к использованию общественного транспорта.

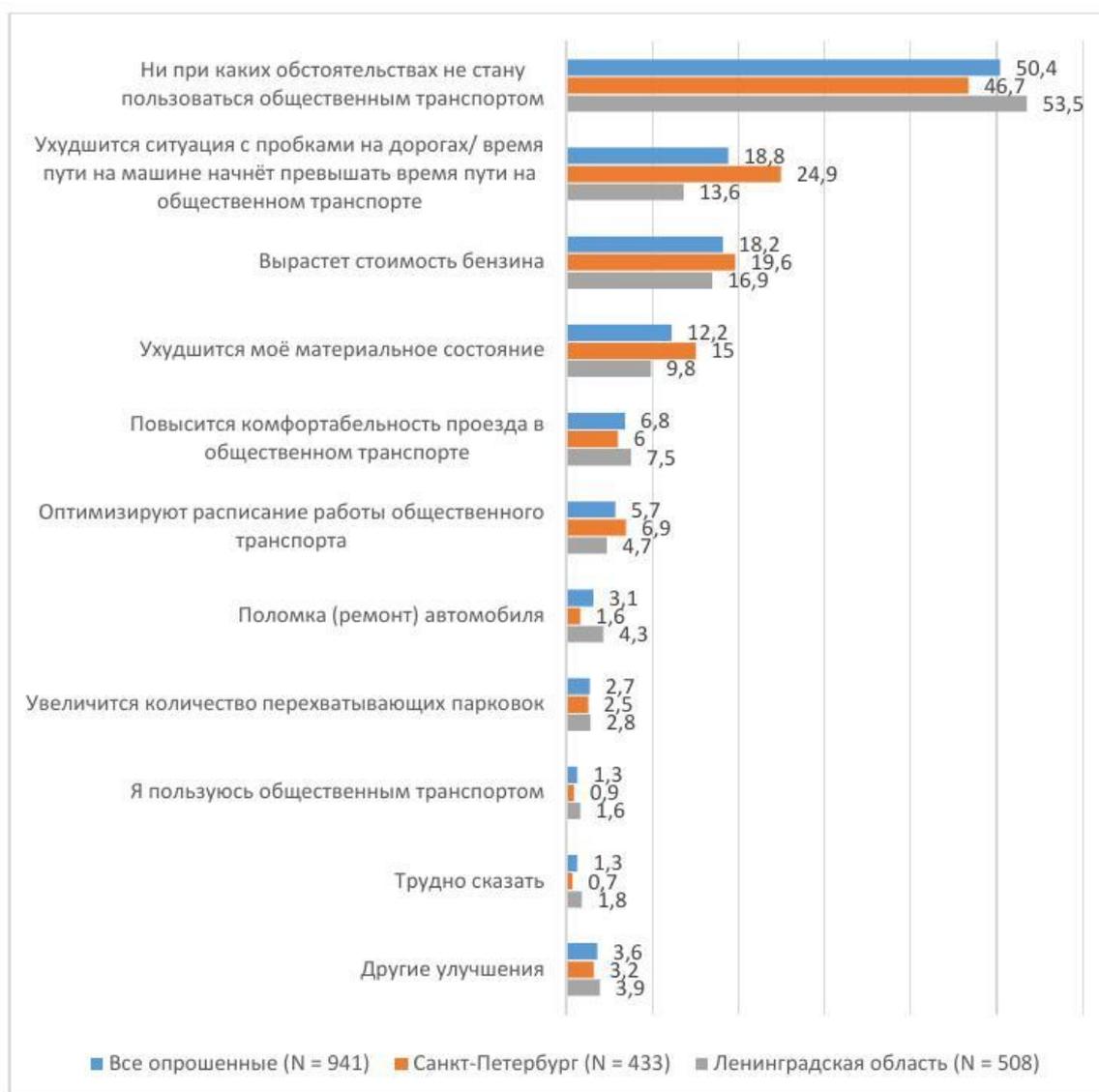


Рисунок 6.3 Распределение ответов на вопрос: «При каких условиях Вы бы стали пользоваться преимущественно общественным транспортом?», (% от числа респондентов, владеющих личным автотранспортом, в разрезе выборок Санкт-Петербурга и Ленинградской области)<sup>88</sup>

<sup>88</sup> Сумма более 100%, поскольку опрошенные могли выбирать несколько ответов.

В исследованиях 2015-2017 гг. похожий вопрос задавался респондентам, но в несколько иной формулировке: "Если для совершения поездок по Санкт-Петербургу или в Санкт-Петербург Вы пользуетесь личным автотранспортом, то при каких условиях Вы могли бы «пересесть» на общественный транспорт?".

В исследованиях 2015-2017 гг. наиболее популярным был ответ «Если добраться до нужного места общественным транспортом будет значительно быстрее, чем личным». Его выбирали от 59% до 63% в разные годы проведения опроса.

На втором месте по популярности в исследованиях 2015-2017 гг. был ответ «Если условия с парковкой значительно ухудшатся». Такой ответ выбирали 22%-23% респондентов.

На третьем месте – «Если в центре города будет сложно бесплатно припарковать автомобиль » (22%-24%).

Важно понимать, что вопрос, который был задан в исследованиях 2015-2017 гг. скорее относился к разовому либо вынужденному использованию транспорта. В настоящем же исследовании вопрос задавался именно с целью выявления возможности преимущественно использовать общественных транспорт. Таким образом, сопоставлять данные прошлых лет и настоящего опроса напрямую не корректно.

Важный вывод, который можно сделать из этой динамики заключается в том, что половина (50,4%) автомобилистов в целом не готова пересаживаться на общественный транспорт. Но, как и в исследованиях 2015-2017 гг., автовладельцы готовы воспользоваться услугами общественного транспорта в первую очередь, если ухудшится ситуация с пробками на дорогах либо время пути на машине начнёт превышать время пути на общественном транспорте.

Важно отметить, что в 2018 году стали существенными финансовые причины. Так, каждый пятый (18,2%) респондент пересядет на общественный транспорт в случае повышения стоимости бензина. А для каждого восьмого (12%) такой причиной может стать ухудшение материального положения.

70% и более автомобилистов в **Кировском** и **Калининском** районах ни при каких обстоятельствах не станут пользоваться общественным транспортом. Меньше всего непримиримых противников общественного транспорта во **Фрунзенском** районе (16,1%).

Ухудшение ситуации с пробками на дорогах существенно важно для автомобилистов в Выборгском (41,7%), Московском (36,4%) и Фрунзенском районах (32,3%). Экономические причины важны для автовладельцев Красногвардейского района.

**Таблица 6.2 Причины перехода на общественный транспорт среди автовладельцев**  
(% от числа респондентов, владеющих личным автотранспортом, в разрезе районов проживания)<sup>89</sup>

Районы проживания	Ни при каких обстоятельствах не стану пользоваться общественным транспортом	Ухудшится ситуация с пробками на дорогах/ время пути на машине начнёт превышать время пути на общественном транспорте	Вырастет стоимость бензина	Ухудшится моё материальное состояние	Повысится комфортабельность проезда в общественном транспорте	Оптимизируют расписание работы общественного транспорта	Поломка (ремонт) автомобиля	Увеличится количество перехватывающих парков
<b>Все опрошенные (N = 941)</b>	<b>50,4</b>	<b>18,8</b>	<b>18,2</b>	<b>12,2</b>	<b>6,8</b>	<b>5,7</b>	<b>3,1</b>	<b>2,7</b>
Кировский район (N = 49)	89,8	8,2	-	2	-	-	-	-
Калининский район (N = 30)	70	13,3	6,7	6,7	3,3	3,3	3,3	3,3
Невский район (N = 53)	62,3	7,5	11,3	30,2	-	-	-	-
Всеволожский район ЛО (N = 207)	58,5	16,9	16,9	11,1	7,2	1,9	2,9	2,4
Ломоносовский район ЛО (N = 32)	56,3	15,6	9,4	9,4	6,3	3,1	3,1	3,1
Гатчинский Район ЛО (N = 82)	56,1	8,5	13,4	9,8	9,8	3,7	4,9	1,2
Выборгский район ЛО (N = 107)	55,1	13,1	20,6	10,3	9,3	6,5	5,6	3,7
Московский район (N = 33)	45,5	36,4	21,2	3	3	18,2	-	3
Выборгский район (N = 36)	44,4	41,7	16,7	11,1	2,8	5,6	-	-
Кировский район ЛО (N = 34)	41,2	8,8	8,8	2,9	8,8	11,8	2,9	5,9
Красногвардейский район (N = 65)	33,8	27,7	30,8	35,4	4,6	7,7	-	-
Тосненский район ЛО (N = 46)	30,4	10,9	26,1	8,7	-	10,9	8,7	2,2
Фрунзенский район (N = 31)	16,1	32,3	32,3	16,1	16,1	16,1	-	6,5

<sup>89</sup> Показаны районы, в которых число владельцев личного автотранспорта больше или равно 30.

Около  $\frac{3}{4}$  опрошенных автовладельцев по всей выборке не пользуются перехватывающими парковками (77,6% опрошенных в Санкт-Петербурге и 76,6% - в Ленинградской области).

Перехватывающая парковка на станции **Ладожская** – наиболее популярная среди опрошенных по выборке в целом - ее назвали 15,1% респондентов (13,9% в Санкт-Петербурге и 16,1% - для Ленинградской области).

На втором месте – **Парнас** (3,3% по выборке в целом). Причем, жители Ленинградской области называли эту станцию значительно чаще жителей Санкт-Петербурга (4,5% и 1,8%, соответственно).

Третье место занимает перехватывающая парковка у станции метро **Купчино** – ее назвали 2,9% опрошенных по всей выборке.

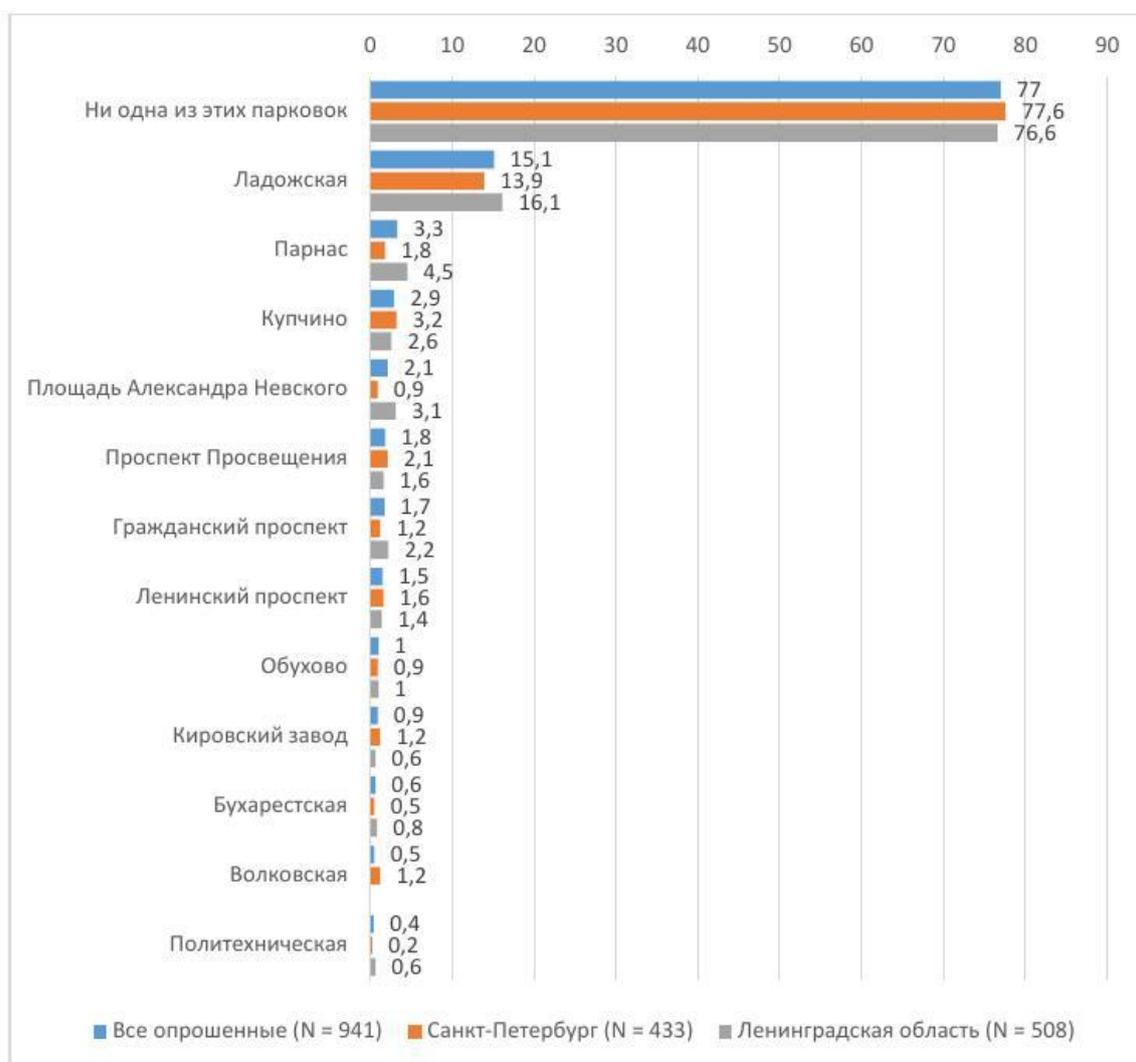


Рисунок 6.4 Распределение ответов на вопрос: «Пользовались ли Вы в течение последних 12 месяцев следующими официальными перехватывающими парковками, расположенными возле крупных транспортных узлов?», (% от числа респондентов, владеющих личным автотранспортом, в разрезе выборок Санкт-Петербурга и Ленинградской области)

Более 90% автовладельцев в Выборгском и Гатчинском районах не пользуются перехватывающими парковками возле станций метро.

Если говорить о наиболее популярной перехватывающей парковке у станции метро Ладужская, то чаще всего ее называли автовладельцы из Красногвардейского района (67,7%) и Всеволожского района Ленинградской области (37,2%).

Парковку у метро Парнас чаще всего назвали жители Всеволожского района (8,2%). Жители Фрунзенского района, а также Тосненского района Ленинградской области чаще других указывали парковку у станции метро Купчино (12,9% и 10,9%, соответственно).

**Таблица 6.3 Наиболее популярные перехватывающие парковки рядом со станциями метро Санкт-Петербурга** (% от числа респондентов, владеющих личным автотранспортом, в разрезе районов проживания)<sup>90</sup>

Районы проживания	Ни одна из этих парковок	Ладужская	Парнас	Купчино	Площадь Александра Невского	Проспект Просвещения	Гражданский проспект	Ленинский проспект	Обухово
<b>Все опрошенные (N = 941)</b>	<b>77,0</b>	<b>15,1</b>	<b>3,3</b>	<b>2,9</b>	<b>2,1</b>	<b>1,8</b>	<b>1,7</b>	<b>1,5</b>	<b>1,0</b>
Всеволожский район ЛО (N = 207)	57,0	37,2	8,2	2,4	7,2	1,4	3,9	0,5	-
Выборгский район ЛО (N = 107)	91,6	1,9	4,7	-	-	2,8	-	-	-
Гатчинский Район ЛО (N = 82)	91,5	-	-	2,4	-	-	-	3,7	-
Красногвардейский район (N = 65)	32,3	67,7	-	-	-	-	-	-	-
Невский район (N = 53)	73,6	20,8	-	3,8	3,8	-	3,8	1,9	7,5
Кировский район (N = 49)	89,8	-	4,1	6,1	-	4,1	-	-	-
Тосненский район ЛО (N = 46)	89,1	-	-	10,9	-	-	2,2	-	2,2
Выборгский район Спб (N = 36)	88,9	-	5,6	-	2,8	2,8	5,6	2,8	-
Кировский район ЛО (N = 34)	79,4	8,8	2,9	2,9	2,9	2,9	5,9	5,9	11,8
Московский район (N = 33)	87,9	3,0	-	6,1	-	-	-	-	-
Ломоносовский район ЛО (N = 32)	93,8	-	-	-	-	3,1	-	3,1	-
Фрунзенский район (N = 31)	80,6	3,2	-	12,9	-	-	-	-	-
Калининский район (N = 30)	93,3	3,3	-	-	-	-	3,3	-	-

<sup>90</sup> Показаны районы, в которых число владельцев личного автотранспорта больше или равно 30. Показаны станции, рейтинг которых превышает 1% по выборке в целом.

## 7 Использование велотранспорта

Велосипед или другой альтернативный вид транспорта (самокат, гироскутер, сегвей, моноколесо и пр.) есть у 20,3% опрошенных по выборке в целом. Мужчины несколько чаще говорили о наличии велотранспорта, чем женщины (24,5% и 16,7, соответственно).

Среди жителей Санкт-Петербурга владельцев велотранспорта меньше, чем среди жителей области (14,5% и 26%, соответственно).

Чаще о наличии велосипеда сообщали опрошенные 18-24 лет (39,2%), реже всего – респонденты старше 50 лет (13,6%).

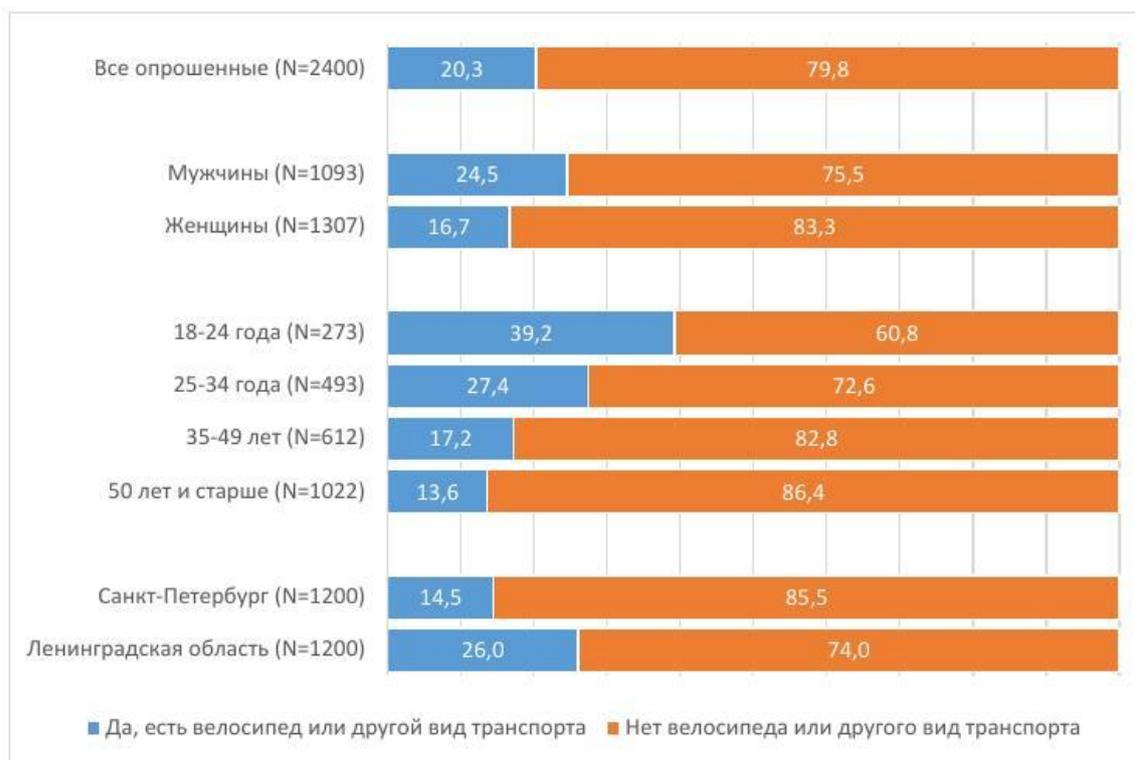


Рисунок 7.1 Распределение ответов на вопрос: «Пользуетесь ли вы велосипедом или другими альтернативными видами транспорта (самокат, гироскутер, сегвей, моноколесо и пр.)?», (% от числа респондентов в разрезе социально-демографических групп)

Тройку лидеров по наличию велосипеда или другого альтернативного вида транспорта (самокат, гироскутер, сегвей, моноколесо и пр.) возглавляет **Ломоносовский** район Ленинградской области – чуть менее половины (43,8%) опрошенных сообщили о наличии велотранспорта.

На втором месте с небольшим отрывом - **Кировский** район Ленинградской области (41,7%). Замыкает тройку - **Кронштадтский** район (40%).

Среди аутсайдеров рейтинга - **Адмиралтейский** район, где среди принявших участие в опросе не было ни одного владельца велотранспорта.

Более половины владельцев велотранспорта (63,8%) по выборке в целом использует велосипед для спорта и отдыха в будний день. Только каждый третий (32,7%) использует его как средство передвижения ("Да, для того, чтобы доехать до нужного мне места"). Каждый пятый (22,2%) не использует свой велосипед в будний день.

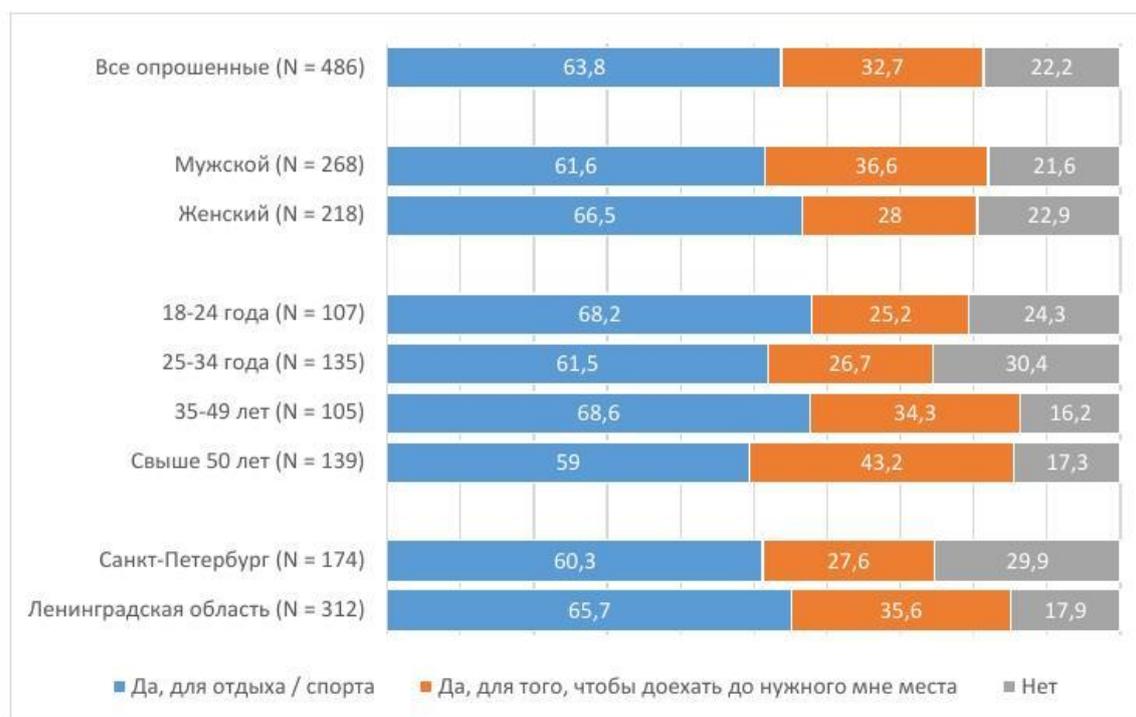


Рисунок 7.2 Распределение ответов на вопрос: «Пользуетесь ли Вы ими в будний день?»<sup>91</sup>, (% от числа респондентов, имеющих велотранспорт в разрезе социально-демографических групп)<sup>91</sup>

<sup>91</sup> Сумма более 100%, поскольку опрошенные могли выбрать несколько ответов.

Чаще всего для отдыха и спорта в будний день велотранспорт используют в **Выборгском** районе Ленинградской области (78,3%). Менее половины (42,6%) владельцев велотранспорта во **Всеволожском** районе Ленинградской области не пользуются им в будние дни.

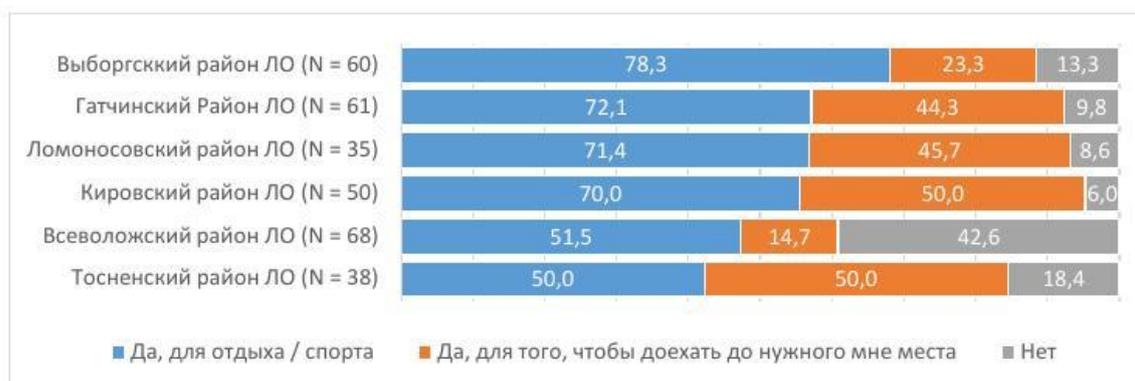


Рисунок 7.3 Распределение ответов на вопрос: «Пользуетесь ли Вы ими в будний день?», (% от числа респондентов, имеющих велотранспорт в разрезе районов проживания)<sup>92</sup>

4 из 5 владельцев велотранспорта (80,9%) по выборке в целом используют его для отдыха и спорта в выходные дни. Чаще всего это делают опрошенные 18-24 лет (89,7%), женщины (83%) и жители Санкт-Петербурга (83,9%).



Рисунок 7.4 Распределение ответов на вопрос: «Пользуетесь ли Вы ими в выходной день?», (% от числа респондентов, имеющих велотранспорт в разрезе социально-демографических групп)<sup>93</sup>

<sup>92</sup> Сумма более 100%, поскольку опрошенные могли выбирать несколько ответов. Показаны районы, в которых число владельцев велотранспорта больше или равно 30.

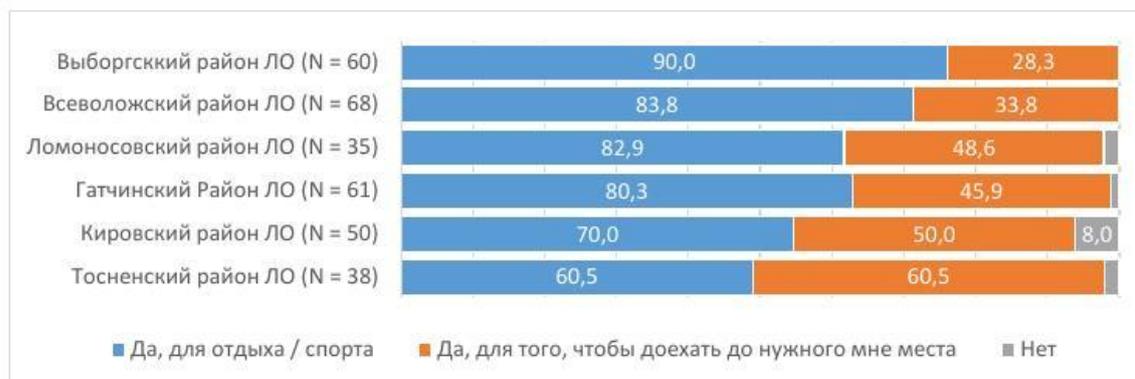
<sup>93</sup> Сумма более 100%, поскольку опрошенные могли выбирать несколько ответов.

В таблице ниже показана частота использования личного велотранспорта в выходные дни среди различных социально-демографических групп.

**Таблица 7.1 Частота использования велотранспорта по выходным дням**  
(% от числа респондентов, владеющих велотранспортом  
в разрезе социально-демографических групп)<sup>94</sup>

Социально-демографические характеристики	Да, для отдыха / спорта	Да, для того, чтобы доехать до нужного мне места	Нет
Все опрошенные (N = 486)	80,9	38,9	2,7
Мужской (N = 268)	79,1	42,5	2,2
Женский (N = 218)	83	34,4	3,2
18-24 года (N = 107)	89,7	31,8	1,9
25-34 года (N = 135)	84,4	38,5	-
35-49 лет (N = 105)	79	37,1	3,8
Свыше 50 лет (N = 139)	71,9	46	5
Санкт-Петербург (N = 174)	83,9	32,2	3,4
Ленинградская область (N = 312)	79,2	42,6	2,2

Чаще всего для отдыха и спорта велотранспорт используют в **Выборгском** (90%), **Всеволожском** (83,8%) и **Ломоносовском** (82,9%) районах Ленинградской области (90%).



**Рисунок 7.5** Распределение ответов на вопрос: «Пользуетесь ли Вы ими в выходной день?», (% от числа респондентов, имеющих велотранспорт в разрезе районов проживания)<sup>95</sup>

<sup>94</sup> Сумма более 100%, поскольку опрошенные могли выбрать несколько ответов

В таблице ниже показана частота использования личного велотранспорта в выходные дни в разрезе районов проживания.

**Таблица 7.2 Частота использования велотранспорта по выходным дням**  
(%от числа респондентов, владеющих велотранспортом  
в разрезе районов проживания)<sup>96</sup>

<b>Социально-демографические характеристики</b>	<i>Да, для отдыха / спорта</i>	<i>Да, для того, чтобы доехать до нужного мне места</i>	Нет
Выборгский район ЛО (N = 60)	90	28,3	
Всеволожский район ЛО (N = 68)	83,8	33,8	
Ломоносовский район ЛО (N = 35)	82,9	48,6	2,9
Гатчинский Район ЛО (N = 61)	80,3	45,9	1,6
Кировский район ЛО (N = 50)	70	50	8
Тосненский район ЛО (N = 38)	60,5	60,5	2,6

<sup>95</sup> Сумма более 100%, поскольку опрошенные могли выбирать несколько ответов. Показаны районы, в которых число владельцев велотранспорта больше или равно 30.

<sup>96</sup> Сумма более 100%, поскольку опрошенные могли выбирать несколько ответов

## 8 Количественные показатели работы транспортных систем Санкт-Петербурга и Ленинградской области

Для определения количественных показателей работы транспортных систем Санкт-Петербурга и Ленинградской области методика опроса предусматривала фиксацию до пяти последних **корреспонденций**<sup>97</sup> в будний и пяти в выходной день.

Кроме фиксации направления корреспонденции (точка начала маршрута – точка конца маршрута) также были собраны данные по фактическому использованию типов транспорта для каждой конкретной корреспонденции с затратами времени для каждого из типов транспорта. Также опрошенные сообщали о динамике в числе передвижений между моментом опроса (сентябрь-октябрь 2018) и типичным летним будним и выходным днем. Данные по сезонности объема корреспонденций использовались для построения модели и расчета объемов годовых перемещений пассажиров.

Таким образом, по результатам опроса было получено несколько блоков данных для построения прогнозной модели:

- Данные по **наиболее популярным типам транспорта**, которые фактически были использованы для совершения корреспонденций. Эти данные позволили рассчитать рейтинг наиболее популярных (фактически) типов транспорта среди пассажиров Санкт-Петербурга и Ленинградской области.
- Рейтинг популярности типов транспортных средств позволил проанализировать данные о пересечении аудиторий наиболее популярных видов транспорта. Такой анализ позволил понять сочетанность типов транспорта.
- Отдельно было проанализировано среднее число типов транспортных средств, которое было использовано для совершения одной корреспонденции. Это позволило понять среднее число пересадок на одну корреспонденцию.
- Для каждого типа транспорта фиксировалось время, которое было потрачено респондентом. Также отмечалось время, которое опрошенный шел пешком при совершении корреспонденции. В результате исследования было рассчитано среднее время, которые тратил пассажир при использовании различных видов транспорта, а также время которое пассажир тратил на пешие перемещения при совершении корреспонденций с использованием транспорта (например, подход к остановке или путь пешком от остановки транспорта до места назначения). Отдельно было рассчитано время, которое опрошенные тратили для совершения только пеших прогулок.

<sup>97</sup> Под корреспонденцией в исследовании понимается одна поездка с использованием нескольких видов транспорта в одном направлении. Другими словами, если респондент отправлялся из дома на работу дойдя до остановки пешком, после чего ехал до ближайшей станции метро, и далее ехал до работы на метро – это считалось одной корреспонденцией

- Кроме **средней длительности типичной корреспонденций** была рассчитана структура временных затрат для каждой социально-демографической группы, а также районов проживания. Это позволило понять из чего складывалось общее время, которое тратили опрошенные для совершения корреспонденций.
- Каждый опрошенный сообщал о **динамике в объеме корреспонденций** между моментом опроса (сентябрь-октябрь) и типичным летним будним (выходным) днем. В случае, если опрошенный сообщал, что число его корреспонденций в настоящее время и летом отличается, фиксировалась оценка динамики в процентах относительно момента опроса. В результате были получены персональные значения сезонности для типичного буднего и выходного дня. Эти данные использовались для построения модели и расчета годового объема корреспонденций опрошенными Санкт-Петербурга и Ленинградской области.

## 8.1 Популярность различных видов транспорта

**Легковой автомобиль** использовался чаще всего опрошенными на типичных маршрутах за последний будний и выходной дни. Так, 36,8% поездок, (за исключением передвижений исключительно пешком) были, в том числе, с использованием автомобиля.

На втором месте по популярности - **наземный общественный транспорт**. Каждая третья поездка совершалась на наземном общественном транспорте (не важно каком, это мог быть автобус, троллейбус или трамвай).

Замыкает тройку наиболее популярных способов перемещения - **метро**. Каждая пятая (21%) поездка совершалась с использованием метро.

На долю **коммерческого транспорта** приходится 15,8% от всех поездок. Лишь каждая двадцатая поездка (5,1%) была совершена в том числе на **электричке**.

**Велосипед** и **альтернативные виды транспорта** имеют самую низкую популярность. Не более 1% поездок прошли с использованием таких видов транспорта для типичных перемещений.

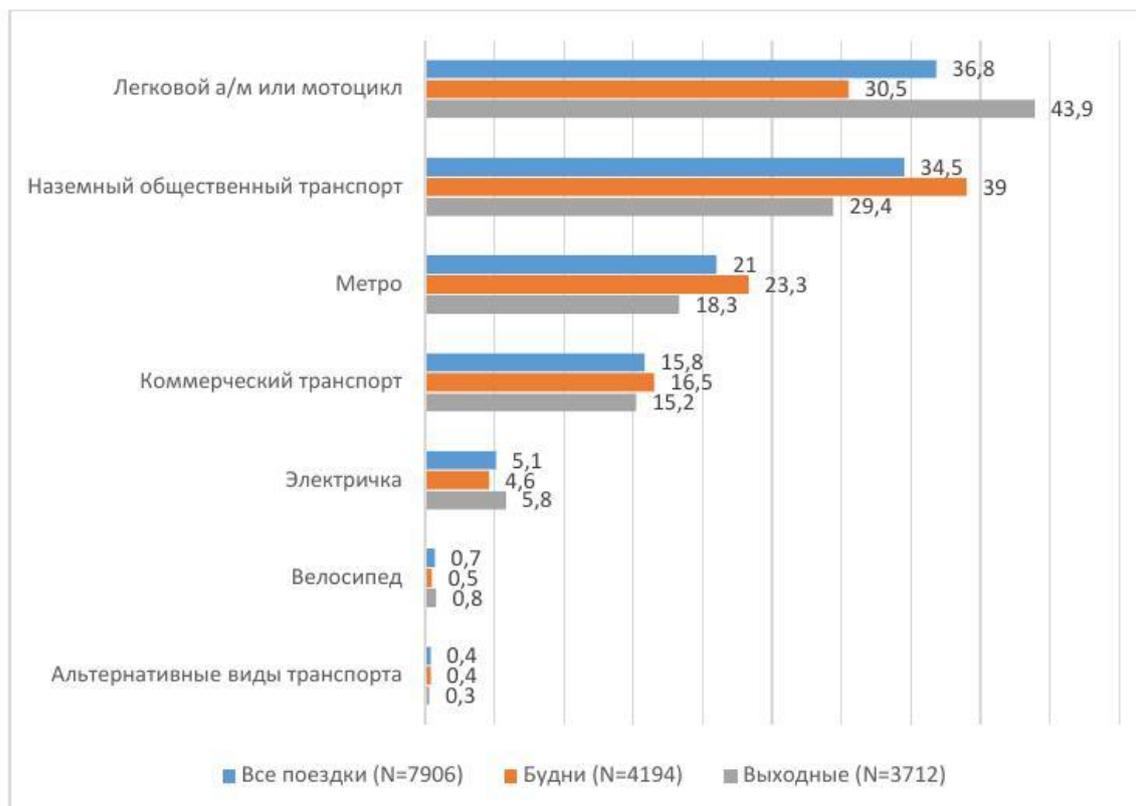


Рисунок 8.1.1 Использование различных видов транспорта на типичных маршрутах в разрезе будних и выходных дней (% от числа поездок респондентов, которые пользовались хотя бы одним из указанных видов транспорта, показаны общие данные по поездкам в будни и выходные дни; респонденты, которые совершали корреспонденции только пешком, не учитывались при расчетах)

**Легковой автомобиль** чаще использовали опрошенные Ленинградской области, чем горожане (45,1% и 29%, соответственно).

**Наземный общественный транспорт** более популярен среди опрошенных Санкт-Петербурга, чем среди жителей Ленинградской области (38% и 30,8%, соответственно).

Самый большой, но ожидаемый разрыв – в частоте использования **метро**. Так, для жителей Санкт-Петербурга поездок в метро на 1,7% больше, чем на легковом автомобиле (30,7% и 29%, соответственно). Только 10,5% поездок среди опрошенных Ленинградской области использовали метро во время своей последней поездки в будний либо выходной день.

**Коммерческий наземный транспорт** чаще используется в Ленинградской области, чем в Санкт-Петербурге (18% и 13,8%, соответственно). **Электрички** ожидаемо чаще используются жителями области, чем горожанами (7,8% и 2,6%, соответственно).

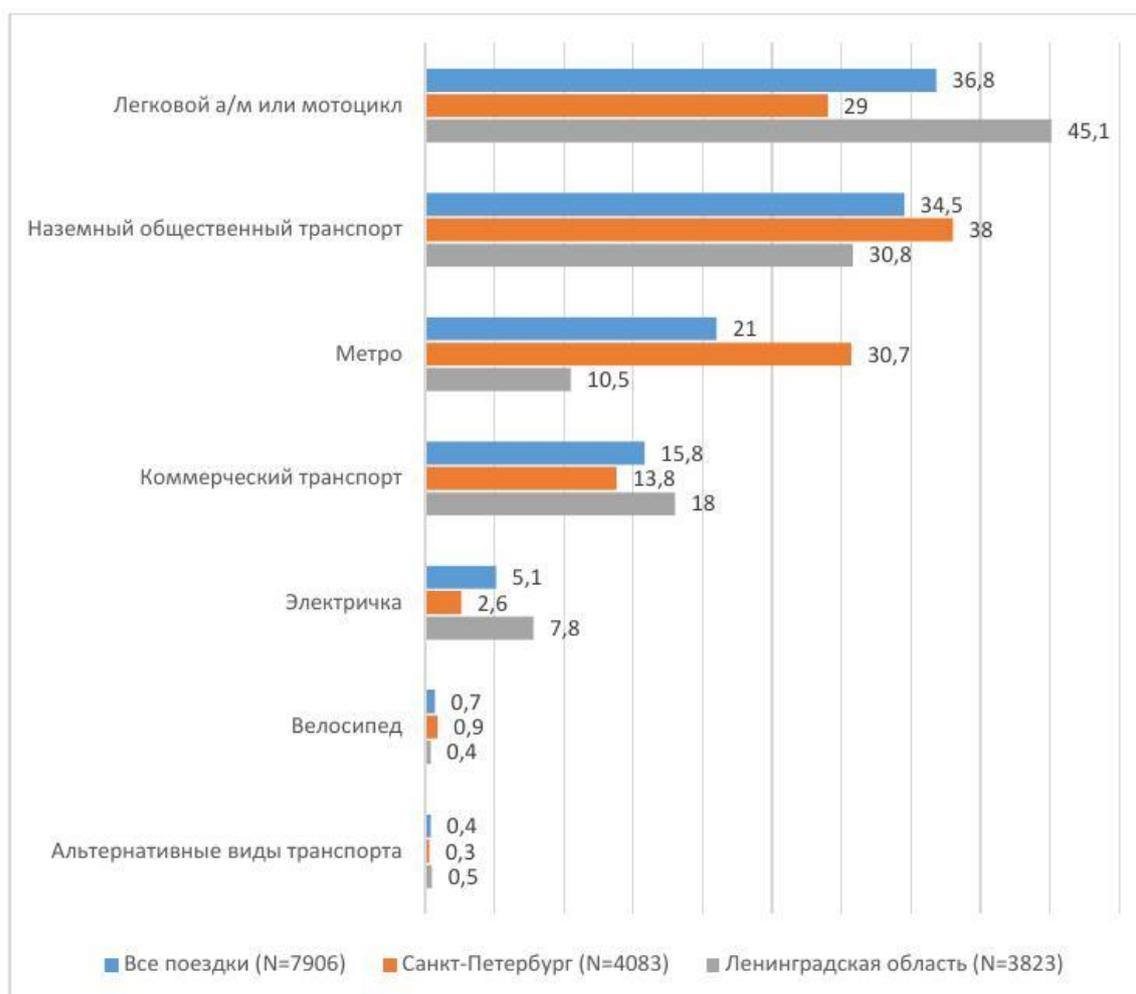


Рисунок 8.1.2 Использование различных видов транспорта на типичных маршрутах в разрезе Санкт-Петербурга и Ленинградской области (% от числа поездок респондентов, которые пользовались хотя бы одним из указанных видов транспорта, показаны общие данные по поездкам в будни и выходные дни; респонденты, которые совершали корреспонденции только пешком, не учитывались при расчетах)

В таблице 8.1.1. показаны пересечения аудиторий пользователей разных видов транспорта. Таблица построена на основании фиксации корреспонденций опрошенных. При описании каждой корреспонденции опрошенные называли те виды транспорта, которыми они пользовались.

Важно учитывать, что частота использования для таблицы ниже не учитывались, учитывался лишь факт использования. То есть если человек использовал один из указанных видов транспорта один раз или пять раз в течение дня – учитывался только факт использования.

**Таблица 8.1.1 Использование различных видов транспорта на типичных маршрутах за последний будний и выходной день, (% от числа респондентов по каждому столбцу)**

	Виды транспорта условно базовые для отражения транспортных предпочтений						
	Наземный общественный транспорт (N = 1097)	Легковой а/м или мотоцикл (N = 994)	Метро (N = 798)	Коммерческий транспорт (N = 595)	Электричка (N = 230)	Велосипед (N = 25)	Альтернативные виды транспорта (N = 20)
Наземный общественный транспорт (N = 1097)		22,6	55,1	49,2	53,9	28,0	35,0
Легковой а/м или мотоцикл (N = 994)	20,5		21,8	20,3	16,1	20,0	25,0
Метро (N = 798)	40,1	17,5		47,1	47,8	28,0	35,0
Коммерческий транспорт (N = 595)	26,7	12,2	35,1		29,6	40,0	50,0
Электричка (N = 230)	11,3	3,7	13,8	11,4		16,0	20,0
Велосипед (N = 25)	0,6	0,5	0,9	1,7	1,7		20,0
Альтернативные виды транспорта (N = 20)	0,6	0,5	0,9	1,7	1,7	16,0	

*Пояснение: % в таблице показывают долю пересекающихся аудиторий по каждому столбцу и каждой строке. При этом, базовый вид транспорта (от которого показана доля) находится в столбцах. Например, чтобы узнать какая часть из тех, кто пользуется метро также пользуется легковым автомобилем – необходимо найти пересечение столбца "Метро" со строкой "Легковой а/м или мотоцикл". По результатам опроса доля таковых составила 21,8%. Важно понимать, что таблица не является симметричной (то есть некорректно рассматривать пересечение строк со столбцами), поскольку аудитории базовых видов транспорта разные, то и доли для каждой пары будут разные. Цветом показаны наиболее пересекающиеся аудитории - на 50% и более, что можно считать значимым.*

Так, доля тех, кто пользуется наземным общественным транспортом среди всех, кто пользуется коммерческим транспортом – 49,2%. В то же время, среди тех, кто

пользуется наземным общественным транспортом лишь 26,7% также пользуются коммерческим транспортом.

Таблица 8.1.2. учитывает частоту использования отдельных видов транспорта каждым опрошенным (сколько раз использовался каждый отдельный вид транспорта при совершении корреспонденции). Таким образом, таблица ниже показывает доли поездок, а не пассажиров. Например, среди всех поездок на метро каждая третья (31,5%) была совершена в том числе с использованием наземного общественного транспорта.

**Таблица 8.1.2 Использование различных видов транспорта на типичных маршрутах за последний будний и выходной день, (% от числа поездок по каждому столбцу)**

	Виды транспорта условно базовые для отражения транспортных предпочтений						
	Наземный общественный транспорт (N = 2727)	Легковой а/м или мотоцикл (N = 2906)	Метро (N = 1658)	Коммерческий транспорт (N = 1253)	Электричка (N = 407)	Велосипед (N = 53)	Альтернативные виды транспорта (N = 30)
Наземный общественный транспорт (N = 2727)		0,4	31,5	10,7	15,2	11,3	20,0
Легковой а/м или мотоцикл (N = 2906)	0,4		1,8	1,2	3,9	3,8	10,0
Метро (N = 1658)	19,1	1,0		21,1	27,0	5,7	16,7
Коммерческий транспорт (N = 1253)	4,9	0,5	15,9		8,4	9,4	33,3
Электричка (N = 407)	2,3	0,6	6,6	2,7		5,7	13,3
Велосипед (N = 53)	0,2	0,1	0,2	0,4	0,7		13,3
Альтернативные виды транспорта (N = 30)	0,2	0,1	0,3	0,8	1,0	7,5	

*Пояснение: % в таблице показывают долю пересекающихся аудиторий по каждому столбцу и каждой строке. При этом, базовый вид транспорта (от которого показана доля) находится в столбцах. Например, чтобы узнать какая часть поездок на метро была связана с поездкой на наземном общественном транспорте – необходимо найти пересечение столбца "Метро" со строкой "Наземный общественный транспорт". По результатам опроса доля таковых составила 31,5%. Важно понимать, что таблица не является симметричной (то есть некорректно рассматривать пересечение строк со столбцами), поскольку аудитории базовых видов транспорта разные, то и доли для каждой пары будут разные. Цветом показаны наиболее пересекающиеся аудитории - на 50% и более, что можно считать значимым.*

Так, доля поездок, совершенных на метро среди всех поездок, в которых использовался наземный общественный транспорт – 19,1%. В то же время, среди всех поездок на метро каждая третья (31,5%) была с использованием наземного общественного транспорта.

Большинство пассажиров пользовались одним типом транспорта для совершения корреспонденций (86,9%). При этом, если опрошенный сообщал, что он также шел пешком при совершении корреспонденции, то пешие перемещения не учитывались при подсчете среднего числа типов транспорта. Другими словами, речь идет только о транспортных средствах при совершении поездок.

Лишь в 12% отмечено два транспортных средства для совершения поездки. Существенных отличий по дням недели и социально-демографическим характеристикам не выявлено.

Другими словами, 12% от всех поездок – это поездки, требующие пересадок и смены типа транспорта. Большая же часть поездок (86,9%) — это поездки на одном типе транспорта.

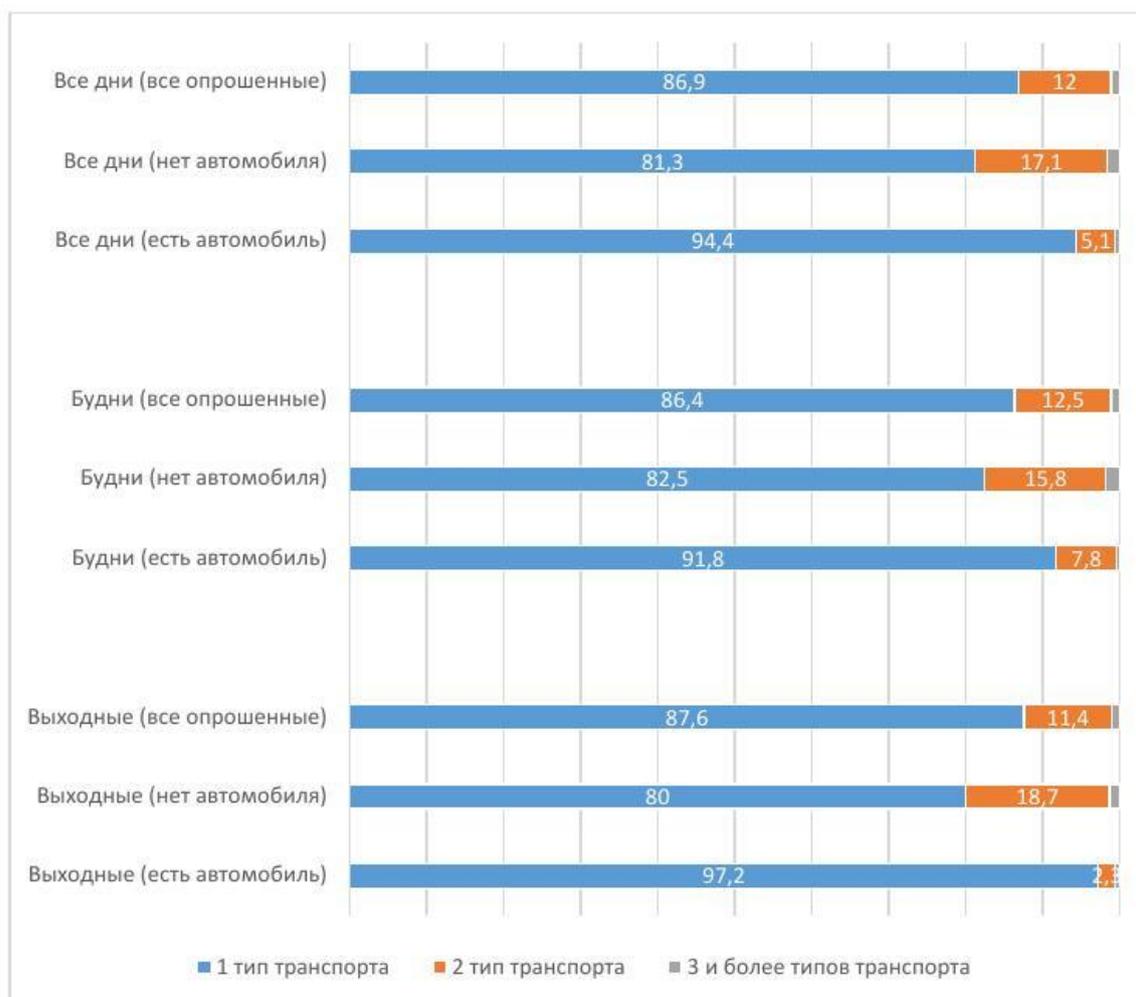


Рисунок 8.1.3 Среднее число названных транспортных средств (% от всех поездок, показаны данные по всем поездкам, за исключением корреспонденций без использования транспортных средств)<sup>98</sup>

<sup>98</sup> Подписи к значениям менее 5% не показаны на рисунке для удобства. Детальные значения по каждому параметру можно посмотреть в соответствующей таблице, следующей за графиком.

В таблице 8.1.3. показано среднее число названных транспортных средств в разрезе будних и выходных дней, а также владения или не владения личным автомобилем.

Автовладельцы существенно чаще пользуются одним видом транспорта.

**Таблица 8.1.3 Среднее число названных транспортных средств (% от всех поездок, показаны данные по всем поездкам, за исключением корреспонденций без использования транспортных средств)**

<b>Социально-демографические характеристики</b>	1 тип транспорта	2 типа транспорта	3 и более типов транспорта
Все дни (все опрошенные)	86,9	12	1,1
Все дни (нет автомобиля)	81,3	17,1	1,6
Все дни (есть автомобиль)	94,4	5,1	0,5
Будни (все опрошенные)	86,4	12,5	1,1
Будни (нет автомобиля)	82,5	15,8	1,7
Будни (есть автомобиль)	91,8	7,8	0,4
Выходные (все опрошенные)	87,6	11,4	1
Выходные (нет автомобиля)	80	18,7	1,3
Выходные (есть автомобиль)	97,2	2,3	0,5

## 8.2 Средняя длительность корреспонденции

Если говорить о **среднем времени**, которое опрошенные тратят на среднестатистическую корреспонденцию – то это **44 минуты**. Это значение для разных социально-демографических групп колеблется незначительно.

Среди видов транспорта, занимающих больше всего времени, стоит отметить легковой **автомобиль** и **электричку**. В среднем каждый опрошиваемый проводит в автомобиле или электричке 47 минут. В **коммерческом транспорте** пассажиры проводят в среднем 37 минут. Меньшее количество времени пассажиры проводят в **метро** (32 минуты) и наземном общественном транспорте (29 минут).

Стоит отметить, что те, кто пользуется **велосипедом** тратит на это в среднем 36 минут, что больше, чем в среднем длится поездка в метро. Поездка на альтернативных видах транспорта занимает в среднем 20 минут.

**Пешие прогулки** (как часть большого маршрута либо самостоятельные) в среднем длятся 16 минут.

**Таблица 8.2.1 Среднее время на поездку в зависимости от социально-демографических характеристики** (значения в минутах, значения от всех поездок респондентов)

Социально-демографические характеристики	Общее время в пути	Легковой а/м или мотоцикл	Метро	Коммерческий транспорт	Наземный общественный транспорт	Электричка	Велосипед	Альтернативные виды транспорта	Пешком
<b>Все поездки (N = 9558)</b>	<b>44</b>	<b>47</b>	<b>32</b>	<b>37</b>	<b>29</b>	<b>47</b>	<b>36</b>	<b>20</b>	<b>16</b>
Мужской (N = 4346)	46	48	31	37	32	51	38	16	16
Женский (N = 5212)	42	45	32	37	28	42	31	28	16
18-24 года (N = 1091)	44	42	30	37	33	46	8	26	18
25-34 года (N = 1975)	44	45	33	38	29	63	34	13	14
35-49 лет (N = 2411)	45	47	33	35	32	40	40	20	15
Свыше 50 лет (N = 4081)	43	48	31	37	27	46	39	13	17
Санкт-Петербург (N = 4922)	42	51	33	31	27	45	39	25	15
Ленинградская область (N = 4636)	46	44	29	42	32	47	30	17	17

**Таблица 8.2.2 Среднее время на поездку в зависимости от района проживания**  
(значения в минутах, значения от всех поездок респондентов,  
показаны данные по всем поездкам)

Районы	Общее время в пути	Легковой а/м или мотоцикл	Метро	Коммерческий транспорт	Наземный общественный транспорт	Электричка	Велосипед	Альтернативные виды транспорта	Пешком
<b>Все поездки (N = 9558)</b>	<b>44</b>	<b>47</b>	<b>32</b>	<b>37</b>	<b>29</b>	<b>47</b>	<b>36</b>	<b>20</b>	<b>16</b>
Адмиралтейский район (N = 80)	24	1	21	28	39				11
Василеостровский район (N = 86)	41	79	28	37	23	120			20
Выборгский район (N = 439)	37	37	37	26	23	177	72	90	14
Калининский район (N = 400)	33	47	41	28	26				13
Кировский район (N = 324)	60	61	41	49	36			13	12
Колпинский район (N = 173)	38	39	22	59	41		16		28
Красногвардейский район (N = 324)	58	59	36	29	27	45			13
Красносельский район (N = 320)	49	60	32	34	32	43			17
Кронштадтский район (N = 41)	34	36	28		41				14
Курортный район (N = 323)	28	41	20	27	36	25	25		13
Московский район (N = 401)	30	41	26	31	21	23			18
Невский район (N = 414)	54	57	43	34	29			20	13
Петроградский район (N = 84)	35	61	21	10	21	20			13
Петродворцовый район (N = 207)	31	33	26	35	26	38			30
Приморский район (N = 441)	38	51	26	22	20	23	73		15
Пушкинский район (N = 403)	42	46	26	28	30	21	37		15
Фрунзенский район (N = 319)	56	58	29	28	24	80	14	8	14
Центральный район (N = 143)	31	51	23	30	33	90	45		13
Выборгский район ЛО (N = 881)	35	38	31	60	26	65	13	13	31
Всеволожский район ЛО (N = 1535)	53	51	27	42	39	35	27	14	12
Гатчинский Район ЛО (N = 973)	43	41	30	37	29	40		10	20
Кировский район ЛО (N = 360)	37	42	36	40	36	9	120	30	22
Ломоносовский район ЛО (N = 321)	39	38	23	44	25	53	30	5	24
Тосненский район ЛО (N = 566)	56	39	28	43	35	51	24	15	19

**Таблица 8.2.3 Среднее время на поездку в зависимости от социально-демографических характеристики, АВТОВЛАДЕЛЬЦЫ** (значения в минутах, значения от всех поездок респондентов)

Социально-демографические характеристики	Общее время в пути	Легковой а/м или мотоцикл	Метро	Коммерческий транспорт	Наземный общественный транспорт	Электричка	Велосипед	Альтернативные виды транспорта	Пешком
<b>Все поездки (N = 3765)</b>	<b>48</b>	<b>48</b>	<b>34</b>	<b>38</b>	<b>30</b>	<b>50</b>	<b>25</b>	<b>12</b>	<b>13</b>
Мужской (N = 2200)	49	49	34	37	30	50	20	11	14
Женский (N = 1545)	46	46	35	39	30	48	36	20	12
18-24 года (N = 231)	46	45	37	26	39	60	8	8	20
25-34 года (N = 928)	47	47	35	40	30	55	11	13	12
35-49 лет (N = 1201)	48	48	37	33	29	38	30	18	13
Свыше 50 лет (N = 1405)	49	49	31	45	29	48	39		13
Санкт-Петербург (N = 1767)	48	51	34	32	27	35	27	12	12
Ленинградская область (N = 1998)	48	46	35	44	37	52	10		14

**Таблица 8.2.4 Среднее время на поездку в зависимости от социально-демографических характеристики, НЕ АВТОВЛАДЕЛЬЦЫ** (значения в минутах, значения от всех поездок респондентов)

Социально-демографические характеристики	Общее время в пути	Легковой а/м или мотоцикл	Метро	Коммерческий транспорт	Наземный общественный транспорт	Электричка	Велосипед	Альтернативные виды транспорта	Пешком
<b>Все поездки (N = 5793)</b>	<b>41</b>	<b>39</b>	<b>31</b>	<b>37</b>	<b>29</b>	<b>46</b>	<b>41</b>	<b>23</b>	<b>17</b>
Мужской (N = 2161)	42	42	30	37	32	51	45	18	18
Женский (N = 3667)	40	38	32	36	28	42	27	29	17
18-24 года (N = 860)	43	35	29	38	33	45		33	17
25-34 года (N = 1047)	41	29	32	38	29	67	44	13	16
35-49 лет (N = 1210)	42	42	32	35	33	40	42	21	17
Свыше 50 лет (N = 2676)	39	44	31	36	27	46	39	13	18
Санкт-Петербург (N = 3155)	38	50	32	30	28	46	47	48	16
Ленинградская область (N = 2638)	44	33	27	41	31	47	33	17	19

Если говорить о среднем времени, которое опрошенные не владеющие автомобилем тратят на среднестатистическую корреспонденцию – то это 41 минута. Это значение незначительно колеблется для разных социально-демографических групп. Среди типов транспорта, занимающих больше всего времени, стоит отметить легковой автомобиль и электричку. В среднем каждый пассажир электрички проводит в этом транспорте 46 минут. В коммерческом транспорте пассажиры проводят в среднем 37 минут. Меньшее количество времени пассажиры проводят в метро (31 минута) и наземном общественном транспорте (29 минут).

Если говорить о среднем времени, которое опрошенные автовладельцы тратят на среднестатистическую корреспонденцию – то это 48 минут. Этот показатель незначительно колеблется для разных социально-демографических групп.

В таблице 8.2.5. показана средняя общая продолжительность корреспонденции в зависимости от социально-демографических характеристик для всех корреспонденций за исключением тех, которые были совершены только пешком. Столбец “Пешком” в данном случае показывает сколько в среднем пешком передвигался человек, совершая корреспонденцию с использованием других типов транспорта.

**Таблица 8.2.5 Среднее время на поездку в зависимости от социально-демографических характеристики** (значения в минутах, значения от всех поездок респондентов, за исключением корреспонденций без использования транспортных средств)

Социально-демографические характеристики	Общее время в пути	Легковой а/м или мотоцикл	Метро	Коммерческий транспорт	Наземный общественный транспорт	Электричка	Велосипед	Альтернативные виды транспорта	Пешком
<b>Всего (N=7898)</b>	<b>43</b>	<b>47</b>	<b>32</b>	<b>37</b>	<b>29</b>	<b>47</b>	<b>36</b>	<b>20</b>	<b>12</b>
Мужской (N=3656)	45	48	31	37	32	51	38	16	12
Женский (N=4242)	41	45	32	37	28	42	31	28	12
18-24 года (N=865)	43	42	30	37	33	46	8	26	14
25-34 года (N=1670)	43	45	33	38	29	63	34	13	11
35-49 лет (N=2030)	45	47	33	35	32	40	40	20	12
Свыше 50 лет (N=3333)	41	48	31	37	27	46	39	13	12
Санкт-Петербург (N=4078)	41	51	33	31	27	45	39	25	13
Ленинградская область (N=3820)	44	44	29	42	32	47	30	17	11

В таблице 8.2.6. показана средняя продолжительность корреспонденций, совершенных только пешком. Если человек совершает прогулку пешком и не использует транспортные средства, то такая поездка занимает в среднем около 24 минут. Существенных отличий между мужчинами и женщинами не выявлено. Стоит отметить, что длительность прогулок имеет самые низкие значения среди опрошенных 25-34 лет (21 минута) и увеличивается до 25 минут у опрошенных старше 50 лет.

Важные отличия существуют между опрошенным Санкт-Петербурга и Ленинградской области. Так, если горожане в среднем совершают прогулки длительностью 18 минут, то жители Ленинградской области в среднем тратят на одну прогулку 29 минут.

**Таблица 8.2.6 Среднее время на прогулку пешком в зависимости от социально-демографических характеристики** (значения в минутах, от всех корреспонденции, совершенных пешком)

<b>Социально-демографические характеристики</b>	Пешком
<b>Всего (N=1660)</b>	<b>24</b>
Мужской (N=690)	25
Женский (N=970)	23
18-24 года (N=226)	23
25-34 года (N=305)	21
35-49 лет (N=381)	23
Свыше 50 лет (N=748)	25
Санкт-Петербург (N=844)	18
Ленинградская область (N=816)	29

Если проанализировать структуру временных затрат пассажиров на среднюю поездку, взяв за 100% все время, использованное на каждый тип транспорта, то 36,3% времени средней поездки пассажир проводит в **легковом автомобиле**.

Чуть меньше времени пассажиры проводят в **наземном общественном транспорте** (29,7%). Примерно одинаковое время проводят пассажиры в **метро** (15,4%) и **коммерческом транспорте** (13,6%). На **электрички** приходится около 4,2%. Другие виды транспорта занимают менее 1% времени.

Доля времени, проведенного в легковом автомобиле, для среднестатистической поездки максимальна для пассажиров 35-49 лет (45%). Доля метро постепенно снижается с 21% у опрошенных 18-24 лет до 14% среди пассажиров старше 50 лет.

Доля коммерческого и наземного общественного транспорта для разных возрастных групп колеблется незначительно.

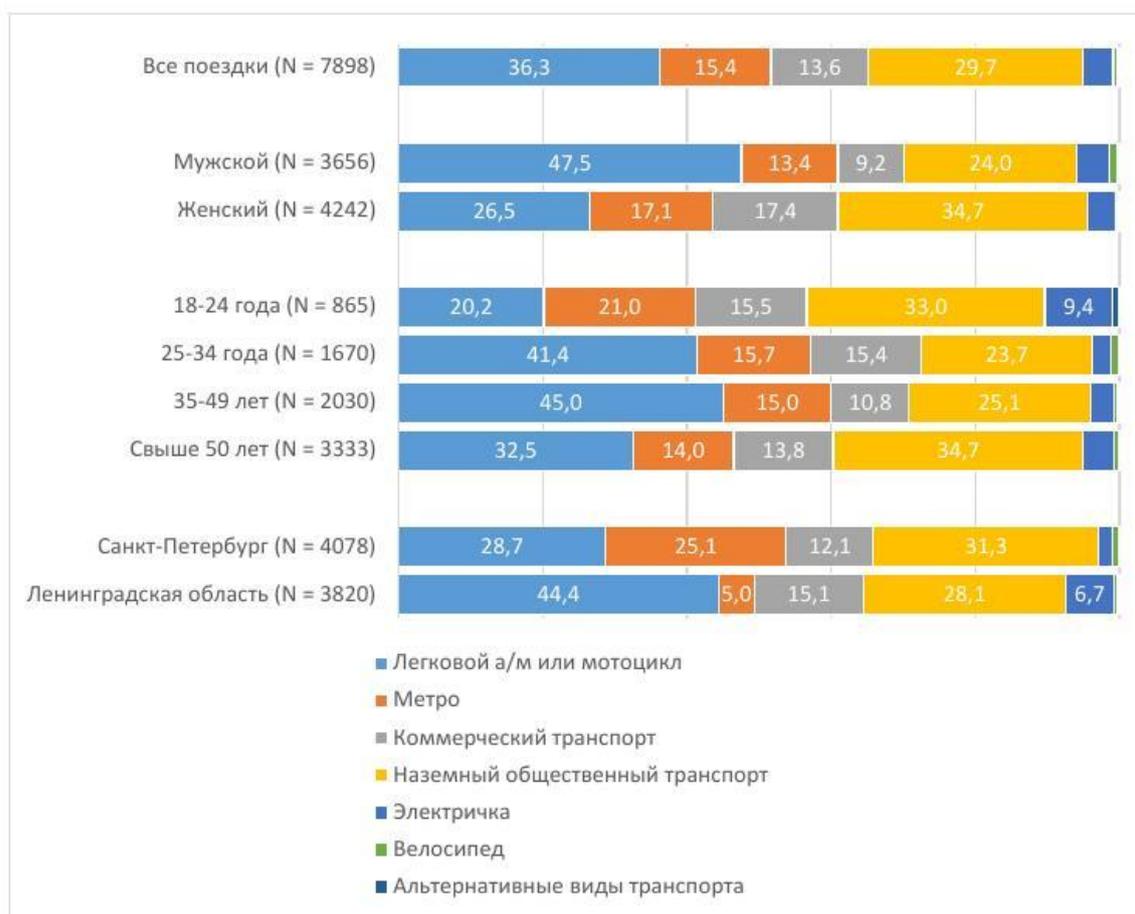


Рисунок 8.2.1 Распределение временных затрат на каждый из типов транспорта для среднестатистической поездки (% от всех поездок респондентов, показаны данные по всем поездкам, кроме перемещения пешком)<sup>99</sup>

<sup>99</sup> Подписи к значениям менее 5% не показаны на рисунке для удобства. Детальные значения по каждому параметру можно посмотреть в соответствующей таблице, следующей за графиком.

В таблице ниже показано распределение временных затрат на каждый из типов транспорта для среднестатистической поездки.

**Таблица 8.2.7 Распределение временных затрат на каждый из типов транспорта для среднестатистической поездки** (% от всех поездок респондентов, показаны данные по всем поездкам, кроме перемещения пешком)

Социально-демографические характеристики	Легковой а/м или мотоцикл	Метро	Коммерческий транспорт	Наземный общественный транспорт	Электричка	Велосипед	Альтернативные виды транспорта
<b>Все поездки (N = 7898)</b>	<b>36,3</b>	<b>15,4</b>	<b>13,6</b>	<b>29,7</b>	<b>4,2</b>	<b>0,6</b>	<b>0,2</b>
Мужской (N = 3656)	47,5	13,4	9,2	24,0	4,5	1,0	0,4
Женский (N = 4242)	26,5	17,1	17,4	34,7	4,0	0,2	0,1
18-24 года (N = 865)	20,2	21,0	15,5	33,0	9,4	0,0	0,9
25-34 года (N = 1670)	41,4	15,7	15,4	23,7	2,6	1,0	0,1
35-49 лет (N = 2030)	45,0	15,0	10,8	25,1	3,3	0,5	0,3
Свыше 50 лет (N = 3333)	32,5	14,0	13,8	34,7	4,3	0,6	0,1
Санкт-Петербург (N = 4078)	28,7	25,1	12,1	31,3	2,0	0,8	0,1
Ленинградская область (N = 3820)	44,4	5,0	15,1	28,1	6,7	0,4	0,4

Важно понимать, что для построения структурной модели усредняется как время использования каждого вида транспорта, так и факт использования отдельных видов транспорта между пассажирами. Поэтому в структуре временных затрат указаны все типы транспорта для совершения типовой расчётной корреспонденции. Другими словами, в структуре показано, что для совершения одной корреспонденции пассажир использует 7 видов транспорта. Однако, за счет усреднения времени использования каждого отдельного типа транспорта структура в целом советует рейтингу использования отдельных видов транспорта (рисунок 8.1.2), но с поправками на временные затраты для каждого из типов транспорта.

Так, 55,8% пассажиров используют наземный общественный транспорт для совершения корреспонденций и это лидирующий тип транспорта по частоте использования (см. рис. 5.1.2). Легковой автомобиль используется реже – 39,7%. Но если принять во внимание среднее время, проводимое в каждом типе транспорта (29 минут для наземного общественного транспорта и 47 минут для легкового автомобиля), то легковой автомобиль – занимает 36,6% времени средней корреспонденций.

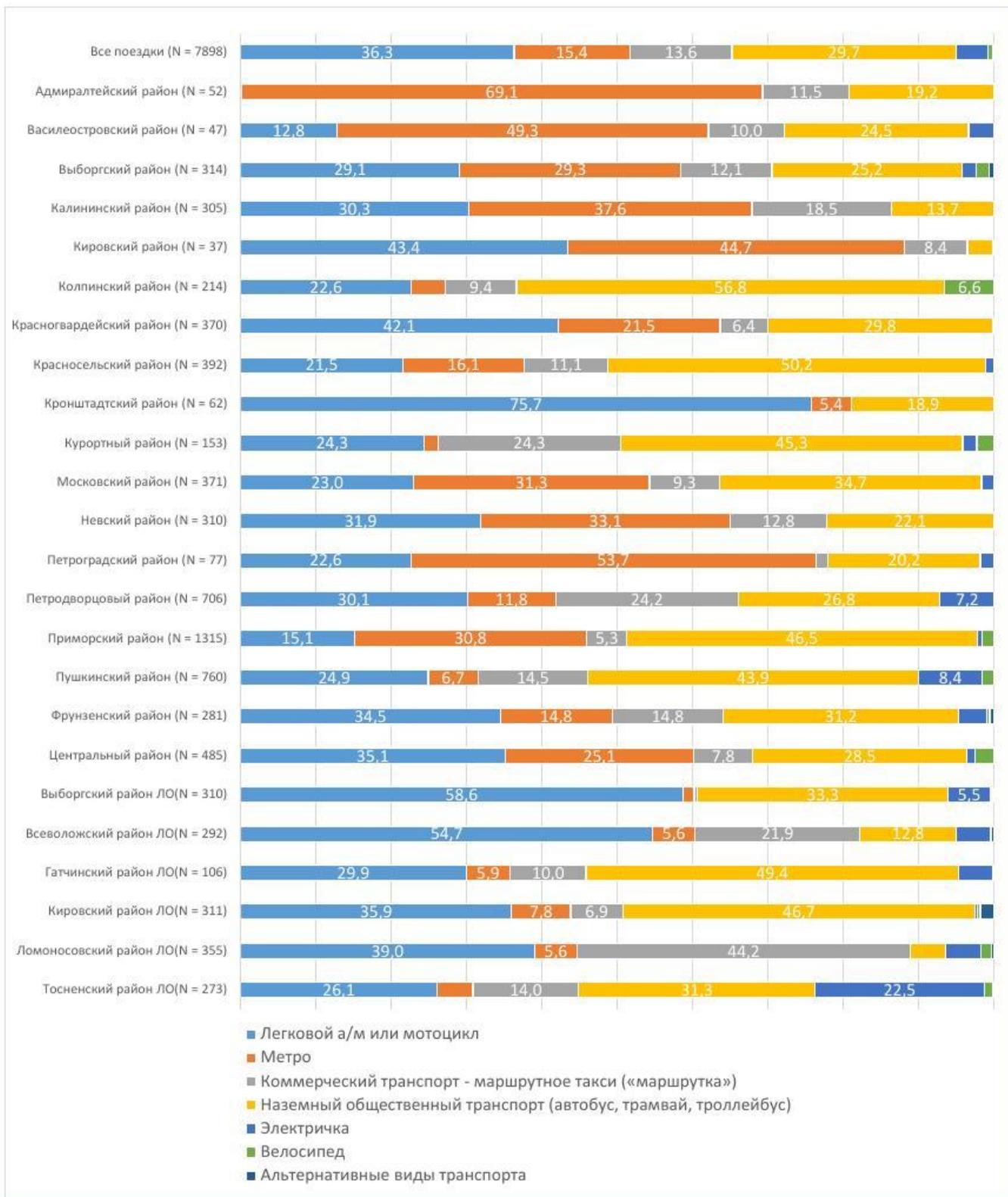


Рисунок 8.2.2 Распределение временных затрат на каждый из типов транспорта для среднестатистической поездки (% от всех поездок респондентов, показаны данные по всем поездкам, за исключением корреспонденций без использования транспортных средств)<sup>100</sup>

<sup>100</sup> Подписи к значениям менее 5% не показаны на рисунке для удобства. Детальные значения по каждому параметру можно посмотреть в соответствующей таблице, следующей за графиком.

В таблице ниже показано распределение временных затрат на каждый из типов транспорта для среднестатистической поездки в зависимости от района проживания.

**Таблица 8.2.8 Распределение временных затрат на каждый из типов транспорта для среднестатистической поездки** (% от всех поездок респондентов, показаны данные по всем поездкам, кроме перемещения пешком)

Районы	Легковой а/м или мотоцикл	Метро	Коммерческий транспорт	Наземный общественный транспорт	Электричка	Велосипед	Альтернативные виды транспорта
Все поездки (N = 7898)	36,3	15,4	13,6	29,7	4,2	0,6	0,2
Адмиралтейский район (N = 52)	0,1	69,1	11,5	19,2			
Василеостровский район (N = 47)	12,8	49,3	10,0	24,5	3,4		
Выборгский район (N = 314)	29,1	29,3	12,1	25,2	1,9	1,7	0,7
Калининский район (N = 305)	30,3	37,6	18,5	13,7			
Кировский район (N = 37)	43,4	44,7	8,4	3,4			0,2
Колпинский район (N = 214)	22,6	4,5	9,4	56,8		6,6	
Красногвардейский район (N = 370)	42,1	21,5	6,4	29,8	0,2		
Красносельский район (N = 392)	21,5	16,1	11,1	50,2	1,1		
Кронштадтский район (N = 62)	75,7	5,4		18,9			
Курортный район (N = 153)	24,3	1,9	24,3	45,3	1,9	2,3	
Московский район (N = 371)	23,0	31,3	9,3	34,7	1,7		
Невский район (N = 310)	31,9	33,1	12,8	22,1			0,1
Петроградский район (N = 77)	22,6	53,7	1,6	20,2	1,8		
Петродворцовый район (N = 706)	30,1	11,8	24,2	26,8	7,2		
Приморский район (N = 1315)	15,1	30,8	5,3	46,5	0,6	1,7	
Пушкинский район (N = 760)	24,9	6,7	14,5	43,9	8,4	1,6	
Фрунзенский район (N = 281)	34,5	14,8	14,8	31,2	3,8	0,3	0,6
Центральный район (N = 485)	35,1	25,1	7,8	28,5	1,0	2,6	
Выборгский район ЛО (N = 310)	58,6	1,6	0,4	33,3	5,5	0,3	0,3
Всеволожский район ЛО (N = 292)	54,7	5,6	21,9	12,8	4,4	0,2	0,3
Гатчинский район ЛО (N = 106)	29,9	5,9	10,0	49,4	4,6		0,2
Кировский район ЛО (N = 311)	35,9	7,8	6,9	46,7	0,4	0,4	1,8
Ломоносовский район ЛО (N = 355)	39,0	5,6	44,2	4,6	4,7	1,4	0,4
Тосненский район ЛО (N = 273)	26,1	4,7	14,0	31,3	22,5	1,2	0,1

На рисунке 8.2.3. показано распределение временных затрат на каждый из типов транспорта для среднестатистической поездки среди владельцев личного автотранспорта.

Автовладельцы  $\frac{3}{4}$  времени корреспонденции проводят в легковом автомобиле. На втором месте по значимости – наземный общественный транспорт. В нем автовладельцы проводят 10,7% общего времени от средней корреспонденции. На третьем месте – метро (7,7%). Другие виды транспорта занимают менее 5% общего времени.

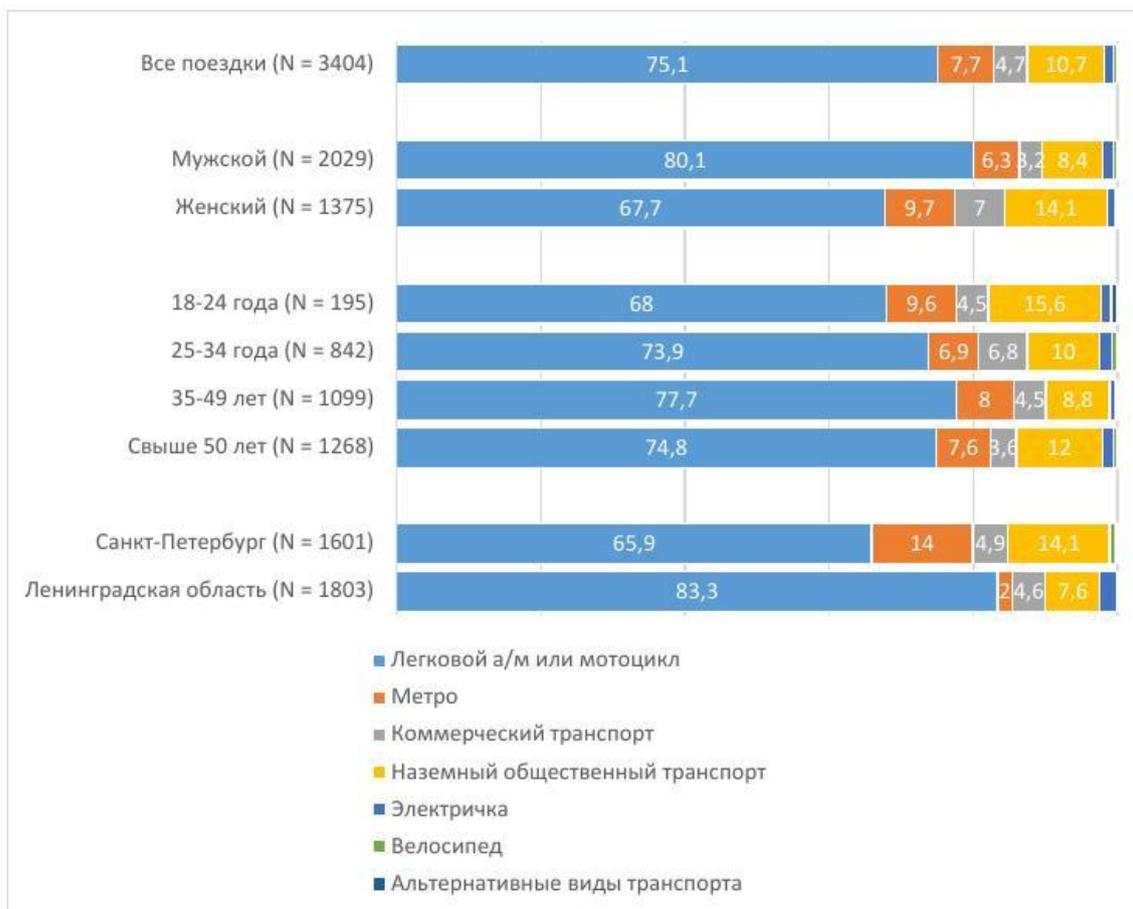


Рисунок 8.2.3 Распределение временных затрат на каждый из типов транспорта для среднестатистической поездки (% от всех поездок респондентов, владеющих личным автотранспортом, показаны данные по всем поездкам, кроме перемещения пешком)<sup>101</sup>

<sup>101</sup> Подписи к значениям менее 5% не показаны на рисунке для удобства. Детальные значения по каждому параметру можно посмотреть в соответствующей таблице, следующей за графиком.

В таблице 8.2.9. показано распределение временных затрат на каждый из типов транспорта для среднестатистической поездки среди владельцев личного автотранспорта.

**Таблица 8.2.9 Распределение временных затрат на каждый из типов транспорта для среднестатистической поездки (% от всех поездок респондентов, владеющих личным автотранспортом, показаны данные по всем поездкам, кроме перемещения пешком)**

<b>Социально-демографические характеристики</b>	Легковой а/м или мотоцикл	Метро	Коммерческий транспорт	Наземный общественный транспорт	Электричка	Велосипед	Альтернативные виды транспорта
<b>Все поездки (N = 3404)</b>	<b>75,1</b>	<b>7,7</b>	<b>4,7</b>	<b>10,7</b>	<b>1,3</b>	<b>0,4</b>	<b>0,1</b>
Мужской (N = 2029)	80,1	6,3	3,2	8,4	1,4	0,5	0,1
Женский (N = 1375)	67,7	9,7	7,0	14,1	1,2	0,3	0,0
18-24 года (N = 195)	68,0	9,6	4,5	15,6	1,4	0,2	0,7
25-34 года (N = 842)	73,9	6,9	6,8	10,0	1,8	0,6	0,1
35-49 лет (N = 1099)	77,7	8,0	4,5	8,8	0,8	0,2	0,1
Свыше 50 лет (N = 1268)	74,8	7,6	3,6	12,0	1,5	0,5	
Санкт-Петербург (N = 1601)	65,9	14,0	4,9	14,1	0,2	0,7	0,2
Ленинградская область (N = 1803)	83,3	2,0	4,6	7,6	2,3	0,1	

На рисунке 8.2.4. показано распределение временных затрат на каждый из типов транспорта для среднестатистической поездки среди опрошенных, не владеющих личным автотранспортом.

Опрошенные, не владеющие личным автотранспортом почти половину времени корреспонденции проводят в наземном общественном транспорте. На втором месте по значимости – метро. В нем опрошенные данной категории проводят 21,2% общего времени от средней корреспонденции. На третьем месте, но с незначительной разницей – коммерческий транспорт (20,3%). Другие виды транспорт занимают менее 7% общего времени.

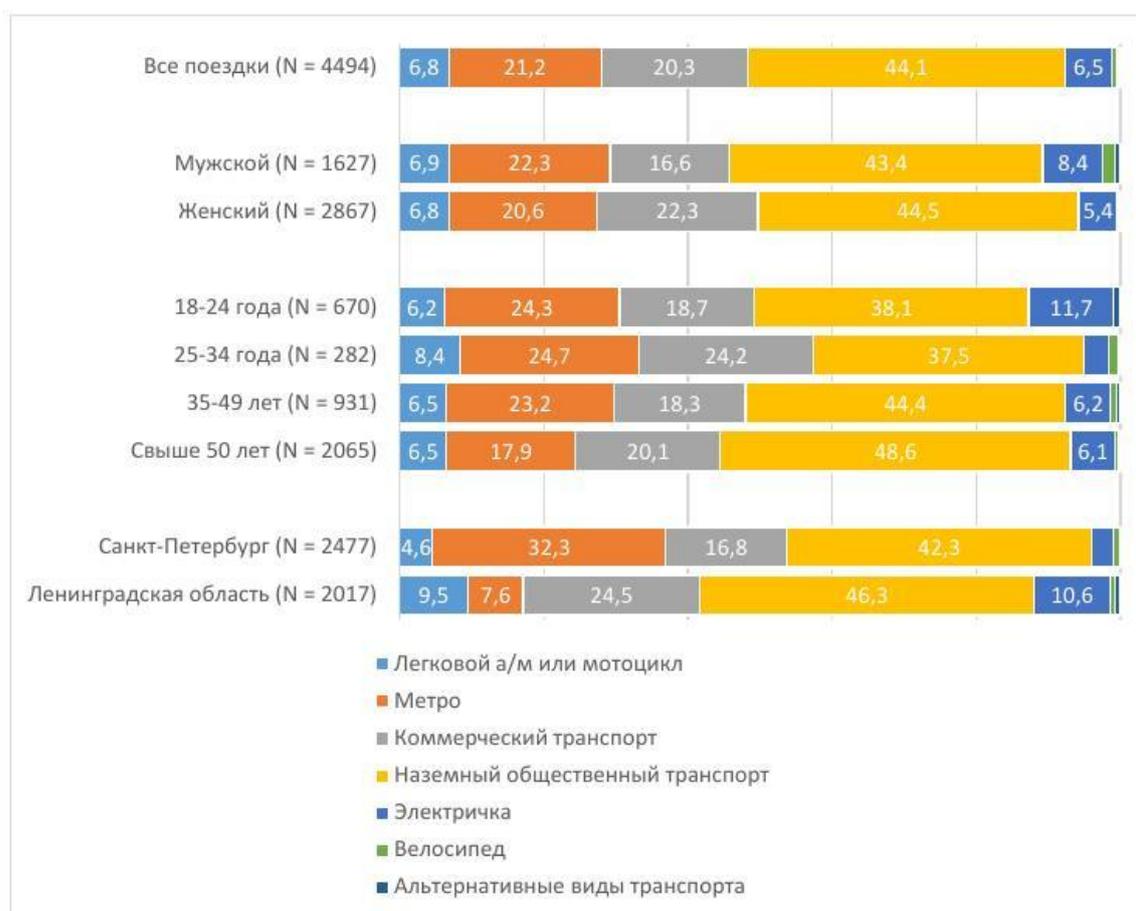


Рисунок 8.2.4 Распределение временных затрат на каждый из типов транспорта для среднестатистической поездки (% от всех поездок респондентов, не владеющих личным автотранспортом, показаны данные по всем поездкам, кроме перемещения пешком)<sup>102</sup>

<sup>102</sup> Подписи к значениям менее 5% не показаны на рисунке для удобства. Детальные значения по каждому параметру можно посмотреть в соответствующей таблице, следующей за графиком.

В таблице 8.2.10. показано распределение временных затрат на каждый из типов транспорта для среднестатистической поездки среди опрошенных, не владеющих личным автотранспортом.

**Таблица 8.2.10 Распределение временных затрат на каждый из типов транспорта для среднестатистической поездки** (% от всех поездок респондентов, не владеющих личным автотранспортом, показаны данные по всем поездкам, кроме перемещения пешком)

<b>Социально-демографические характеристики</b>	Легковой а/м или мотоцикл	Метро	Коммерческий транспорт	Наземный общественный транспорт	Электричка	Велосипед	Альтернативные виды транспорта
<b>Все поездки (N = 4494)</b>	<b>6,8</b>	<b>21,2</b>	<b>20,3</b>	<b>44,1</b>	<b>6,5</b>	<b>0,8</b>	<b>0,4</b>
Мужской (N = 1627)	6,9	22,3	16,6	43,4	8,4	1,7	0,7
Женский (N = 2867)	6,8	20,6	22,3	44,5	5,4	0,2	0,2
18-24 года (N = 670)	6,2	24,3	18,7	38,1	11,7	0,0	1,0
25-34 года (N = 282)	8,4	24,7	24,2	37,5	3,4	1,4	0,2
35-49 лет (N = 931)	6,5	23,2	18,3	44,4	6,2	0,9	0,5
Свыше 50 лет (N = 2065)	6,5	17,9	20,1	48,6	6,1	0,6	0,2
Санкт-Петербург (N = 2477)	4,6	32,3	16,8	42,3	3,1	0,8	0,1
Ленинградская область (N = 2017)	9,5	7,6	24,5	46,3	10,6	0,7	0,7

### 8.3 Сезонность передвижений пассажиров

Если говорить о типичном **буднем** летнем дне, то у 73,2% опрошенных количество поездок было таким же как на момент опроса (сентябрь-октябрь 2018 года). Каждый пятый (19,7%) респондент сообщил, что о том, что число поездок в типичный летний день было больше, чем на момент опроса. Только 7,1% говорили о том, что число их передвижений в типичный будний летний день было меньше.

Существенных отличий между мужчинами и женщинами в сезонности не наблюдается.

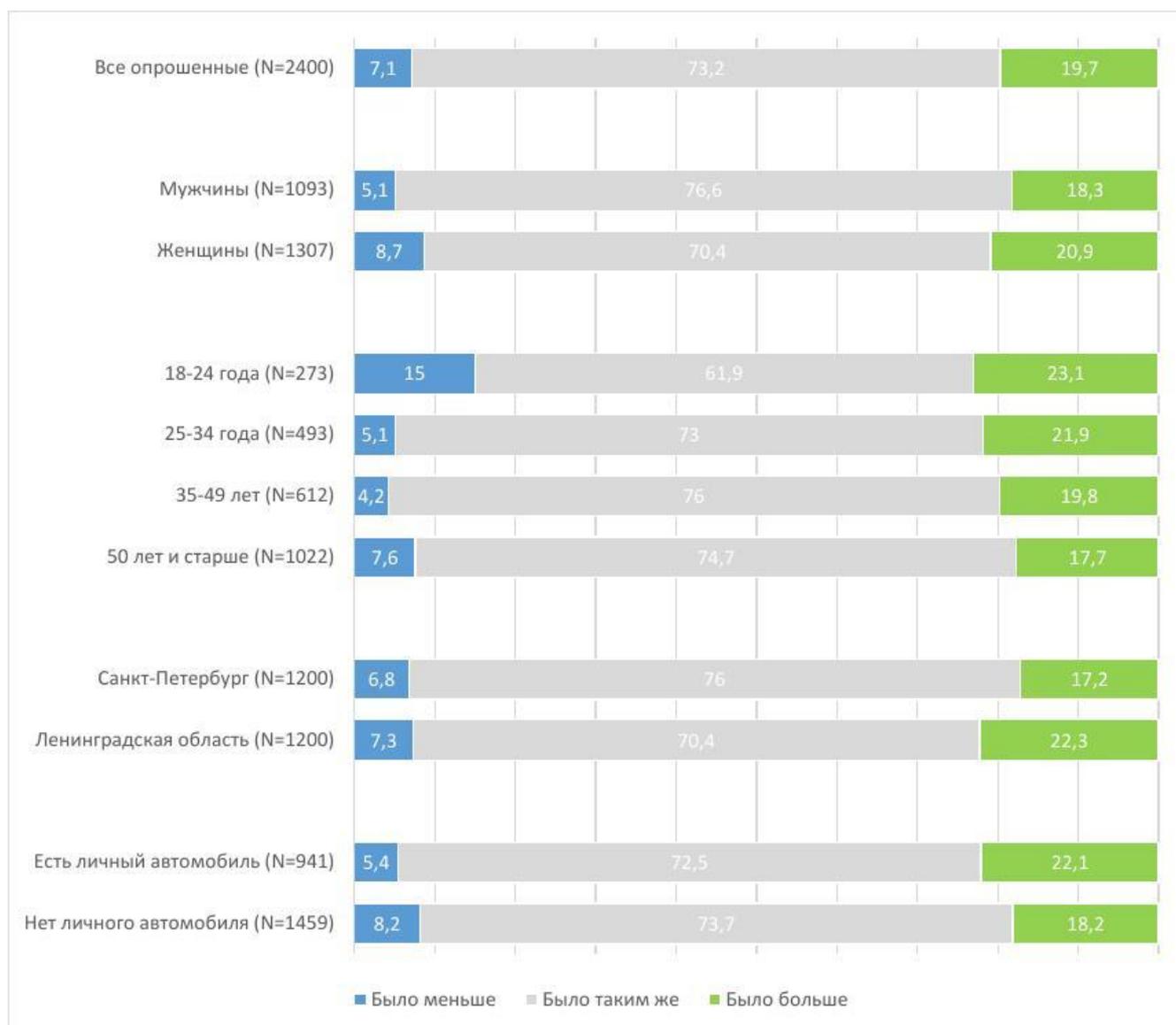


Рисунок 8.3.1 Распределение ответов на вопрос:  
*«Скажите, пожалуйста, каким было количество Ваших поездок в типичный БУДНИЙ летний день по сравнению с нынешним моментом?»*,  
*(% от числа респондентов)*

**Таблица 8.3.1 Сравнение числа поездок в типичный БУДНИЙ летний день по сравнению с моментом опроса (% от числа респондентов)**

<b>Социально-демографические характеристики</b>	Было меньше	Было таким же	Было больше
<b>Все опрошенные (N=2400)</b>	<b>7,1</b>	<b>73,2</b>	<b>19,7</b>
Мужчины (N=1093)	5,1	76,6	18,3
Женщины (N=1307)	8,7	70,4	20,9
18-24 года (N=273)	15	61,9	23,1
25-34 года (N=493)	5,1	73	21,9
35-49 лет (N=612)	4,2	76	19,8
50 лет и старше (N=1022)	7,6	74,7	17,7
Санкт-Петербург (N=1200)	6,8	76	17,2
Ленинградская область (N=1200)	7,3	70,4	22,3

Стоит обратить внимание на отличающиеся значения опрошенных 18-24 лет. 15% из них ответили, что летом в будний день число их перемещений было меньше, чем на момент опроса. Но и доля тех, кто ответил, что число их перемещений в будний день летом было больше, чем на момент опроса также самое большое среди опрошенных – 23,1%.

Таким образом, эта возрастная категория является самой мобильной из всех в отношении будних дней. С возрастом доля тех, у кого нет динамики между сезонами, незначительно уменьшается.

Среди районов наибольшая стабильность отмечена в **Красносельском** (100%) и **Московском** районах (99%). Почти у всех опрошенных в этих районах число передвижений на буднях не меняется в течение года.

В **Колпинском** (54%), **Выборгском** районе Ленинградской области (40%) и **Калининском** районе (33,3%) большое число опрошенных имеет больше передвижений летом на буднях по сравнению с моментом опроса.

В **Центральном** районе наоборот каждый третий (33,3%) летом перемещается реже.

Если говорить о соотношении только тех, кто сообщил об изменении числа передвижений в будний день между моментом опроса и типичным летним днем, то

соотношение можно описать как 1:3 (было меньше: было больше). Другим словами, у каждого третьего респондента (у кого отмечена динамика) летом в будний день было больше передвижений.

В разрезе районов стоит отметить **Калининском** район, где у 9 из 10 респондентов (кто отметил динамику) летом было больше передвижений.

Также к числу районов с ярко выраженным снижением числа передвижений в осенний период по будням можно отнести **Колпинский** район Санкт-Петербурга, **Ломоносовский, Кировский** и **Выборгский** районы Ленинградской области с долей тех, у кого летом было больше передвижений, от 80% и выше.

Если говорить о типичном **выходном** летнем дне, то у 63,3% опрошенных количество поездок было таким же как на момент опроса (сентябрь-октябрь 2018 года). 27,3% респондентов сообщили, что о том, что число поездок в выходной летний день было больше, чем на момент опроса. Только 9,3% говорили о том, что число их передвижений в типичный выходной летний день было меньше.

Значимых отличий между мужчинами и женщинами в сезонности не наблюдается.

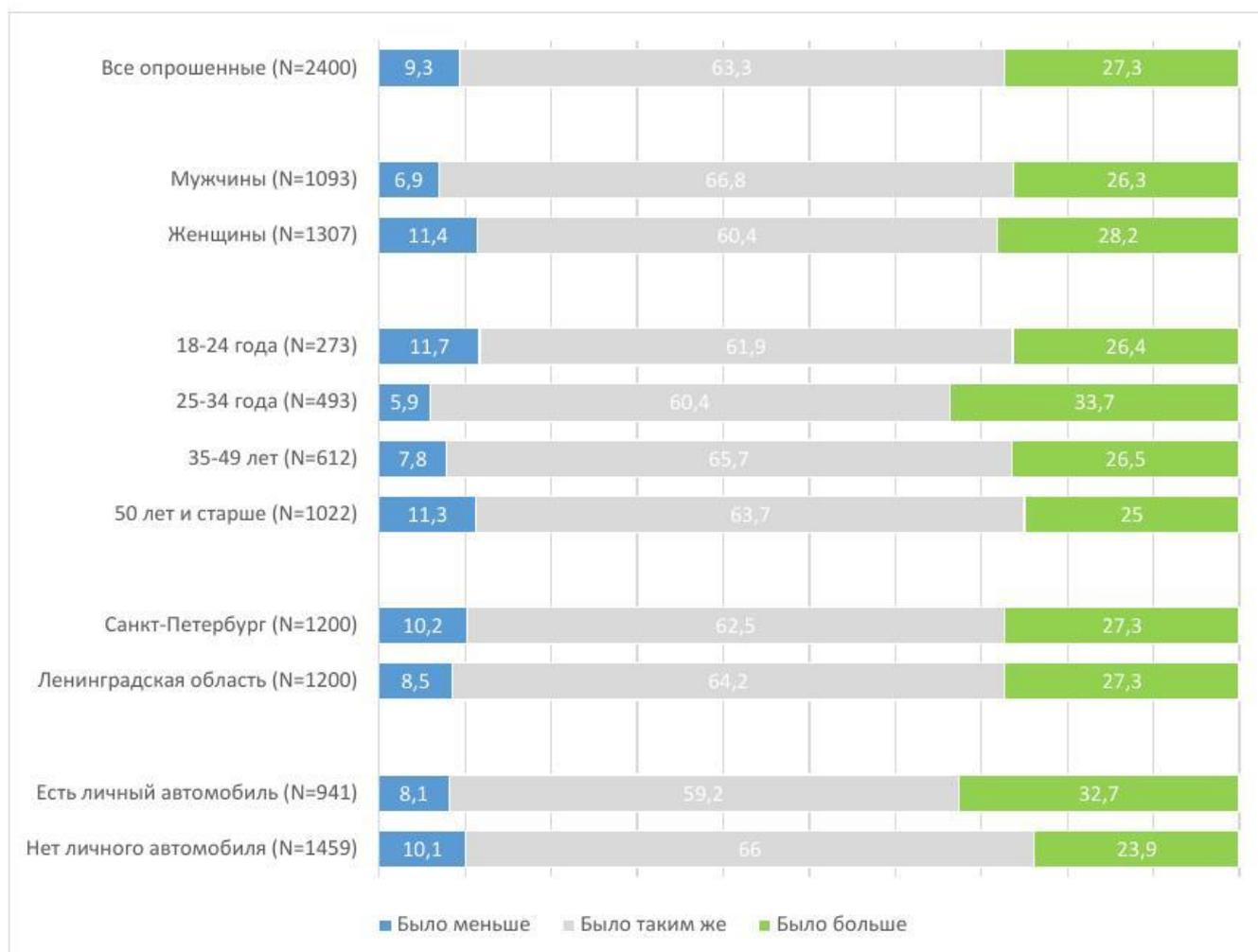


Рисунок 8.3.2 Распределение ответов на вопрос: «Скажите, пожалуйста, каким было количество Ваших поездок в типичный **ВЫХОДНОЙ** летний день по сравнению с нынешним моментом?», (% от числа респондентов)

В таблице ниже показано каким было количество поездок в типичный выходной летний день по сравнению с моментом опроса в среднем у респондентов в зависимости от социально-демографических характеристик.

**Таблица 8.3.2 Сравнение числа поездок в типичный ВЫХОДНОЙ летний день по сравнению с моментом опроса (% от числа респондентов)**

<b>Социально-демографические характеристики</b>	Было меньше	Было таким же	Было больше
<b>Все опрошенные (N=2400)</b>	<b>9,3</b>	<b>63,3</b>	<b>27,3</b>
Мужчины (N=1093)	6,9	66,8	26,3
Женщины (N=1307)	11,4	60,4	28,2
18-24 года (N=273)	11,7	61,9	26,4
25-34 года (N=493)	5,9	60,4	33,7
35-49 лет (N=612)	7,8	65,7	26,5
50 лет и старше (N=1022)	11,3	63,7	25
Санкт-Петербург (N=1200)	10,2	62,5	27,3
Ленинградская область (N=1200)	8,5	64,2	27,3

Стоит обратить внимание на отличающиеся значения опрошенных 25-34 лет. 33,7% из них ответили, что летом в выходной день число их перемещений было больше, чем на момент опроса. Это наибольшее значение среди подгрупп.

Среди районов наибольшая стабильность наблюдается в **Красносельском** (98,8%) и **Пушкинском** районах (82%). Почти у всех опрошенных число передвижений на буднях не меняется в течение года.

В **Колпинском** (64%) и **Петродворцовом** (42%) районах, а также **Выборгском** районе Ленинградской области (43,2%) большое число опрошенных имеет больше передвижений летом на буднях по сравнению с моментом опроса.

В **Центральном** районе наоборот - 43,8% летом перемещались реже.

Если говорить о соотношении только тех, кто сообщил об изменении числа передвижений в выходной день между моментом опроса и типичным летним днем, то соотношение можно описать как 1:3 (было меньше: было больше). Другими словами, у каждого третьего респондента (у кого отмечена динамика) летом в выходной день было больше передвижений.

В разрезе районов стоит отметить **Невский, Московский и Красногвардейский** районы, где у 100% респондентов (кто отметил динамику) летом было больше передвижений.

Также к числу районов с ярко выраженным снижением числа передвижений в осенний период на выходных можно отнести **Колпинский** и **Калининский** районы Санкт-Петербурга, а также **Выборгский** и **Ломоносовский** районы Ленинградской области с долей тех, у кого летом было больше передвижений, от 80% и выше.

Если сравнивать направление динамики между буднями и выходными, то существенных отличий внутри подвыброк мужчин и женщин нет. Стоит, однако, отметить, что у мужчин больше передвижений, чем у женщин независимо от сезона.

Стоит также обратить внимание, что опрошенные среднего возраста (25-34 лет) чаще говорят о большем числе передвижений летом, чем другие подгруппы.

Следует сказать, что число тех, у кого число передвижений не меняется в разные сезоны почти одинаково среди разных социально-демографических групп. Выделяются лишь опрошенные 18-24 лет. Как летом, так и осенью лишь 61,9% из них имеют неизменное число перемещений. Таким образом, эта группа является наиболее мобильной.

В таблице 8.3.3. показаны средние значения динамики числа поездок в типичный будний и выходной день по сравнению с моментом опроса в зависимости от социально-демографических характеристик.

Так, доля тех, кто сказал, что в типичный летний будний число поездок было меньше, чем на момент опроса, составила в среднем 60,7%. Т.е. в такой же типичный летний день они совершали на 60% меньше поездок. Среди, тех, кто сообщил, что поездок было больше – 43%.

Данные по сезонности использовались для построения модели и расчета годовых объемов корреспонденций опрошенными Санкт-Петербурга и Ленинградской области. Благодаря детализированным и индивидуальным оценкам сезонности удалось построить расчётную модель, учитывающую индивидуальную сезонность, а также разницу между числом поездок по будним и выходным дням.

**Таблица 8.3.3 Средние значения динамики числа поездок в типичный будний и выходной день по сравнению с моментом опроса (среднее значение, %)**

Социально-демографические характеристики	Будний день		Выходной день	
	Было меньше (N=170)	Было больше (N=473)	Было меньше (N=224)	Было больше (N=656)
<b>Все опрошенные</b>	<b>60,7</b>	<b>43,2</b>	<b>57,6</b>	<b>41,8</b>
Мужчины	59,9	44,8	60,3	41,6
Женщины	61,2	42,0	56,3	42,0
18-24 года	59,1	44,9	47,8	43,4
25-34 года	51,1	37,2	53,3	39,4
35-49 лет	47,5	45,2	47,1	43,4
50 лет и старше	69,1	44,8	65,8	41,9
Санкт-Петербург	60,7	43,2	57,6	41,8
Ленинградская область	59,9	44,8	57,6	41,8

## 8.4 Среднее число корреспонденций и использованных типов транспорта

Под **корреспонденцией** в исследовании понимается одна поездка с использованием нескольких видов транспорта в одном направлении. Другими словами, если респондент отправлялся из дома на работу пойдя до остановки пешком, после чего ехал до ближайшей станции метро, и далее ехал до работы на метро – это считалось одной корреспонденцией.

В среднем каждый опрошенный описал **две корреспонденции** для типичного буднего дня и две корреспонденции для типичного выходного дня. Существенных отличий между опрошенными разного пола и возраста не показано. Жители Санкт-Петербурга и Ленинградской области описало одинаковое число корреспонденций.

Для расчета среднего числа недельных корреспонденций среднее число поездок по будним и выходным дням, умножалось, соответственно, на 5 и на 2 и после этого суммировалось.

Годовые объемы поездок рассчитывались исходя из объективного числа поездок каждого пассажира по будним и выходным дням, а также коэффициентам сезонности, которые каждый пассажир сообщал отдельно для будних и выходных дней.

Коэффициенты сезонности для будних и выходных дней находятся в пределах от 0 до 2. Коэффициент "0" означает, что число поездок в другой сезон по сравнению с сезоном опроса на 100% меньше, чем сейчас. Т.е. не совершал поездок вообще. Коэффициент "1" означает, что число поездок не меняется в зависимости от сезона. Коэффициент "2" означает, что число поездок пассажира в другой сезон было на 100% больше, чем в настоящее время. Т.е. он совершал поездок в два раза больше, чем сейчас.

Для целей исследования год был поделен на два сезона: осенне-зимний сезон - момент проведения опроса и весенне-летний сезон, объем поездок в который опрошенные сравнивали с моментом опроса. Нерабочие (праздничные) дни для целей исследования считались выходными днями. Всего в 2018 году было 365 дней (247 рабочих и 118 выходных и праздничных дней).

Таким образом, общее число корреспонденций для отдельного пассажира за 2018 год рассчитывалось по формуле:

$$\begin{aligned} & \text{Число корреспонденций в год на одного пассажира} \\ & = (\text{Число поездок в будний день} * 123) + (\text{Число поездок в будний день} * 124) * \text{Сезонность для будних дней} \\ & + (\text{Число поездок в выходной день} * 59) + (\text{Число поездок в выходной день} * 59) \\ & * \text{Сезонность для выходных дней} \end{aligned}$$

Средние значения числа корреспонденций в зависимости от социально-демографических групп показаны в таблице ниже.

**Таблица 8.4.1 Среднее число корреспонденций на одного респондента в зависимости от социально-демографических характеристик (среднее число поездок)**

	Среднее число корреспонденций в будний день	Среднее число корреспонденций в выходной день	Среднее число корреспонденций в неделю	Расчётное число корреспонденций в год (будние дни)	Расчётное число корреспонденций в год (выходные дни)	Расчётное число корреспонденций в 2018 году
<b>Все опрошенные (N=2400)</b>	2,08	2,04	14	524	246	<b>770</b>
Мужчины (N=1093)	2,09	2,03	14	529	247	<b>776</b>
Женщины (N=1307)	2,08	2,04	14	520	246	<b>766</b>
18-24 года (N=273)	2,07	2,02	14	515	244	<b>759</b>
25-34 года (N=493)	2,07	2,04	14	524	252	<b>776</b>
35-49 лет (N=612)	2,06	2,02	14	526	247	<b>773</b>
50 лет и старше (N=1022)	2,10	2,04	15	525	243	<b>768</b>
Санкт-Петербург (N=1200)	2,10	2,05	15	525	246	<b>771</b>
Ленинградская область (N=1200)	2,06	2,02	14	523	246	<b>769</b>

Согласно расчетной модели, в среднем, каждый пассажир совершит **770 корреспонденций в 2018 году** (524 в будние дни и 246 в выходные дни). Это чуть больше двух поездок в день с учетом сезонности.

Стоит отметить, что годовое число корреспонденций несколько выше для мужчин, чем для женщин (776 и 766, соответственно). Так же важно указать, что среди всех возрастов больше всего поездок совершают пассажиры в возрасте 25-34 лет.

Аналогичным образом было рассчитано среднее число использования каждого типа транспорта пассажирами. По результатам опроса было известно сколько раз каждый опрошенный пользовался различными типами транспорта в типичный будний и типичный выходной день. Для корректировки сезонности вновь были использованы коэффициенты, которые опрошенный сообщал в отношении типичного летнего буднего и выходного дня.

Используя формулу, описанную выше было получено прогнозируемое число использования каждого типа транспорта в год каждым респондентом. Далее эти данные усреднялись.

Если говорить о частоте использования отдельных видов транспорта, которыми пользовались опрошенные при совершении корреспонденции, то чаще всего опрошенные использовали легковой автомобиль. Так, опрошенные в среднем дважды в день пользовались **легковым автомобилем**. Также высока частота использования **метро** и **наземного общественного транспорта**.

**Таблица 8.4.2 Среднее число использования каждого типа транспорта (от числа пользователей каждого вида транспорта)**

	Среднее число корреспонденций в будний день	Среднее число корреспонденций в выходной день	Среднее число корреспонденций в неделю	Расчётное число корреспонденций в год (будние дни)	Расчётное число корреспонденций в год (выходные дни)	Расчётное число корреспонденций в 2018 году
Легковой а/м или мотоцикл	1,91	1,93	10	493	236	729
Метро	1,78	1,60	8	440	190	630
Коммерческий транспорт	1,59	1,63	8	397	194	592
Наземный общественный транспорт	1,77	1,70	9	439	201	640
Электричка	1,57	1,52	6	383	184	567
Велосипед	1,77	1,67	7	477	204	681
Альтернативные виды транспорта	1,29	1,33	6	335	162	497

Таблица показывает среднее число использования каждого вида транспорта среди тех, кто им пользуется. Такие значения существенно повышают частоту использования, но дают понимание о том, как будут пользоваться конкретным транспортом те, кто им пользуется.

Таблица 8.4.3. показывает среднее число использования каждого вида транспорта в пересчете на всех опрошенных. Другими словами, если опрошенный не пользовался метро или велосипедом, он все равно был включен в расчеты, но его частота использования метро или велосипедом в этом случае равно нулю.

Таблица 8.4.3., в отличие от таблицы 8.4.2. показывает частоту использования каждого вида транспорта по всей выборке, принимая во внимание, что популярность отдельных видов транспорта разная.

Так, те, кто пользуются велосипедом используют его чаще, чем те, кто пользуются электричками (см. таблицу 8.4.3.). Однако, в целом, тех, кто пользуется электричками существенно (в 10 раз) больше, чем тех, кто пользуется велосипедом.

Другими словами, таблица 8.4.3., показывает именно частоту использования отдельных видов транспорта. А таблица 8.4.2. показывает интенсивность использования отдельных видов транспорта.

**Таблица 8.4.3 Среднее число использования каждого типа транспорта (от всех опрошенных)**

	Среднее число корреспондентов в будний день	Среднее число корреспондентов в выходной день	Среднее число корреспондентов в неделю	Расчётное число корреспондентов в год (будние дни)	Расчётное число корреспондентов в год (выходные дни)	Расчётное число корреспондентов в 2018 году
Легковой а/м или мотоцикл	1,91	1,93	10	137	83	221
Метро	1,78	1,60	8	101	34	135
Коммерческий транспорт	1,59	1,63	8	72	28	100
Наземный общественный транспорт	1,77	1,70	9	169	54	223
Электричка	1,57	1,52	6	19	11	30
Велосипед	1,77	1,67	7	3	2	4
Альтернативные виды транспорта	1,29	1,33	6	2	1	3

## 8.5 Общий объем корреспонденций

Благодаря детализации при учете перемещений был получен массив, содержащий начальную и финальную точку корреспонденции для каждой из максимум десяти корреспонденций.

Далее был проведен анализ направлений поездок в **будний** день из трех точек (Санкт-Петербурга, Ленинградской области, а также из-за пределов Ленинградской области). Фактическое число поездок между ключевыми направлениями показано в таблице ниже.

**Таблица 8.5.1 Общее число корреспонденций в типичный БУДНИЙ день среди между ключевыми направлениями в 2018 году**

Откуда \ Куда	Санкт-Петербург	Ленинградская область	Из-за пределов СПб и ЛО	Всего корреспонденций
Санкт-Петербург	2500	529	1	3030
Ленинградская область	524	882	-	1406
За пределы СПб и ЛО	-	-	-	-
<b>Всего корреспонденций</b>	<b>3024</b>	<b>1411</b>	<b>1</b>	<b>4436</b>

На следующем этапе фактическое число корреспонденций пересчитывалось в доли от общего числа поездок из Санкт-Петербурга или Ленинградской области.

Таблица с распределением долей корреспонденций по основным направлениям для типичных будних дней показана ниже.

**Таблица 8.5.2 Доли корреспонденций в типичный БУДНИЙ день среди между ключевыми направлениями в 2018 году (% по столбцам)**

Откуда \ Куда	Санкт-Петербург	Ленинградская область
Санкт-Петербург	82,7	37,5
Ленинградская область	17,3	62,5
<b>Всего корреспонденций</b>	<b>3024</b>	<b>1411</b>

Так, 82,7% всех корреспонденций с начальной точкой в Санкт-Петербурге (в типичный будний день) заканчиваются в Санкт-Петербурге. Если же поездки начинаются в Ленинградской области, то 37,5% из них заканчиваются в Санкт-Петербурге. А только 17,3% корреспонденций с начальной точкой в Санкт-Петербурге заканчиваются в Ленинградской области.

Далее данные, полученные по репрезентативной выборке Санкт-Петербурга и Ленинградской области, были использованы для расчета объема корреспонденций для генеральной совокупности Санкт-Петербурга и Ленинградской области. Под генеральной совокупностью понимается население в возрасте старше 18 лет города Санкт-Петербурга и население районов Ленинградской области, в которых проводился опрос (Выборгский, Всеволожский, Гатчинский, Кировский, Ломоносовский и Тосненский районы).

Были использованы актуальные данные, предоставленные Петростатом<sup>103</sup>: для Санкт-Петербурга население старше 18 лет составило 4 490 980 человек, для указанных районов Ленинградской области – 892 059 человек.

Имея общее число корреспонденций среди опрошенных (либо среднее число поездок на респондента в день или неделю), а также зная численность генеральной совокупности, можно рассчитать общее число корреспонденций для генеральной совокупности пассажиров Санкт-Петербурга и Ленинградской области в один будний день.

Общее число корреспонденций для всех пассажиров рассчитывалось по формуле:

$$\text{Число корреспонденций в год по направлению} = \frac{\text{Число корреспонденций в репрезентативной выборке} \cdot \text{Размер генеральной совокупности}}{\text{Размер выборочной совокупности}}$$

Для удобства расчет был сделан только по корреспонденциям между Санкт-Петербургом и Ленинградской областью.

**Таблица 8.5.3 Расчетное число корреспонденций в типичный БУДНИЙ день между Санкт-Петербургом и Ленинградской областью среди населения старше 18 лет**

Откуда \ Куда	Санкт-Петербург	Ленинградская область	Всего корреспонденций
Санкт-Петербург	9 356 208	393 249	9 749 458
Ленинградская область	1 961 061	655 663	2 616 725
<b>Всего корреспонденций</b>	<b>11 317 270</b>	<b>1 048 913</b>	<b>12 366 182</b>

<sup>103</sup> <http://petrostat.gks.ru>

Аналогичным образом были получены расчетные значения числа корреспонденций для типичного **выходного** дня.

В таблице ниже показано общее число корреспонденций в типичный **выходной** день среди всех опрошенных в Санкт-Петербурге и Ленинградской области.

**Таблица 8.5.4 Общее число корреспонденций в типичный **выходной** день между Санкт-Петербургом и Ленинградской областью в 2018 году**

Откуда \ Куда	Санкт-Петербург	Ленинградская область	Из-за пределов СПб и ЛО	Всего корреспонденций
Санкт-Петербург	2062	555	4	2621
Ленинградская область	555	1012	4	1571
За пределы СПб и ЛО	7	4	-	11
<b>Всего корреспонденций</b>	<b>2624</b>	<b>1571</b>	<b>8</b>	<b>4203</b>

Таблица с распределением долей корреспонденций по основным направлениям для типичных выходных дней показана ниже.

**Таблица 8.5.5 Доли корреспонденций в типичный **выходной** день среди между ключевыми направлениями в 2018 году (% по столбцам)**

Откуда \ Куда	Санкт-Петербург	Ленинградская область
Санкт-Петербург	78,6	35,3
Ленинградская область	21,2	64,4
За пределы СПб и ЛО	0,3	0,3
<b>Всего корреспонденций</b>	<b>2624</b>	<b>1571</b>

Так, 78,6% всех корреспонденций с начальной точкой в Санкт-Петербурге (в типичный выходной день) заканчиваются в Санкт-Петербурге. Если же поездки начинаются в Ленинградской области, то 35,3% из них заканчиваются в Санкт-Петербурге. 21,2% корреспонденций с начальной точкой в Санкт-Петербурге заканчиваются в Ленинградской области

**Таблица 8.5.6 Расчетное число корреспонденций в типичный ВЫХОДНОЙ день между Санкт-Петербургом и Ленинградской областью среди населения старше 18 лет**

Откуда \ Куда	Санкт-Петербург	Ленинградская область	Всего корреспонденций
Санкт-Петербург	7 717 001	430 273	8 147 273
Ленинградская область	2 077 078	784 569	2 861 648
<b>Всего корреспонденций</b>	<b>9 794 079</b>	<b>1 214 842</b>	<b>11 008 921</b>

В таблице 8.5.7. показано расчетное число корреспонденций между Санкт-Петербургом и Ленинградской областью за 2018 год. Число корреспонденций в будний день было умножено на число будних дней в 2018 году (247) и суммировалось с числом корреспонденций в выходной день, умноженным на число выходных и праздничных дней (119). При этом, была проведена поправка на сезонность.

**Таблица 8.5.7 Расчетное число корреспонденций между Санкт-Петербургом и Ленинградской областью в 2018 году**

Откуда \ Куда	Санкт-Петербург	Ленинградская область	Всего корреспонденций
Санкт-Петербург	3 165 064 161	143 420 661	3 308 484 822
Ленинградская область	708 481 652	245 714 572	954 196 225
<b>Всего корреспонденций</b>	<b>3 873 545 814</b>	<b>389 135 233</b>	<b>4 262 681 047</b>

Таким образом, за 2018 год расчетное число корреспонденций внутри Санкт-Петербурга достигнет 3 165 064 161 единиц.

На втором месте по значимости - корреспонденции из Санкт-Петербурга в Ленинградскую область - 708 481 652 единиц.

На третьем месте по числу корреспонденций – перемещения внутри Ленинградской области (245 714 572 единиц).

Меньше всего, согласно прогнозу, перемещений из Ленинградской области в Санкт-Петербург (143 420 661 единиц).

Похожие значения можно получить другим путем, если рассчитать общее число корреспонденций исходя из размера генеральной совокупности (например, жители Санкт-Петербурга старше 18 лет) и среднего числа корреспонденций в будний и выходной день. Соответствующие значения общего числа корреспонденций с начальной точкой в Санкт-Петербурге и Ленинградской области составят в годовом исчислении 3 458 054 600 и 686 885 430 корреспонденций.

Важно понимать, что второй подход всего лишь показывает такой же порядок значений, но не учитывает сезонности и является более «грубым».

## **8.6 Объем корреспонденций между Санкт-Петербургом и административно-промышленными центрами Ленинградской области**

Благодаря детализации при учете перемещений был получен массив, содержащий начальную и финальную точку корреспонденции для каждой из максимум десяти корреспонденций.

Каждая пара адресов была обработана и соотнесена с районами Санкт-Петербурга и Ленинградской области.

Таблицы ниже показывают распределение долей пассажиров в каждом районе относительно направления их корреспонденции. Таблицы с прогнозным числом корреспонденций строились аналогичным образом, как и для распределения корреспонденций между Санкт-Петербургом и Ленинградской областью. Но в качестве генеральной совокупности использовалась численность населения районов Санкт-Петербурга и Ленинградской области старше 18 лет.

**Таблица 8.6.1 Объем корреспонденций между Санкт-Петербургом и административно-промышленными центрами Ленинградской области, (% от числа поездок в каждом районе, будний день, показаны районы, с числом опрошенных 30 и более)**

<b>Откуда Куда</b>	Всеволожский район	Выборгский район	Выборгский район ЛО	Гатчинский район	Калининский район	Кировский район	Кировский район ЛО	Колпинский район	Красногвардейский район	Красносельский район	Курортный район	Ломоносовский район	Московский район	Невский район	Петродворцовый район	Приморский район	Пушкинский район	Тосненский район	Фрунзенский район	Центральный район
Адмиралтейский район	3,3	3,5		1,4	8	9	1,5	5,4	4,2	7,3	6,3		6,8	5,5	3	2,4	2,5	0,6	1	3,9
Василеостровский район	1,2	1,2	0,4	0,6	1,4	2,3							0,7	1,3	2	1,6			3,8	2,2
Всеволожский район	29	9,6	0,8	0,6	12,3	3	2,9	5,4	40,8	2,4	1,1	0,9	2,7	8,9	4	2,4	7,6		3,8	17,1
Выборгский район	8,3	36,8	2	0,3	23,9	4,5	1,5	1,8	5	2,4	5,3	1,7	6,4	8,5	5	12,1	1,3	2,5	6,7	9,2
Выборгский район ЛО	0,2	0,9	75,7		0,7	1,5	1,5			1,6	2,1		2,7		1	11,7				0,4
Гатчинский район	0,5	0,6		81,6		1,5			1,1	1,6			5,1	1,3	2	4,4	3,8	0,6	1,9	2,2
Калининский район	4,8	10,2			22,5	3,8		1,8	2,7	0,8			0,7	4,7		1,2	1,3		1,9	4,8
Кировский район	0,7	1,8	0,8	0,8	3,6	20,3	2,9	1,8	2,3	15,3	2,1	7,7	2	4,7	8	2,4		0,6	1,9	6,1
Кировский район ЛО	0,2	0,6	0,8			1,5	72,1	1,8						3,8	1	0,4	1,3			0,4
Колпинский район	0,7		0,8		0,7	0,8	2,9	44,6	0,4	0,8	2,1		0,7	0,9		0,4	1,3	3,7	1,9	0,9
Красногвардейский район	24,3	3,5		1,1	5,8	4,5	2,9	1,8	15,3	5,6		0,9	4,1	10,2	3		2,5		1,9	8,3
Красносельский район	1,2		0,4	1,4		9			2,3	21,8	6,3	2,6	1	1,7	4	0,4	1,3		1,9	1,8
Кронштадтский район		0,6								0,8		3,4		0,4	1	0,4				
Курортный район	0,5	0,3				1,5		1,8		7,3	33,7	0,9	1,7		11	2,8	1,3			0,4
Ломоносовский район		0,9		0,3	0,7	1,5			0,4	3,2	8,4	68,4			13	0,4				
Московский район	1,7	3,5	3,2	4,5		1,5		1,8	4,2	3,2	2,1		29,5	3,8	2	4	11,4	3,1	15,2	7
Невский район	5,7	4,7	0,4	0,8	7,2	6,8	8,8	3,6	9,2	0,8		0,9	4,1	30,2	1	0,8	1,3	2,5	6,7	5,3
Петроградский район	2,6	0,9	1,6	0,3	0,7	7,5	1,5	1,8	3,1	4	3,2		3,1	3	3	5,2	2,5	1,2	1,9	3,5
Петродворцовый район	1,2	1,2	0,4	0,3		1,5	1,5	1,8	0,8	4,8	11,6	12	0,7	0,4	20	2	7,6		1	0,9
Приморский район	2,6	9,6	12,1	2	2,2	4,5		1,8		1,6	13,7		4,1	0,9	5	36,3	5,1	0,6	2,9	4,4
Пушкинский район	1	0,3	0,4	1,7	0,7			1,8	0,4	2,4	1,1		5,1	0,9	7	0,8	34,2	1,2	7,6	1,8
Тосненский район		0,9		0,6		0,8		10,7					0,7	0,9		0,4	3,8	80,1	2,9	0,4
Фрунзенский район	0,7	2		0,3	1,4	0,8		1,8	0,8	3,2		0,9	9,5	2,6	1	1,2	3,8	2,5	30,5	2,2
Центральный район	9,5	6,4		1,4	8	12		8,9	7,3	8,9	1,1		8,8	5,5	3	6	6,3	0,6	4,8	16,7

**Таблица 8.6.2 Объем корреспонденций между Санкт-Петербургом и административно-промышленными центрами Ленинградской области, (% от числа поездок в каждом районе, выходной день, показаны районы, с числом опрошенных 30 и более)**

Откуда Куда	Всеволожский район	Выборгский район	Выборгский район ЛО	Гатчинский район	Калининский район	Кировский район	Кировский район ЛО	Колпинский район	Красногвардейский район	Красносельский район	Курортный район	Ломоносовский район	Московский район	Невский район	Петродворцовый район	Приморский район	Пушкинский район	Тосненский район	Фрунзенский район	Центральный район
Адмиралтейский район	1,4	1,6	0,8	2,2	0,8	8,3			0,6	1,4	2,7		4,2	4,9	1,6	2	7,4		2	3,1
Василеостровский район	0,2	0,7		0,3		1,5						0,7		2,5	0,8	1		0,7	1	1,2
Всеволожский район	55,5	13,5	0,8	1,2	5,9	3	11,1		40,8	0,7	2,7	0,7	5,2	17,9	4,1	4,6	6,3		5	19,6
Выборгский район	7	42,1	8		30,3	4,5			1,1	3,5	9,8	4,3	2,8	1,9	4,9	12,8			4	6,7
Выборгский район ЛО	0,7	2	74,6	0,6		1,5	3,2	4,4		1,4	1,8		2,1		0,8	8,7	2,1		1	1,2
Гатчинский район	0,2			74,2	1,7	4,5	1,6	2,2	0,6	3,5	0,9	2,2	4,9	4,9		3,1	2,1	0,7	6,9	5,5
Калининский район	1,4	11,5	0,4	0,6	37,8	0,8			2,3	2,1			2,4	1,2	0,8	3,6		0,7	2	2,5
Кировский район	0,9	1	0,4	1,9	0,8	6,8	3,2	2,2	4,6	12		23,9	8,7	2,5	11,4	1,5	2,1		1	6,7
Кировский район ЛО	1,4			0,3		1,5	42,9	2,2	5,7		0,9		0,7	3,7	1,6	0,5	3,2		1	
Колпинский район	0,2		3	0,3		0,8	1,6	40	1,1	0,7			0,7	1,2	1,6	0,5	5,3	2	2	1,8
Красногвардейский район	12,6	1		0,3	3,4	3,8	14,3	2,2	20,1	9,2	2,7	5,8	1	1,9	6,5	1,5	2,1	0,7	2	3,1
Красносельский район	0,7	0,7	0,8	1,6		6,1	1,6		3,4	16,9	4,5	2,9	1,4		4,1	1	2,1			1,2
Кронштадтский район		0,3		0,3		0,8				0,7	1,8				0,8	1,5				0,6
Курортный район	0,5	2	0,4			0,8	1,6		1,7	4,9	40,2		1	0,6	6,5	3,1	1,1			0,6
Ломоносовский район	0,2	2		0,6		15,9			2,9	3,5	0,9	41,3	1	1,2	9,8		1,1		3	1,2
Московский район	2,2	2,6	1,1	4,3	4,2	7,6	1,6	2,2	2,3	7	2,7	0,7	24,8	0,6	2,4	2,6	11,6	1,3	12,9	3,7
Невский район	5	1,3	0,4	2,2	2,5	2,3	9,5	6,7	1,7	1,4	0,9	0,7	0,3	35,8		1,5	2,1	1,3	3	11,7
Петроградский район	0,9	1		1,2		6,1				1,4	4,5	0,7	1	1,2	2,4	6,1	2,1	0,7	1	0,6
Петродворцовый район	0,5	2	0,4	0,6		3,8	1,6	4,4	2,9	4,2	8	10,1	0,3		29,3	1,5	1,1			2,5
Приморский район	2	9,2	6,4	1,9	5,9	2,3	1,6		1,7	0,7	8	0,7	2,1	1,2	4,1	34,7	2,1	1,3	4	3,1
Пушкинский район	0,4	0,3	0,4	0,6		1,5	1,6	11,1	1,1	6,3	0,9		11,5	1,2	3,3	0,5	27,4		5	3,1
Тосненский район					0,8	0,8		6,7	0,6	1,4			2,1	1,2		1		86,8	1	3,1
Фрунзенский район	0,7	1,3	0,8	1,2	2,5	0,8	1,6	6,7	1,7	0,7		2,9	6,3	3,1	0,8	3,1	8,4	1,3	33,7	1,8
Центральный район	5,2	3,9	1,5	3,4	3,4	14,4	1,6	8,9	2,9	16,2	6,3	2,2	15	11,1	2,4	3,6	10,5	2,6	8,9	15,3

**Таблица 8.6.3 Объем корреспонденций между Санкт-Петербургом и административно-промышленными центрами Ленинградской области, (в натуральном выражении, будний день, показаны районы, с числом опрошенных 30 и более)**

Откуда Куда	Всеволожский район	Выборгский район	Выборгский район ЛО	Гатчинский район	Калининский район	Кировский район	Кировский район ЛО	Колпинский район	Красногвардейский район	Красносельский район	Курортный район	Ломоносовский район	Московский район	Невский район	Петродворцовый район	Приморский район	Пушкинский район	Тосненский район	Фрунзенский район	Центральный район
Адмиралтейский район	9 525	51 367	-	3 973	49 735	42 387	732	9 510	41 338	36 204	4 846	-	58 901	56 722	7 104	28 498	3 506	780	4 215	55 982
Василеостровский район	3 402	17 122	779	1 589	9 043	10 597	-	-	-	-	-	-	5 890	13 090	4 736	18 999	-	-	16 859	31 101
Всеволожский район	83 003	141 259	1 558	1 589	76 863	14 129	1 464	9 510	402 107	12 068	808	731	23 560	91 628	9 472	28 498	10 519	-	16 859	242 587
Выборгский район	23 812	539 352	3 894	795	149 205	21 193	732	3 170	48 854	12 068	4 038	1 462	55 956	87 265	11 840	142 491	1 753	3 121	29 504	130 624
Выборгский район ЛО	680	12 842	145 629	-	4 521	7 064	732	-	-	8 045	1 615	-	23 560	-	2 368	137 742	-	-	-	6 220
Гатчинский район	1 361	8 561	-	228 871	-	7 064	-	-	11 274	8 045	-	-	44 176	13 090	4 736	52 247	5 259	780	8 430	31 101
Калининский район	13 607	149 820	-	-	140 162	17 661	-	3 170	26 306	4 023	-	-	5 890	47 996	-	14 249	1 753	-	8 430	68 422
Кировский район	2 041	25 683	1 558	2 384	22 607	95 371	1 464	3 170	22 548	76 431	1 615	6 581	17 670	47 996	18 944	28 498	-	780	8 430	87 082
Кировский район ЛО	680	8 561	1 558	-	-	7 064	35 876	3 170	-	-	-	-	-	39 269	2 368	4 750	1 753	-	-	6 220
Колпинский район	2 041	-	1 558	-	4 521	3 532	1 464	79 249	3 758	4 023	1 615	-	5 890	8 726	-	4 750	1 753	4 681	8 430	12 440
Красногвардейский район	69 396	51 367	-	3 179	36 171	21 193	1 464	3 170	150 321	28 159	-	731	35 341	104 718	7 104	-	3 506	-	8 430	118 183
Красносельский район	3 402	-	779	3 973	-	42 387	-	-	22 548	108 612	4 846	2 194	8 835	17 453	9 472	4 750	1 753	-	8 430	24 881
Кронштадтский район	-	8 561	-	-	-	-	-	-	-	4 023	-	2 925	-	4 363	2 368	4 750	-	-	-	-
Курортный район	1 361	4 281	-	-	-	7 064	-	3 170	-	36 204	25 846	731	14 725	-	26 047	33 248	1 753	-	-	6 220
Ломоносовский район	-	12 842	-	795	4 521	7 064	-	-	3 758	16 091	6 462	58 498	-	-	30 783	4 750	-	-	-	-
Московский район	4 762	51 367	6 230	12 715	-	7 064	-	3 170	41 338	16 091	1 615	-	256 220	39 269	4 736	47 497	15 778	3 901	67 437	99 523
Невский район	16 328	68 489	779	2 384	45 214	31 790	4 393	6 340	90 192	4 023	-	731	35 341	309 790	2 368	9 499	1 753	3 121	29 504	74 642
Петроградский район	7 484	12 842	3 115	795	4 521	35 322	732	3 170	30 064	20 113	2 423	-	26 506	30 543	7 104	61 746	3 506	1 560	8 430	49 761
Петродворцовый район	3 402	17 122	779	795	-	7 064	732	3 170	7 516	24 136	8 885	10 237	5 890	4 363	47 359	23 749	10 519	-	4 215	12 440
Приморский район	7 484	141 259	23 363	5 563	13 564	21 193	-	3 170	-	8 045	10 500	-	35 341	8 726	11 840	427 474	7 012	780	12 644	62 202
Пушкинский район	2 721	4 281	779	4 768	4 521	-	-	3 170	3 758	12 068	808	-	44 176	8 726	16 576	9 499	47 334	1 560	33 718	24 881
Тосненский район	-	12 842	-	1 589	-	3 532	-	19 020	-	-	-	-	5 890	8 726	-	4 750	5 259	100 638	12 644	6 220
Фрунзенский район	2 041	29 964	-	795	9 043	3 532	-	3 170	7 516	16 091	-	731	82 462	26 179	2 368	14 249	5 259	3 121	134 874	31 101
Центральный район	27 214	94 173	-	3 973	49 735	56 516	-	15 850	71 402	44 249	808	-	76 571	56 722	7 104	71 246	8 765	780	21 074	236 367
ВСЕГО	285 749	1 463 956	192 355	280 526	623 949	469 788	49 787	177 518	984 599	498 811	76 731	85 553	868 792	1 025 361	236 794	1 177 929	138 495	125 602	442 555	1 418 199

**Таблица 8.6.4 Объем корреспонденций между Санкт-Петербургом и административно-промышленными центрами Ленинградской области, (в натуральном выражении, выходной день, показаны районы, с числом опрошенных 30 и более)**

<b>Откуда Куда</b>	Всеволожский район	Выборгский район	Выборгский район ЛО	Гатчинский район	Калининский район	Кировский район	Кировский район ЛО	Колпинский район	Красногвардейский район	Красносельский район	Курортный район	Ломоносовский район	Московский район	Невский район	Петродворцовый район	Приморский район	Пушкинский район	Тосненский район	Фрунзенский район	Центральный район
Адмиралтейский район	5 443	21 403	1 558	5 563	4 521	38 855	-	-	3 758	8 045	2 423	-	35 341	34 906	4 736	18 999	12 272	-	8 430	31 101
Василеостровский район	680	8 561	-	795	-	7 064	-	-	-	-	-	731	-	17 453	2 368	9 499	-	780	4 215	12 440
Всеволожский район	209 549	175 503	1 558	3 179	31 650	14 129	5 125	-	266 819	4 023	2 423	731	44 176	126 534	11 840	42 747	10 519	-	21 074	199 046
Выборгский район	26 534	547 913	16 354	-	162 769	21 193	-	-	7 516	20 113	8 885	4 387	23 560	13 090	14 208	118 743	-	-	16 859	68 422
Выборгский район ЛО	2 721	25 683	153 417	1 589	-	7 064	1 464	6 340	-	8 045	1 615	-	17 670	-	2 368	80 745	3 506	-	4 215	12 440
Гатчинский район	680	-	-	189 931	9 043	21 193	732	3 170	3 758	20 113	808	2 194	41 231	34 906	-	28 498	3 506	780	29 504	55 982
Калининский район	5 443	149 820	779	1 589	203 462	3 532	-	-	15 032	12 068	-	-	20 615	8 726	2 368	33 248	-	780	8 430	24 881
Кировский район	3 402	12 842	779	4 768	4 521	31 790	1 464	3 170	30 064	68 385	-	24 130	73 626	17 453	33 151	14 249	3 506	-	4 215	68 422
Кировский район ЛО	5 443	-	-	795	-	7 064	19 768	3 170	37 580	-	808	-	5 890	26 179	4 736	4 750	5 259	-	4 215	-
Колпинский район	680	-	6 230	795	-	3 532	732	57 059	7 516	4 023	-	-	5 890	8 726	4 736	4 750	8 765	2 340	8 430	18 661
Красногвардейский район	47 625	12 842	-	795	18 085	17 661	6 589	3 170	131 530	52 295	2 423	5 850	8 835	13 090	18 944	14 249	3 506	780	8 430	31 101
Красносельский район	2 721	8 561	1 558	3 973	-	28 258	732	-	22 548	96 544	4 038	2 925	11 780	-	11 840	9 499	3 506	-	-	12 440
Кронштадтский район	-	4 281	-	795	-	3 532	-	-	-	4 023	1 615	-	-	-	2 368	14 249	-	-	-	6 220
Курортный район	2 041	25 683	779	-	-	3 532	732	-	11 274	28 159	36 346	-	8 835	4 363	18 944	28 498	1 753	-	-	6 220
Ломоносовский район	680	25 683	-	1 589	-	74 177	-	-	18 790	20 113	808	41 680	8 835	8 726	28 415	-	1 753	-	12 644	12 440
Московский район	8 164	34 245	2 336	11 126	22 607	35 322	732	3 170	15 032	40 227	2 423	731	209 099	4 363	7 104	23 749	19 284	1 560	54 792	37 321
Невский район	19 050	17 122	779	5 563	13 564	10 597	4 393	9 510	11 274	8 045	808	731	2 945	253 068	-	14 249	3 506	1 560	12 644	118 183
Петроградский район	3 402	12 842	-	3 179	-	28 258	-	-	-	8 045	4 038	731	8 835	8 726	7 104	56 997	3 506	780	4 215	6 220
Петродворцовый район	2 041	25 683	779	1 589	-	17 661	732	6 340	18 790	24 136	7 269	10 237	2 945	-	85 246	14 249	1 753	-	-	24 881
Приморский район	7 484	119 856	13 239	4 768	31 650	10 597	732	-	11 274	4 023	7 269	731	17 670	8 726	11 840	322 980	3 506	1 560	16 859	31 101
Пушкинский район	1 361	4 281	779	1 589	-	7 064	732	15 850	7 516	36 204	808	-	97 187	8 726	9 472	4 750	45 581	-	21 074	31 101
Тосненский район	-	-	-	-	4 521	3 532	-	9 510	3 758	8 045	-	-	17 670	8 726	-	9 499	-	102 978	4 215	31 101
Фрунзенский район	2 721	17 122	1 558	3 179	13 564	3 532	732	9 510	11 274	4 023	-	2 925	53 011	21 816	2 368	28 498	14 025	1 560	143 303	18 661
Центральный район	19 730	51 367	3 115	8 742	18 085	67 113	732	12 680	18 790	92 521	5 654	2 194	126 637	78 538	7 104	33 248	17 531	3 121	37 933	155 504
<b>ВСЕГО</b>	<b>377 596</b>	<b>1 301 294</b>	<b>205 594</b>	<b>255 891</b>	<b>538 043</b>	<b>466 256</b>	<b>46 126</b>	<b>142 648</b>	<b>653 894</b>	<b>571 219</b>	<b>90 461</b>	<b>100 908</b>	<b>842 286</b>	<b>706 844</b>	<b>291 257</b>	<b>930 944</b>	<b>166 544</b>	<b>118 581</b>	<b>425 695</b>	<b>1 013 888</b>

**Таблица 8.6.5 Расчётный объем корреспонденций между Санкт-Петербургом и административно-промышленными центрами Ленинградской области за 2018 год, часть 1** (в натуральном выражении, показаны районы, с числом опрошенных 30 и более)

Откуда Куда	Всеволожский район	Выборгский район	Выборгский район ЛО	Гатчинский район	Калининский район	Кировский район	Кировский район ЛО	Колпинский район	Красногвардейский район	Красносельский район
Адмиралтейский район	2 924 543	13 820 637	145 184	1 532 570	12 621 784	15 046 658	177 168	2 293 122	10 664 573	9 886 980
Василеостровский район	899 934	4 771 967	186 285	453 866	2 200 567	3 450 641	549	557	396	467
Всеволожский район	44 068 349	51 473 282	516 667	719 645	22 347 835	5 154 197	937 085	2 293 122	130 904 875	3 453 326
Выборгский район	8 792 665	182 425 194	2 447 985	182 891	55 056 744	7 731 090	177 168	764 746	12 966 334	5 341 581
Выборгский район ЛО	476 788	5 803 087	48 981 373	177 695	1 100 541	2 577 304	343 824	735 202	396	2 931 791
Гатчинский район	407 069	1 892 026	543	73 700 269	1 042 480	4 237 745	83 878	367 879	3 231 314	4 347 983
Калининский район	3 910 272	50 399 477	72 864	177 695	57 545 535	4 782 203	549	764 746	8 278 280	2 410 257
Кировский район	883 367	7 157 689	444 347	1 079 213	6 021 628	27 316 481	520 443	1 132 068	9 122 905	26 903 921
Кировский район ЛО	788 797	1 892 026	372 026	89 102	515	2 577 304	10 904 714	1 132 068	4 434 851	467
Колпинский район	571 358	522	950 592	89 102	1 100 541	1 288 858	437 114	25 717 060	1 816 444	1 466 129
Красногвардейский район	22 218 040	12 832 200	543	818 630	10 884 653	7 315 980	1 103 742	1 132 068	52 687 287	13 092 485
Красносельский район	1 133 941	988 959	330 926	1 355 384	515	13 801 327	83 878	557	8 236 014	38 157 155
Кронштадтский район	491	2 386 244	543	89 102	515	415 522	549	557	396	1 466 129
Курортный район	563 074	3 911 583	72 864	509	515	2 162 194	83 878	764 746	1 330 733	12 247 299
Ломоносовский район	78 493	5 803 087	543	360 077	1 100 541	10 464 396	549	557	3 146 781	6 335 180
Московский район	2 086 535	15 303 291	1 703 437	4 158 924	2 605 428	5 898 185	83 878	1 132 068	11 994 910	8 695 499
Невский район	6 127 470	17 109 426	258 605	1 167 805	12 563 723	9 105 768	1 560 230	2 630 900	23 630 511	1 938 193
Петроградский район	2 197 672	4 320 433	743 509	537 262	1 100 541	12 054 655	177 168	764 746	7 433 655	5 912 587
Петродворцовый район	1 055 938	6 748 839	258 605	360 077	515	3 822 635	260 496	1 499 390	4 075 939	8 794 440
Приморский район	2 665 686	45 048 446	6 802 239	1 808 741	6 947 471	6 485 759	83 878	764 746	1 330 733	2 459 728
Пушкинский район	813 648	1 440 493	258 605	1 271 988	1 100 541	830 632	83 878	2 601 356	1 816 444	7 229 837
Тосненский район	491	2 837 778	543	365 273	521 497	1 288 858	549	5 687 653	443 842	944 595
Фрунзенский район	805 364	8 597 659	145 184	537 262	3 763 515	1 288 858	83 878	1 866 712	3 189 047	4 446 924
Центральный район	8 834 082	26 737 683	289 826	1 886 941	14 184 731	21 860 883	83 878	5 290 787	19 871 615	21 787 517
ВСЕГО	112 304 067	473 702 030	64 983 837	92 920 022	213 812 871	170 958 134	17 272 918	59 337 411	320 608 276	190 250 470

**Таблица 8.6.6 Расчётный объем корреспонденций между Санкт-Петербургом и административно-промышленными центрами Ленинградской области за 2018 год, часть 2** (в натуральном выражении, показаны районы, с числом опрошенных 30 и более)

<b>Откуда Куда</b>	Курортный район	Ломоносовский район	Московский район	Невский район	Петродворцовый район	Приморский район	Пушкинский район	Тосненский район	Фрунзенский район	Центральный район
Адмиралтейский район	1 484 923	458	18 719 255	18 129 695	2 156 049	8 560 283	2 253 467	179 872	1 700 589	11 853 149
Василеостровский район	519	84 380	1 455 332	5 293 051	1 352 603	5 363 841	524	85 913	3 953 160	8 839 112
Всеволожский район	486 427	257 970	11 032 656	37 563 553	3 469 151	11 134 232	3 716 880	573	5 580 392	35 228 006
Выборгский район	2 048 447	851 170	16 601 759	23 099 422	4 272 598	45 373 209	417 085	717 769	7 832 964	20 382 208
Выборгский район ЛО	590 723	458	7 905 006	444	803 983	40 171 460	406 187	573	407 321	6 338 127
Гатчинский район	95 922	252 224	15 777 143	7 352 499	1 097 775	15 007 017	1 655 871	265 212	4 621 088	10 036 234
Калининский район	519	458	3 887 949	12 885 084	255 364	6 854 359	417 085	85 913	2 587 049	12 932 624
Кировский район	399 917	4 332 193	13 052 965	13 914 808	7 957 075	8 045 493	406 187	179 872	2 180 241	16 005 485
Кировский район ЛО	95 922	458	695 507	12 789 092	1 058 811	1 598 759	1 025 580	573	407 321	5 996 092
Колпинский район	399 917	458	2 150 365	3 185 607	510 192	1 598 759	1 431 243	1 332 388	2 587 049	7 134 391
Красногвардейский район	286 727	845 424	9 772 172	27 410 300	3 685 014	1 544 908	1 239 309	85 913	2 587 049	18 105 611
Красносельский район	1 675 729	856 916	3 572 827	4 311 323	3 469 151	2 113 549	822 748	573	1 773 433	8 213 866
Кронштадтский район	191 324	694 818	474	1 078 164	803 983	2 628 338	524	573	513	5 541 863
Курортный район	10 684 027	174 048	4 680 169	515 306	8 073 968	10 673 293	619 917	573	513	6 167 110
Ломоносовский район	1 693 516	18 671 214	1 043 024	1 030 168	10 190 517	1 083 969	203 355	573	1 220 937	5 712 881
Московский район	686 126	84 380	87 960 485	10 214 782	1 862 258	13 408 796	5 980 722	1 067 749	19 472 374	16 400 890
Невский район	95 922	257 970	9 077 139	106 380 530	549 156	3 711 769	822 748	888 450	7 426 156	16 123 131
Петроградский район	1 076 631	84 380	7 589 885	8 574 205	2 410 877	20 262 617	1 239 309	444 511	2 180 241	10 543 833
Петродворцовый район	3 055 837	3 605 626	1 802 848	1 078 164	20 146 711	6 962 062	2 702 723	573	886 973	7 305 408
Приморский район	3 455 236	84 380	10 814 722	3 185 607	4 017 770	132 515 023	2 072 432	350 552	4 287 124	12 478 395
Пушкинский район	295 621	458	22 379 960	3 185 607	4 860 181	2 682 190	16 521 297	359 171	9 126 232	8 726 918
Тосненский район	519	458	3 540 432	3 185 607	537	2 113 549	1 250 207	34 395 068	3 066 701	6 851 179
Фрунзенский район	519	509 736	26 623 787	9 041 072	803 983	6 339 570	2 872 860	888 450	42 198 698	9 010 129
Центральный район	868 038	252 224	33 856 847	23 278 315	2 410 877	19 855 530	4 111 645	521 232	8 094 084	33 405 637
<b>ВСЕГО</b>	<b>29 669 007</b>	<b>31 902 260</b>	<b>313 992 707</b>	<b>336 682 407</b>	<b>86 218 584</b>	<b>369 602 572</b>	<b>52 189 905</b>	<b>41 852 615</b>	<b>134 178 198</b>	<b>299 332 279</b>

## 8.7 Средняя дальность поездок

Благодаря детализации при учете перемещений был получен массив, содержащий начальную и финальную точку корреспонденции для каждой из максимум десяти корреспонденций.

Каждая пара адресов была обработана программным обеспечением с расчетом планируемого расстояния между двумя точками корреспонденции. Для расчета расстояния использовались платформа Яндекс.Карты. Важно понимать, что расстояние между каждой парой адресов автоматически рассчитывалось для проезда только на легковом автомобиле.

Средние расчётные расстояния для каждой пары районов показаны в таблице 8.7.1. Столбцы показывают район откуда была совершена корреспонденция, столбец показывает конечную точку корреспонденции.

Важно учитывать, что программная обработка показывает максимально короткий маршрут между двумя точками корреспонденции и может существенно отличаться от фактического расстояния, которое проехал пассажир.

**Таблица 8.7.1 СРЕДНЯЯ ДАЛЬНОСТЬ** расстояний поездок между Санкт-Петербургом и административно-промышленными центрами Ленинградской области, (среднее расстояние, километры, показаны районы, с числом опрошенных 30 и более)

Откуда Куда	Всеволожский район	Выборгский район	Выборгский район ЛО	Гатчинский район	Калининский район	Кировский район	Кировский район ЛО	Колпинский район	Красногвардейский район	Красносельский район	Курортный район	Ломоносовский район	Московский район	Невский район	Петродворцовый район	Приморский район	Пушкинский район	Тосненский район	Фрунзенский район	Центральный район
Адмиралтейский район	27,8	13,3	118,5	42,7	15,3	7,3	50,0	36,7	12,3	22,5	44,9		7,4	14,1	44,2	13,5	32,8	54,0	14,0	5,4
Василеостровский район	25,8	16,5	142,0	56,7	14,5	10,6						62,0	26,5	13,7	33,0	14,0			11,4	7,6
Всеволожский район	19,0	16,5	164,5	81,4	21,2	45,8	38,6	44,7	20,0	57,8	36,8	88,5	35,8	26,7	76,6	28,6	58,1		31,6	24,5
Выборгский район	14,8	5,1	123,7	71,0	6,1	31,1	66,0	53,0	18,7	49,3	32,9	66,1	32,1	22,3	59,6	6,5	55,0	85,5	35,6	14,4
Выборгский район ЛО	138,8	122,6	31,2	193,0	130,0	125,3	203,7	167,0		152,0	101,5		143,1		129,0	118,5	156,5		159,0	137,0
Гатчинский район	65,0	54,0		11,2	102,5	49,1	81,0	48,0	43,0	31,0	78,0	67,7	37,6	57,2	49,0	60,4	23,0	45,0	36,1	46,8
Калининский район	17,4	5,9	138,0	99,0	3,1	15,7		46,0	10,8	28,5			24,9	14,7	58,0	12,4	42,0	68,0	33,8	12,9
Кировский район	46,9	23,7	118,3	41,6	15,2	4,8	52,0	37,5	7,3	12,6	57,5	51,5	7,5	20,8	22,5	21,9	30,0	85,0	9,0	9,1
Кировский район ЛО	36,6	61,0	189,0	80,0		46,5	17,1	14,0	49,7		93,0		33,0	41,7	90,3	83,0	52,5		10,0	46,0
Колпинский район	44,0		168,6	54,0	47,0	37,5	24,3	4,4	28,7	37,5	80,5		25,8	25,0	28,5	53,0	19,7	36,8	18,3	30,2
Красногвардейский район	21,4	17,8		45,6	11,8	8,7	48,5	28,0	3,7	20,0	59,7	59,3	12,7	6,6	39,6	15,5	34,3	102,0	15,0	9,2
Красносельский район	61,9	60,0	156,3	30,3		11,0	65,0													
Кронштадтский район		47,0		78,0		53,0						59,0	23,0	23,0		68,0	27,0	36,3		53,0
Курортный район	38,6	35,6	109,0			59,3	92,0	67,0	58,0	64,4	7,2	52,0	52,1	54,0	41,2	28,0	66,0			39,0
Ломоносовский район	80,0	69,7		67,3	77,0	51,3			58,0	35,4	48,4	23,2	53,3	52,0	22,7	81,0	19,0		61,3	65,5
Московский район	38,6	25,8	150,9	37,4	29,4	8,6	46,0	23,5	11,0	20,9	51,6	47,0	4,2	14,1	43,2	28,1	14,8	64,0	8,4	9,0
Невский район	27,9	22,6	107,5	61,2	14,8	19,1	43,1	25,2	6,7	38,3	56,0	80,0	12,8	3,6	68,0	24,6	33,3	71,8	9,5	10,0
Петроградский район	25,1	12,0	133,3	59,8	9,0	14,3	57,0	36,0	11,4	34,3	32,3	67,0	10,3	14,9	47,2	12,6	30,8	76,3	23,0	6,2
Петродворцовый район	73,4	62,9	140,0	50,3		22,0	89,0	52,3	41,7	22,4	42,5	29,5	44,0	64,0	5,5	53,0	41,0		32,0	43,7
Приморский район	21,5	6,9	118,7	58,1	10,4	21,1	57,0	66,0	15,0	43,7	27,2	45,0	30,9	28,0	49,7	4,2	45,8	51,0	22,6	12,8
Пушкинский район	58,8	53,0	156,0	22,6	32,0	29,0	63,0	19,5	37,3	24,5	64,5		17,7	32,0	46,3	48,7	12,2	24,0	20,2	24,9
Тосненский район		80,7		53,5	60,0	70,0		40,7	101,0	94,0			56,8	80,3		76,3	41,7	22,5	56,8	56,7
Фрунзенский район	29,4	39,7	113,5	42,8	31,0	8,0	70,0	18,3	18,4	18,2		44,6	7,7	9,4	38,0	27,6	18,1	57,7	9,8	12,6
Центральный район	26,3	14,0	126,0	47,1	12,7	10,9	81,0	30,9	9,3	27,7	41,5	67,0	12,6	9,3	38,2	14,1	28,8	45,6	18,2	2,2

**Таблица 8.7.2 Дальность расстояний поездок между Санкт-Петербургом и административно-промышленными центрами Ленинградской области, (среднее расстояние, километры, будние дни, показаны районы, с числом опрошенных 30 и более)**

Откуда Куда	Всеволожский район	Выборгский район	Выборгский район ЛО	Гатчинский район	Калининский район	Кировский район	Кировский район ЛО	Колпинский район	Красногвардейский район	Красносельский район	Курортный район	Ломоносовский район	Московский район	Невский район	Петродворцовый район	Приморский район	Пушкинский район	Тосненский район	Фрунзенский район	Центральный район
Адмиралтейский район	28,0	13,3		40,2	15,7	7,6	50,0	36,7	12,4	22,0	44,2		8,9	15,3	51,3	17,5	49,5	54,0	10,0	5,3
Василеостровский район	27,4	14,3	142,0	57,0	14,5	7,7							26,5	11,3	46,5	15,0			11,8	7,6
Всеволожский район	15,0	17,7	155,0	66,5	20,3	46,5	31,0	44,7	18,8	56,0	23,0	100,0	33,0	25,2	76,3	24,8	59,5		34,5	24,4
Выборгский район	15,3	4,7	127,8	71,0	7,4	31,3	66,0	53,0	17,9	48,0	33,0	67,0	31,5	22,5	58,8	7,3	55,0	85,5	34,6	14,7
Выборгский район ЛО	180,0	108,7	32,4		130,0	142,0	192,0			160,0	106,0		149,0		143,0	122,1				137,0
Гатчинский район	65,0	54,0		11,3		40,0			36,3	32,0			36,1	43,7	49,0	59,6	26,3	45,0	41,0	46,8
Калининский район	16,8	7,1			4,7	15,4		46,0	11,4	25,0			17,5	14,3		10,3	42,0		30,5	13,5
Кировский район	44,3	27,3	141,0	37,7	14,8	4,7	48,5	42,0	5,2	13,3	57,5	56,1	6,8	22,0	22,5	21,8		85,0	10,0	9,0
Кировский район ЛО	39,0	61,0	189,0			55,0	15,4	14,0						39,8	112,0	88,0	49,0			46,0
Колпинский район	40,7		172,5		47,0	41,0	26,0	5,7	31,0	44,0	80,5		24,0	21,0		53,0	17,0	32,0	18,0	31,5
Красногвардейский район	19,2	16,8		41,5	11,5	5,2	49,0	31,0	4,7	21,4		62,0	13,3	6,7	62,0		28,0		18,5	9,1
Красносельский район	62,2		157,0	29,0		12,3			17,0	8,5	61,8	41,7	23,7	40,8	21,3	37,0	27,0		13,0	23,5
Кронштадтский район		47,0								60,0		23,0		68,0	37,0	37,0				
Курортный район	42,0	34,0				58,5		67,0		64,9	7,5	52,0	52,0		41,2	28,3	70,0			37,0
Ломоносовский район		68,0		75,0	77,0	58,5			62,0	50,8	49,4	22,0			22,0	81,0				
Московский район	37,1	23,9	146,6	36,5		8,0		20,0	11,5	19,3	51,0		4,3	13,4	46,5	26,8	15,0	64,2	8,8	9,9
Невский район	26,8	22,8	68,0	50,3	15,2	19,9	47,5	25,5	6,8	42,0		84,0	12,7	4,1	68,0	30,0	34,0	62,8	9,1	10,4
Петроградский район	25,0	12,7	133,3	52,0	9,0	12,3	57,0	36,0	11,4	33,2	33,3		9,6	14,3	47,0	14,5	32,0	60,5	21,5	5,5
Петродворцовый район	71,2	59,3	165,0	49,0		23,5	111,0	58,0	71,0	17,0	41,8	23,1	47,0	64,0	7,3	50,8	40,7		32,0	37,0
Приморский район	22,4	7,5	122,6	56,7	10,3	22,2		66,0		38,0	27,1		30,6	31,5	49,6	3,8	49,8	77,0	13,0	12,6
Пушкинский район	60,0	57,0	157,0	24,5	32,0			21,0	31,0	22,3	65,0		15,9	30,0	45,7	56,0	12,0	24,0	21,3	23,0
Тосненский район		80,7		53,5		86,0		35,0					61,5	70,0		77,0	41,7	20,8	57,7	62,0
Фрунзенский район	35,7	37,4		41,0	29,5	9,0		19,0	18,5	18,0		50,0	7,9	9,3	29,0	24,7	21,7	55,8	3,3	12,2
Центральный район	25,0	14,6		47,2	13,5	9,8		31,2	8,7	23,5	36,0		12,9	9,4	32,7	15,2	25,8	57,0	12,0	2,5

**Таблица 8.7.3 Дальность расстояний поездок между Санкт-Петербургом и административно-промышленными центрами Ленинградской области, (среднее расстояние, километры, выходные дни, показаны районы, с числом опрошенных 30 и более)**

Откуда Куда	Всеволожский район	Выборгский район	Выборгский район ЛО	Гатчинский район	Калининский район	Кировский район	Кировский район ЛО	Колпинский район	Красногвардейский район	Красносельский район	Курортный район	Ломоносовский район	Московский район	Невский район	Петродворцовый район	Приморский район	Пушкинский район	Тосненский район	Фрунзенский район	Центральный район
Адмиралтейский район	27,4	13,2	118,5	44,4	11,0	7,1			12,0	25,0	46,3		5,0	12,1	33,5	7,5	28,0		16,0	5,4
Василеостровский район	18,0	21,0		56,0		15,0						62,0		15,5	6,0	12,0			10,0	7,5
Всеволожский район	20,1	15,4	174,0	91,3	23,4	45,0	40,7		21,8	63,0	41,3	77,0	37,3	27,8	76,8	31,1	56,0		29,2	24,7
Выборгский район	14,4	5,7	122,7		4,8	30,8			23,5	50,0	32,9	65,8	33,6	21,3	60,3	5,5			37,5	14,0
Выборгский район ЛО	128,5	129,5	30,3	193,0		108,5	209,5	167,0		144,0	97,0		135,2		115,0	112,4	156,5		159,0	137,0
Гатчинский район				11,2	102,5	52,2	81,0	48,0	63,0	30,6	78,0	67,7	39,3	62,3		61,7	18,0		34,7	46,8
Калининский район	19,3	4,6	138,0	99,0	2,0	17,0			9,8	29,7			27,0	17,0	58,0	13,3		68,0	37,0	11,3
Кировский район	48,4	16,3	73,0	43,5	17,0	5,2	55,5	33,0	8,9	11,9		50,2	7,7	17,5	22,4	22,0	30,0		7,0	9,2
Кировский район ЛО	36,3			80,0		38,0	20,1	14,0	49,7		93,0		33,0	44,7	79,5	78,0	53,7		10,0	
Колпинский район	54,0		167,6	54,0		34,0	21,0	2,6	27,5	31,0			27,5	29,0	28,5	53,0	20,2	46,3	18,5	29,3
Красногвардейский район	24,6	22,0		62,0	12,5	13,0	48,3	25,0	2,5	19,2	59,7	59,0	10,7	6,0	31,3	15,5	40,5	102,0	11,5	9,8
Красносельский район	61,5	60,0	156,0	31,6		9,0	65,0		28,2	6,3	61,8	47,5	20,8		26,6	48,0	26,5			47,0
Кронштадтский район		47,0		78,0		53,0				58,0	23,0				17,0	36,0				53,0
Курортный район	36,3	35,8	109,0			61,0	92,0		58,0	63,9	7,0		52,3	54,0	41,1	27,7	62,0			41,0
Ломоносовский район	80,0	70,5		63,5		50,6			57,2	23,2	41,0	24,7	53,3	52,0	23,4		19,0		61,3	65,5
Московский район	39,5	28,6	162,3	38,4	29,4	8,7	46,0	27,0	9,8	21,6	52,0	47,0	4,1	20,0	41,0	30,8	14,6	63,5	8,0	6,7
Невский район	28,9	21,8	147,0	65,9	13,3	16,7	38,7	25,0	6,0	36,5	56,0	76,0	15,0	3,0		21,0	33,0	90,0	10,3	9,7
Петроградский район	25,2	11,3		61,8		16,9				37,0	31,6	67,0	12,7	17,0	47,3	10,6	29,5	108,0	26,0	12,0
Петродворцовый район	79,0	65,3	115,0	51,0		21,4	67,0	49,5	30,0	27,8	43,3	35,9	38,0		4,1	56,7	43,0			47,0
Приморский район	20,7	6,3	111,8	59,7	10,4	19,0	57,0		15,0	55,0	27,3	45,0	31,7	24,5	49,8	4,7	38,0	38,0	29,8	13,2
Пушкинский район	56,5	49,0	155,0	17,0		29,0	63,0	19,2	40,5	25,2	64,0		18,5	34,0	47,3	34,0	12,3		18,4	26,4
Тосненский район					60,0	54,0		52,0	101,0	94,0			55,2	90,5		76,0		24,7	54,0	55,6
Фрунзенский район	24,8	43,8	113,5	43,3	32,0	7,0	70,0	18,0	18,3	19,0		43,3	7,2	9,4	47,0	29,0	16,8	61,5	17,3	13,3
Центральный район	28,3	12,8	126,0	47,0	10,8	11,9	81,0	30,5	11,4	29,7	42,3	67,0	12,3	9,2	43,7	11,9	30,3	42,8	21,7	1,8

## 9 Мнение граждан о необходимых мерах по улучшению транспортного обслуживания и состояния транспортной инфраструктуры (по Южному и Восточному направлению Санкт-Петербурга)

Наиболее популярное предложение по улучшению транспортного обслуживания и состояния транспортной инфраструктуры по Южному и Восточному направлению Санкт-Петербурга – это **расширение существующих автодорог**. Такой ответ дали 41,3% опрошенных по выборке в целом. Причем, опрошенные в Ленинградской области давали такой ответ значительно чаще, чем жители Санкт-Петербурга (46,8% и 35,8%, соответственно). Мужчины значительно чаще, чем женщины говорили о расширении существующих автодорог (47,6% и 36%, соответственно).

На втором месте с небольшим отставанием - предложение по **строительству новых автодорог** (40,1%). Опрошенные Ленинградской области также чаще давали такой ответ по сравнению с респондентами Санкт-Петербурга (42,5% и 37,8%, соответственно). Мужчины значительно чаще, чем женщины говорили о строительстве новых автодорог (44,8% и 36,2%, соответственно).

Третье место занимает предложение **о создании новых автобусных маршрутов**. Его высказали 28,8% опрошенных. Респонденты Санкт-Петербурга говорили о необходимости создания новых автобусных маршрутов чаще, чем жители Ленинградской области (33,3% и 24,4%, соответственно). Создание новых автобусных маршрутов чаще волнует женщин, чем мужчин (32,8% и 24,1%, соответственно).

Также среди популярных ответов: увеличение числа автобусов на существующих маршрутах (26,3%), повышение комфортности автобусов (23,3%) и улучшение дорожной инфраструктуры (светофоры, заправки, стоянки и пр.) – 23,2%. Пожелание об улучшении дорожной инфраструктуры значительно чаще звучало от жителей Ленинградской области, чем от жителей Санкт-Петербурга (28,3% и 18%, соответственно).

Отдельно стоит подчеркнуть пожелание жителей Ленинградской области об увеличении числа парковочных мест (21,3%) и опрошенных Санкт-Петербурга о повышении комфортности остановочных пунктов (21,1%).

Мужчины чаще говорили о необходимости улучшения характеристик, связанных с использованием личного транспорта: (расширение существующих автодорог, строительство новых автодорог, улучшение дорожной инфраструктуры, увеличение парковочных мест).

Женщины чаще указывали на необходимость улучшения характеристик общественного транспорта: создание новых автобусных маршрутов, увеличение числа автобусов на существующих маршрутах, повышение комфортности автобусов и повышение комфортности остановочных пунктов.

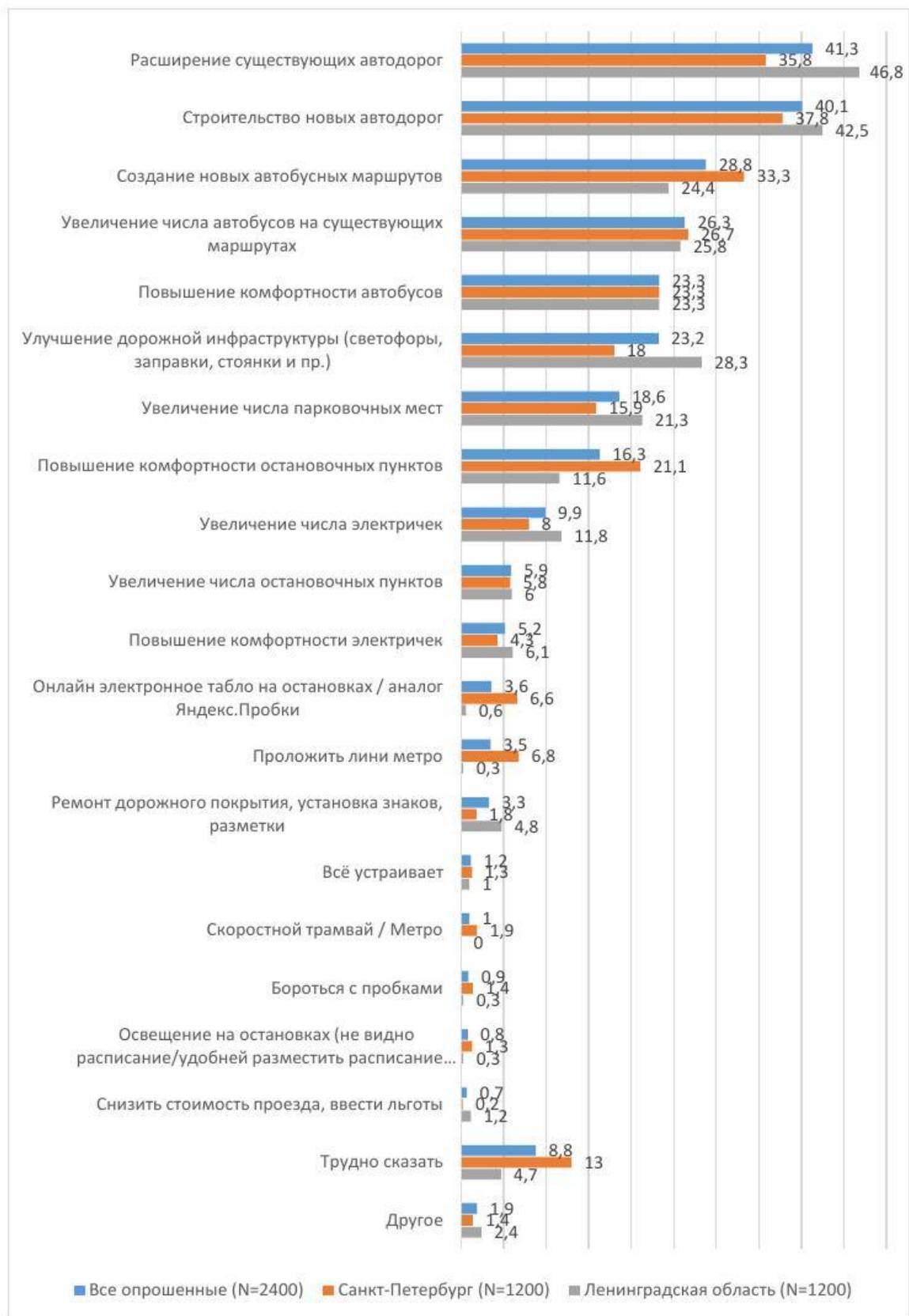


Рисунок 9.1 Распределение ответов на вопрос:  
*«Как Вы считаете, какие меры по улучшению транспортного обслуживания необходимо предпринять, если говорить о Южном и Восточном районах Санкт-Петербурга и примыкающим к ним районам Ленинградской области», (% от числа респондентов)*

В таблице 9.1. показан рейтинг мер по улучшению транспортного обслуживания в Южном и Восточном районах Санкт-Петербурга и примыкающим к ним районам Ленинградской области в зависимости от места проживания опрошенных.

**Таблица 9.1 Рейтинг мер по улучшению транспортного обслуживания в Южном и Восточном районах Санкт-Петербурга и примыкающим к ним районам Ленинградской области (% от числа респондентов)**

<b>Меры по улучшению транспортного обслуживания</b>	Все опрошенные (N=2400)	Санкт-Петербург (N=1200)	Ленинградская область (N=1200)
Расширение существующих автодорог	41,3	35,8	46,8
Строительство новых автодорог	40,1	37,8	42,5
Создание новых автобусных маршрутов	28,8	33,3	24,4
Увеличение числа автобусов на существующих маршрутах	26,3	26,7	25,8
Повышение комфортности автобусов	23,3	23,3	23,3
Улучшение дорожной инфраструктуры (светофоры, заправки, стоянки и пр.)	23,2	18,0	28,3
Увеличение числа парковочных мест	18,6	15,9	21,3
Повышение комфортности остановочных пунктов	16,3	21,1	11,6
Увеличение числа электричек	9,9	8,0	11,8
Увеличение числа остановочных пунктов	5,9	5,8	6,0
Повышение комфортности электричек	5,2	4,3	6,1
Онлайн электронное табло на остановках / аналог Яндекс.Пробки	3,6	6,6	0,6
Проложить линии метро	3,5	6,8	0,3
Ремонт дорожного покрытия, установка знаков, разметки	3,3	1,8	4,8
Всё устраивает	1,2	1,3	1,0
Скоростной трамвай / Метро	1,0	1,9	0,0
Бороться с пробками	0,9	1,4	0,3
Освещение на остановках (не видно расписание / удобней разместить расписание транспорта)	0,8	1,3	0,3
Снизить стоимость проезда, ввести льготы	0,7	0,2	1,2
Трудно сказать	8,8	13,0	4,7
Другое	1,9	1,4	2,4

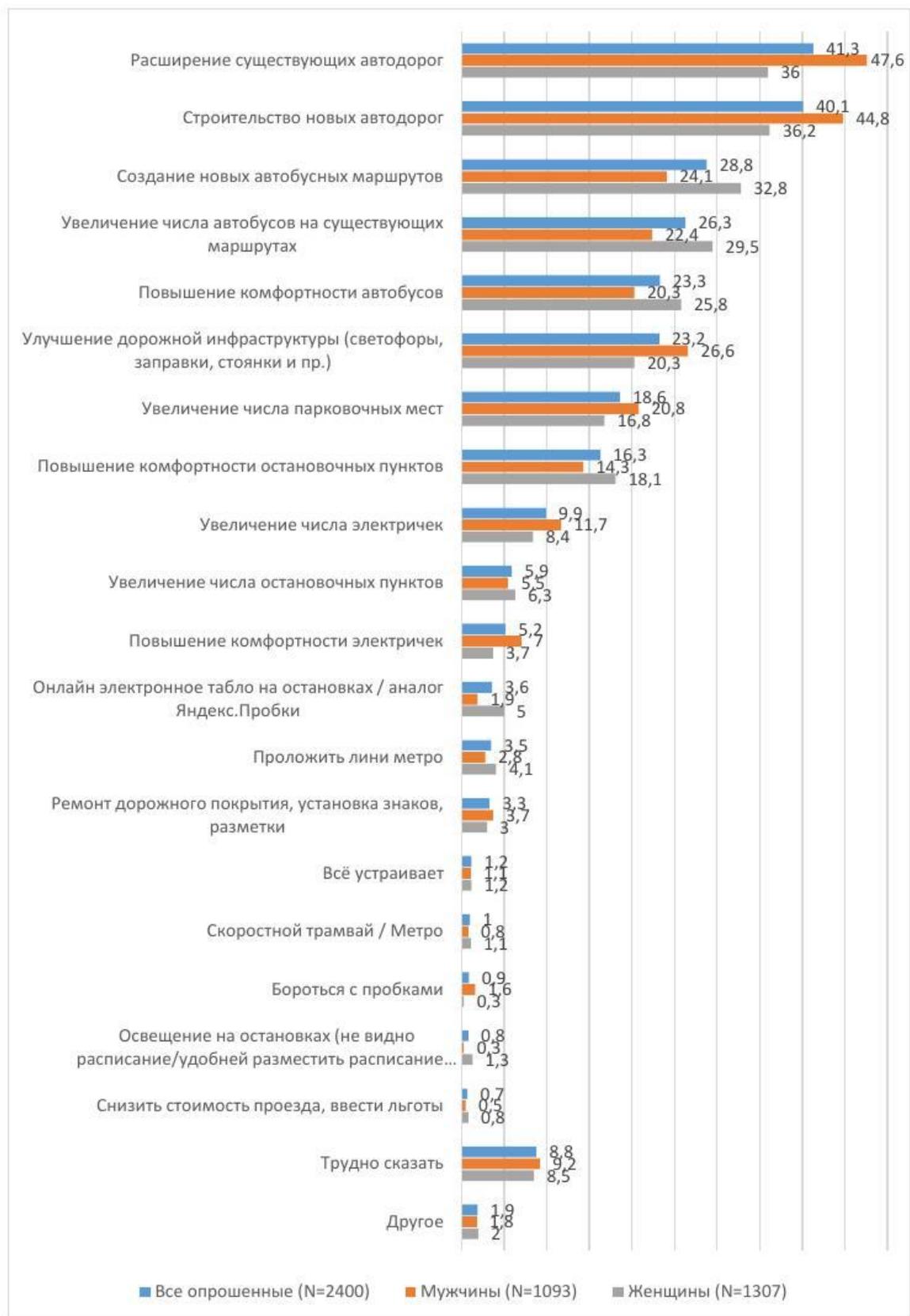


Рисунок 9.2 Распределение ответов на вопрос:  
*«Как Вы считаете, какие меры по улучшению транспортного обслуживания необходимо предпринять, если говорить о Южном и Восточном районах Санкт-Петербурга и примыкающим к ним районам Ленинградской области», (% от числа респондентов)*

В таблице 9.2. показан рейтинг мер по улучшению транспортного обслуживания в Южном и Восточном районах Санкт-Петербурга и примыкающим к ним районам Ленинградской области в зависимости от пола опрошенных.

**Таблица 9.2 Рейтинг мер по улучшению транспортного обслуживания в Южном и Восточном районах Санкт-Петербурга и примыкающим к ним районам Ленинградской области (% от числа респондентов)**

<b>Меры по улучшению транспортного обслуживания</b>	Все опрошенные (N=2400)	Мужчины (N=1093)	Женщины (N=1307)
Расширение существующих автодорог	41,3	47,6	36,0
Строительство новых автодорог	40,1	44,8	36,2
Создание новых автобусных маршрутов	28,8	24,1	32,8
Увеличение числа автобусов на существующих маршрутах	26,3	22,4	29,5
Повышение комфортности автобусов	23,3	20,3	25,8
Улучшение дорожной инфраструктуры (светофоры, заправки, стоянки и пр.)	23,2	26,6	20,3
Увеличение числа парковочных мест	18,6	20,8	16,8
Повышение комфортности остановочных пунктов	16,3	14,3	18,1
Увеличение числа электричек	9,9	11,7	8,4
Увеличение числа остановочных пунктов	5,9	5,5	6,3
Повышение комфортности электричек	5,2	7,0	3,7
Онлайн электронное табло на остановках / аналог Яндекс.Пробки	3,6	1,9	5,0
Проложить линии метро	3,5	2,8	4,1
Ремонт дорожного покрытия, установка знаков, разметки	3,3	3,7	3,0
Всё устраивает	1,2	1,1	1,2
Скоростной трамвай / Метро	1,0	0,8	1,1
Бороться с пробками	0,9	1,6	0,3
Освещение на остановках (не видно расписание / удобней разместить расписание транспорта)	0,8	0,3	1,3
Снизить стоимость проезда, ввести льготы	0,7	0,5	0,8
Трудно сказать	8,8	9,2	8,5
Другое	1,9	1,8	2,0

В таблице 9.3. показан рейтинг мер по улучшению транспортного обслуживания в Южном и Восточном районах Санкт-Петербурга и примыкающим к ним районам Ленинградской области в зависимости от возраста опрошенных.

**Таблица 9.3 Рейтинг мер по улучшению транспортного обслуживания в Южном и Восточном районах Санкт-Петербурга и примыкающим к ним районам Ленинградской области (% от числа респондентов)**

<b>Меры по улучшению транспортного обслуживания</b>	Все опрошенные (N=2400)	18-24 года (N=273)	25-34 года (N=493)	35-49 лет (N=612)	50 лет и старше (N=1022)
Расширение существующих автодорог	41,3	30,4	48,9	46,6	37,4
Строительство новых автодорог	40,1	36,3	45,6	45,1	35,5
Создание новых автобусных маршрутов	28,8	30,0	30,8	28,4	27,8
Увеличение числа автобусов на существующих маршрутах	26,3	33,7	26,4	23,7	25,7
Повышение комфортности автобусов	23,3	38,1	22,5	20,9	21,1
Улучшение дорожной инфраструктуры (светофоры, заправки, стоянки и пр.)	23,2	23,4	26,2	27,0	19,4
Увеличение числа парковочных мест	18,6	21,6	24,3	22,4	12,7
Повышение комфортности остановочных пунктов	16,3	20,9	18,5	14,9	15,0
Увеличение числа электричек	9,9	16,5	11,0	10,9	7,0
Увеличение числа остановочных пунктов	5,9	7,7	6,7	5,7	5,2
Повышение комфортности электричек	5,2	12,1	4,5	5,9	3,2
Онлайн электронное табло на остановках / аналог Яндекс.Пробки	3,6	2,9	3,2	2,6	4,5
Проложить линии метро	3,5	2,6	3,7	4,2	3,3
Ремонт дорожного покрытия, установка знаков, разметки	3,3	1,1	2,6	4,1	3,7
Всё устраивает	1,2	0,0	0,2	0,8	2,2
Скоростной трамвай / Метро	1,0	1,1	1,0	0,8	1,0
Бороться с пробками	0,9	0,4	1,0	1,0	0,9
Освещение на остановках (не видно расписание / удобней разместить расписание транспорта)	0,8	0,7	0,6	0,3	1,3
Снизить стоимость проезда, ввести льготы	0,7	1,1	0,2	0,5	0,9
Трудно сказать	8,8	5,9	6,7	9,0	10,6
Другое	1,9	1,5	2,0	1,3	2,3

Опрошенные 25-49 лет чаще сообщали о необходимости улучшения характеристик, связанных с использованием личного транспорта: (расширение существующих автодорог, строительство новых автодорог, улучшение дорожной инфраструктуры, увеличение парковочных мест).

Респонденты до 24 лет в основном говорят об улучшении общественного транспорта: создание увеличение числа автобусов на существующих маршрутах, повышение комфортности автобусов, увеличение числа и повышения комфортности электричек.

Пожелание расширения существующих автодорог наиболее актуально для **Кировского** района (66,3%) и **Всеволожского** района Ленинградской области (63,4%).

Строительство новых автодорог чаще всего звучало среди ответов респондентов **Красногвардейского** (72,5%), и **Кировского** (71,3%) районов.

О создании новых автобусных маршрутов чаще других говорили в **Красносельском** районе (80%). На втором месте по значимости – **Московский** район (69%).

**Московский** район также лидирует по числу ответов “увеличение числа автобусов на существующих маршрутах” (63%).

Повышение комфортности автобусов лидирует в **Красносельском** районе (76,3%).

Чаще всего об улучшении дорожной инфраструктуры говорили в **Ломоносовском** районе (53,8%). Стоит отметить, что эта мера наиболее актуальная для района в целом.

Повышение комфортности остановочных пунктов необходимо для **Красносельского** (77,5%) и **Московского** районов (68%).

Отдельно стоит отметить предложение опрошенных **Красносельского** района о создании электронного табло на остановках (аналог Яндекс.Пробки). Такое предложение высказали 50% респондентов. Так же 52,5% жителей этого района высказались за строительство метро, либо скоростного трамвая (27,5%).

При сравнительном анализе районов наименее проблемными выглядят **Василеостровский, Выборгский** и **Центральный** районы, где 80%, 77% и 76,7% соответственно затруднились дать конкретный ответ по мерам улучшения. Стоит оговориться, что эти районы расположены довольно далеко от Южного и Восточного районов Санкт-Петербурга и примыкающим к ним районам Ленинградской области. Поэтому опрошенные могут быть не осведомлены реальным состоянием транспортной системы.

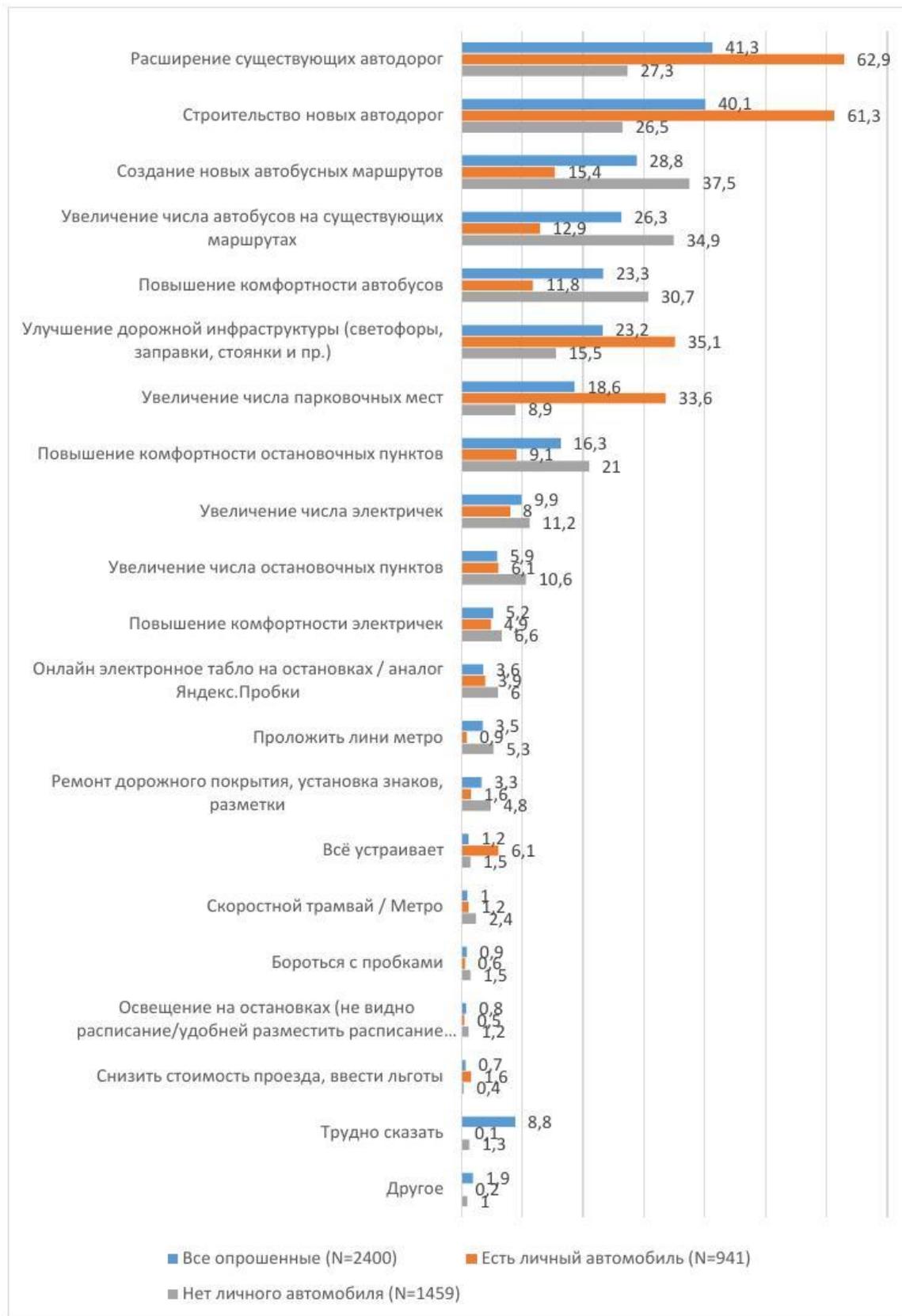


Рисунок 9.3 Распределение ответов на вопрос: «Как Вы считаете, какие меры по улучшению транспортного обслуживания необходимо предпринять, если говорить о Южном и Восточном районах Санкт-Петербурга и примыкающим к ним районам Ленинградской области», (% от числа респондентов)

В таблице 9.4. показан рейтинг мер по улучшению транспортного обслуживания в Южном и Восточном районах Санкт-Петербурга и примыкающим к ним районам Ленинградской области в зависимости от того, владеет или нет опрошенный личным автомобилем.

**Таблица 9.4 Рейтинг мер по улучшению транспортного обслуживания в Южном и Восточном районах Санкт-Петербурга и примыкающим к ним районам Ленинградской области (% от числа респондентов)**

<b>Меры по улучшению транспортного обслуживания</b>	Все опрошенные (N=2400)	Есть личный автомобиль (N=941)	Нет личного автомобиля (N=1459)
Расширение существующих автодорог	41,3	62,9	27,3
Строительство новых автодорог	40,1	61,3	26,5
Создание новых автобусных маршрутов	28,8	15,4	37,5
Увеличение числа автобусов на существующих маршрутах	26,3	12,9	34,9
Повышение комфортности автобусов	23,3	11,8	30,7
Улучшение дорожной инфраструктуры (светофоры, заправки, стоянки и пр.)	23,2	35,1	15,5
Увеличение числа парковочных мест	18,6	33,6	8,9
Повышение комфортности остановочных пунктов	16,3	9,1	21
Увеличение числа электричек	9,9	8	11,2
Увеличение числа остановочных пунктов	5,9	6,1	10,6
Повышение комфортности электричек	5,2	4,9	6,6
Онлайн электронное табло на остановках / аналог Яндекс.Пробки	3,6	3,9	6
Проложить линии метро	3,5	0,9	5,3
Ремонт дорожного покрытия, установка знаков, разметки	3,3	1,6	4,8
Всё устраивает	1,2	6,1	1,5
Скоростной трамвай / Метро	1	1,2	2,4
Бороться с пробками	0,9	0,6	1,5
Освещение на остановках (не видно расписание / удобней разместить расписание транспорта)	0,8	0,5	1,2
Снизить стоимость проезда, ввести льготы	0,7	1,6	0,4
Трудно сказать	8,8	0,1	1,3
Другое	1,9	0,2	1

В таблице 9.5. показан рейтинг мер по улучшению транспортного обслуживания в Южном и Восточном районах Санкт-Петербурга и примыкающим к ним районам Ленинградской области в зависимости района проживания опрошенных.

**Таблица 9.5 Рейтинг мер по улучшению транспортного обслуживания в Южном и Восточном районах Санкт-Петербурга и примыкающим к ним районам Ленинградской области. Часть 1 (% от числа респондентов)<sup>104</sup>**

<b>Меры по улучшению транспортного обслуживания</b>	Все опрошенные (N=2400)	Адмиралтейский район (N=20)	Василеостровский район (N=20)	Выборгский район (N=100)	Калининский район (N=100)	Кировский район (N=80)	Колпинский район (N=50)
Расширение существующих автодорог	41,3	20	-	13	45	66,3	42
Строительство новых автодорог	40,1	20	-	12	56	71,3	24
Создание новых автобусных маршрутов	28,8	30	5	5	24	16,3	28
Увеличение числа автобусов на существующих маршрутах	26,3	15	-	5	11	17,5	28
Повышение комфортности автобусов	23,3	15	-	5	10	3,8	14
Улучшение дорожной инфраструктуры (светофоры, заправки, стоянки и пр.)	23,2	-	-	5	36	21,3	26
Увеличение числа парковочных мест	18,6	35	-	2	11	5	10
Повышение комфортности остановочных пунктов	16,3	20	-	6	2	2,5	10
Увеличение числа электричек	9,9	10	-	1	15	-	14
Увеличение числа остановочных пунктов	5,9	45	-	5	2	2,5	4
Повышение комфортности электричек	5,2	5	-	1	6	-	16
Онлайн электронное табло на остановках / аналог Яндекс.Пробки	3,6	-	-	-	-	-	-
Проложить линии метро	3,5	-	20	4	3	-	2
Ремонт дорожного покрытия, установка знаков, разметки	3,3	-	-	1	1	-	6
Всё устраивает	1,2	-	-	3	1	-	-
Скоростной трамвай / Метро	1	-	-	-	-	-	-
Бороться с пробками	0,9	-	-	2	-	-	2
Освещение на остановках (не видно расписание / удобней разместить расписание транспорта)	0,8	-	-	-	-	-	-
Снизить стоимость проезда, ввести льготы	0,7	-	-	-	-	-	-
Трудно сказать	8,8	10	80	77	4	-	10
Другое	1,9	-	-	1	1	-	2

<sup>104</sup> Районы, в которых было получено 20 и менее оценок, указаны в таблицах и рисунках, но не включены в описательную часть ввиду высокой статистической погрешности таких оценок.

**Таблица 9.6 Рейтинг мер по улучшению транспортного обслуживания в Южном и Восточном районах Санкт-Петербурга и примыкающим к ним районам Ленинградской области. Часть 2 (% от числа респондентов)<sup>105</sup>**

<b>Меры по улучшению транспортного обслуживания</b>	Все опрошенные (N=2400)	Красногвардейский район (N=80)	Красносельский район (N=80)	Крошталдтский район (N=10)	Курортный район (N=80)	Московский район (N=100)	Невский район (N=100)
Расширение существующих автодорог	41,3	60	32,5	30	38,8	33	36
Строительство новых автодорог	40,1	72,5	33,8	30	36,3	30	56
Создание новых автобусных маршрутов	28,8	31,3	80	30	38,8	69	20
Увеличение числа автобусов на существующих маршрутах	26,3	15	55	10	45	63	18
Повышение комфортности автобусов	23,3	10	76,3	10	41,3	52	8
Улучшение дорожной инфраструктуры (светофоры, заправки, стоянки и пр.)	23,2	23,8	3,8	50	12,5	5	15
Увеличение числа парковочных мест	18,6	8,8	17,5	40	10	30	8
Повышение комфортности остановочных пунктов	16,3	2,5	77,5	-	28,7	68	5
Увеличение числа электричек	9,9	13,8	-	-	11,3	4	8
Увеличение числа остановочных пунктов	5,9	3,8	6,3	10	3,8	3	3
Повышение комфортности электричек	5,2	1,3	1,3	-	1,3	4	2
Онлайн электронное табло на остановках / аналог Яндекс.Пробки	3,6	-	50	-	3,8	26	-
Проложить линии метро	3,5	3,8	52,5	-	-	3	5
Ремонт дорожного покрытия, установка знаков, разметки	3,3	-	-	10	1,3	4	-
Всё устраивает	1,2	-	-	-	-	-	-
Скоростной трамвай / Метро	1	-	27,5	-	-	-	-
Бороться с пробками	0,9	-	7,5	-	1,3	-	-
Освещение на остановках (не видно расписание / удобней разместить расписание транспорта)	0,8	-	8,8	-	5	1	-
Снизить стоимость проезда, ввести льготы	0,7	-	-	-	1,3	-	-
Трудно сказать	8,8	-	-	-	2,5	-	3
Другое	1,9	-	6,3	10	1,3	1	1

<sup>105</sup> Районы, в которых было получено 20 и менее оценок, указаны в таблицах и рисунках, но не включены в описательную часть ввиду высокой статистической погрешности таких оценок.

**Таблица 9.7 Рейтинг мер по улучшению транспортного обслуживания в Южном и Восточном районах Санкт-Петербурга и примыкающим к ним районам Ленинградской области. Часть 3 (% от числа респондентов)<sup>106</sup>**

<b>Меры по улучшению транспортного обслуживания</b>	Все опрошенные (N=2400)	Петроградский район (N=20)	Петродворцовый район (N=50)	Приморский район (N=100)	Пушкинский район (N=100)	Фрунзенский район (N=80)	Центральный район (N=30)
Расширение существующих автодорог	41,3	50	28	25	40	28,7	16,7
Строительство новых автодорог	40,1	50	30	25	33	26,3	16,7
Создание новых автобусных маршрутов	28,8	30	30	32	55	18,8	3,3
Увеличение числа автобусов на существующих маршрутах	26,3	30	28	24	41	16,3	3,3
Повышение комфортности автобусов	23,3	25	26	6	47	20	3,3
Улучшение дорожной инфраструктуры (светофоры, заправки, стоянки и пр.)	23,2	5	46	23	16	26,3	13,3
Увеличение числа парковочных мест	18,6	20	20	19	24	37,5	13,3
Повышение комфортности остановочных пунктов	16,3	30	14	5	43	15	3,3
Увеличение числа электричек	9,9	10	8	16	6	13,8	-
Увеличение числа остановочных пунктов	5,9	45	6	8	7	5	3,3
Повышение комфортности электричек	5,2	5	10	3	9	10	-
Онлайн электронное табло на остановках / аналог Яндекс.Пробки	3,6	-	-	-	9	1,3	-
Проложить линии метро	3,5	-	2	7	5	5	-
Ремонт дорожного покрытия, установка знаков, разметки	3,3	-	10	1	5	-	-
Всё устраивает	1,2	-	6	-	3	5	6,7
Скоростной трамвай / Метро	1	-	-	-	1	-	-
Бороться с пробками	0,9	-	-	-	6	-	3,3
Освещение на остановках (не видно расписание / удобней разместить расписание транспорта)	0,8	-	-	-	4	-	-
Снизить стоимость проезда, ввести льготы	0,7	-	-	-	1	-	-
Трудно сказать	8,8	5	4	19	2	-	76,7
Другое	1,9	-	6	1	-	1,3	-

<sup>106</sup> Районы, в которых было получено 20 и менее оценок, указаны в таблицах и рисунках, но не включены в описательную часть ввиду высокой статистической погрешности таких оценок.

**Таблица 9.8 Рейтинг мер по улучшению транспортного обслуживания в Южном и Восточном районах Санкт-Петербурга и примыкающим к ним районам Ленинградской области. Часть 4 (% от числа респондентов)<sup>107</sup>**

<b>Меры по улучшению транспортного обслуживания</b>	Все опрошенные (N=2400)	Выборгский район ЛО (N=220)	Всеволожский район ЛО (N=380)	Гатчинский район ЛО (N=260)	Кировский район ЛО (N=120)	Ломоносовский район ЛО (N=80)	Тосненский район ЛО (N=140)
Расширение существующих автодорог	41,3	42,3	63,4	38,5	34,2	41,3	37,9
Строительство новых автодорог	40,1	33,2	63,9	30	20	45	40
Создание новых автобусных маршрутов	28,8	15,9	27,9	25,8	21,7	25	27,9
Увеличение числа автобусов на существующих маршрутах	26,3	23,6	22,1	26,2	32,5	27,5	32,1
Повышение комфортности автобусов	23,3	32,3	12,9	28,5	18,3	22,5	32,9
Улучшение дорожной инфраструктуры (светофоры, заправки, стоянки и пр.)	23,2	35,9	27,6	27,3	9,2	53,8	22,1
Увеличение числа парковочных мест	18,6	42,7	10,5	23,1	18,3	15	19,3
Повышение комфортности остановочных пунктов	16,3	20,5	3,9	11,5	14,2	12,5	15,7
Увеличение числа электричек	9,9	5,5	5	15	9,2	16,3	34,3
Увеличение числа остановочных пунктов	5,9	7,3	3,9	7,3	5,8	6,3	7,1
Повышение комфортности электричек	5,2	3,2	3,4	9,6	1,7	5	15,7
Онлайн электронное табло на остановках / аналог Яндекс.Пробки	3,6	0,9	-	0,8	-	3,8	-
Проложить линии метро	3,5	-	0,3	0,4	-	-	0,7
Ремонт дорожного покрытия, установка знаков, разметки	3,3	13,6	1,1	2,7	1,7	6,3	6,4
Всё устраивает	1,2	0,9	-	1,9	-	5	0,7
Скоростной трамвай / Метро	1	-	-	-	-	-	-
Бороться с пробками	0,9	-	-	0,8	1,7	-	-
Освещение на остановках (не видно расписание / удобней разместить расписание транспорта)	0,8	0,5	-	0,8	-	1,3	-
Снизить стоимость проезда, ввести льготы	0,7	3,2	-	0,8	2,5	-	1,4
Трудно сказать	8,8	2,3	4,2	7,3	8,3	2,5	2,9
Другое	1,9	2,3	1,1	4,2	2,5	3,8	2,1

<sup>107</sup> Районы, в которых было получено 20 и менее оценок, указаны в таблицах и рисунках, но не включены в описательную часть ввиду высокой статистической погрешности таких оценок.

Наибольшее число пожеланий высказали опрошенные **Красносельского** района. В среднем, каждый опрошенный назвал от 5 до 6 мер по улучшению транспортного обслуживания в Южном и Восточном районах Санкт-Петербурга и примыкающим к ним районам Ленинградской области.

Тройка наиболее необходимых мер по улучшению ситуации для этого района: создание новых автобусных маршрутов (80%), повышение комфортности автобусов (76,3%) и повышение комфортности остановочных пунктов (77,5%).

На втором месте по общему числу предложений – **Московский** район. Каждый опрошенный назвал, в среднем, 4 меры для улучшения транспортной ситуации.

Среди аспектов, требующих улучшения в районе: создание новых автобусных маршрутов (69%), повышение комфортности остановочных пунктов (68%) и увеличение числа автобусов на существующих маршрутах (63%).

Замыкает тройку наиболее проблемных районов **Пушкинский**. Здесь каждый опрошенный, в среднем, указал 3 меры для улучшения транспортного обслуживания.

Создание новых автобусных маршрутов (55%), повышение комфортности автобусов (47%) и повышение комфортности остановочных пунктов (43%) в списке приоритетов для жителей района.

## 10 Приложение к Методике социологического исследования. Анкета

Здравствуйте! Сейчас выполняется исследование в рамках комплексного развития транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области. Пожалуйста, ответьте на несколько вопросов. Опрос займёт около 5 минут.

1. Укажите место Вашего фактического проживания

2. Укажите Ваш пол (квотирующий параметр):

1  мужской

2  женский

3. Сколько Вам полных лет (квотирующий параметр)? \_\_\_\_\_

4. Пожалуйста, расскажите о Ваших передвижениях в последний **будний** день (например, вчера), начиная с первой поездки, которую вы совершаете, – откуда и куда вы направляетесь, во сколько выходите и сколько занимает дорога, а также способ передвижения. Опишите таким образом все поездки за обычный день. Под поездкой следует понимать одно перемещение от пункта отправления к пункту назначения.

*ОЧЕНЬ ВАЖНО: ДОБЕЙТЕСЬ ОТ РЕСПОНДЕНТА ПОЛНОГО ОПИСАНИЯ ЦЕПОЧКИ ИСПОЛЬЗУЕМЫХ ВИДОВ ТРАНСПОРТА, ЧТОБЫ ОН УКАЗЫВАЛ НЕ ТОЛЬКО ОСНОВНОЙ ТРАНСПОРТ, НО И НЕ ЗАБЫВАЛ ПРО ВСПОМОГАТЕЛЬНЫЕ.*

№ передвижения	Название населенного пункта, улицы и номер дома		Время выхода из дома (начала поездки)		Затраты времени на поездку в транспорте, мин							
	Откуда	Куда	час	мин	Легковой а\м или мотоцикл	Метро	Коммерческий транспорт - маршрутное такси («маршрутка»)	Общественный наземный транспорт (автобус, трамвай, троллейбус)	Электричка	Велосипед	Альтернативные виды транспорта (самокат, гироскутер, сегвей, моноколесо и пр.)	Пешком
Пример:	СПб, Кораблестроителей, 22	СПб, ул.Восстания, 3	08	05	--	10	15	-	-	-	-	-
1												
2												
3												

5. Пожалуйста, расскажите о Ваших передвижениях в последний выходной день, начиная с первой поездки, которую вы совершаете, – откуда и куда вы направляетесь, во сколько выходите и сколько занимает дорога, а также способ передвижения. Опишите таким образом все поездки за обычный день. Под поездкой следует понимать одно перемещение от пункта отправления к пункту назначения.

№ передвижения	Название населенного пункта, улицы и номер дома		Время выхода из дома (начала поездки)		Затраты времени на поездку в транспорте, мин							
	Откуда	Куда	час	мин	Легковой авт или мотоцикл	Метро	Коммерческий транспорт - маршрутное такси («маршрутка»)	Общественный наземный транспорт (автобус, трамвай, троллейбус)	Электричка	Велосипед	Альтернативные виды транспорта (самокат, гироскутер, сегвей, моноколесо и пр.)	Пешком
Пример:	СПб, Кораблестроителей, 22	СПб, ул.Восстания, 3	08	05	-	10	15	-	-	-	-	-
1												
2												
3												
4												

6. Сейчас Вы описали свои передвижения за типичный осенний будний и выходной день. Скажите, пожалуйста, каким было количество Ваших поездок в типичный будний ЛЕТНИЙ день по сравнению с нынешним моментом?

1	Таким же
2	Больше (УТОЧНИТЕ, НА СКОЛЬКО %)
3	Меньше (УТОЧНИТЕ, НА СКОЛЬКО %)

7. А каким было количество Ваших поездок в типичный выходной ЛЕТНИЙ день по сравнению с нынешним моментом?

1	Таким же
2	Больше (УТОЧНИТЕ, НА СКОЛЬКО %)
3	Меньше (УТОЧНИТЕ, НА СКОЛЬКО %)

8. Есть ли у Вас личный автомобиль?

1	да	2	Нет → переход к вопросу 12
---	----	---	----------------------------

9. Как часто Вы его используете?

1	Каждый день
2	Несколько раз в неделю
3	Только в выходные дни
4	Несколько раз в месяц и менее

10. При каких условиях Вы бы стали пользоваться преимущественно общественным транспортом? (можно отметить несколько вариантов).

1	Вырастет стоимость бензина
2	Ухудшится моё материальное состояние
3	Ухудшится ситуация с пробками на дорогах/ время пути на машине начнёт превышать время пути на общественном транспорте
4	Ни при каких обстоятельствах не стану пользоваться общественным транспортом
5	- оптимизируют расписание работы общественного транспорта
6	- повысится комфортабельность проезда в общественном транспорте
7	- увеличится количество перехватывающих парковок
8	- другие улучшения (записать) _____.

11. Пользовались ли Вы в течение последних 12 месяцев следующими официальными перехватывающими парковками, расположенными возле крупных транспортных узлов? (отметьте все официальные перехватывающие парковки, которыми вы пользовались).

1	Волковская
2	Бухарестская
3	Гражданский проспект
4	Кировский завод
5	Купчино
6	Ладожская
7	Ленинский проспект
8	Обухово
9	Парнас
10	Площадь Александра Невского
11	Политехническая

12	Проспект Просвещения
13	Ничего из этого

**12. Пользуетесь ли вы велосипедом или другими альтернативными видами транспорта (самокат, гироскутер, сегвей, моноколесо и пр.)?**

1	да	2	Нет → переход к вопросу 15
---	----	---	----------------------------

**13. Пользуетесь ли Вы ими в будний день? (возможно несколько вариантов).**

1	Да, для отдыха / спорта
2	Да, для того, чтобы доехать до нужного мне места
3	Нет

**14. Пользуетесь ли Вы ими в выходной день? (возможно несколько вариантов).**

1	Да, для отдыха / спорта
2	Да, для того, чтобы доехать до нужного мне места
3	Нет

**15. Отметьте, пожалуйста, три вида транспорта, которыми Вы пользуетесь чаще всего: необходимо отметить до трех ответов, меньше – только в случаях, когда человек просто не пользуется другими видами транспорта**

1	Автобус
2	Троллейбус
3	Трамвай
4	Коммерческий транспорт (Маршрутное такси «маршрутка»)
5	Электричка
6	Метро
7	Легковой автомобиль
8	Ничего из вышеперечисленного

ДАЛЬНЕЙШИЕ ВОПРОСЫ ДАННОГО БЛОКА ЗАДАЮТСЯ ТОЛЬКО ПО ТРЕМ ВИДАМ ТРАНСПОРТА, ОТМЕЧЕННЫМ РЕСПОНДЕНТОМ В ВОПРОСЕ 15.

Пожалуйста, оцените, насколько Вы удовлетворены или не удовлетворены следующими аспектами работы разных видов транспорта в Санкт-Петербурге и Ленинградской области по типичным маршрутам Вашего следования. Оценивайте по шкале от 1 до 5 баллов, где 1 балл – совершенно не удовлетворён, 5 баллов – полностью доволен:

	Наземный общественный транспорт (автобусы, троллейбусы, трамваи) (вопрос задается тем, кто отметил хотя бы один из вариантов 1, 2, 3 в вопросе 14)	Баллы					Затрудня- юсь ответить
		1 <i>Совершен но не удовлетв орен</i>	2 <i>Скорее не удовлетв орен</i>	3 <i>Отчасти удовлетв орен, отчасти нет</i>	4 <i>Скорее удовлетв орен</i>	5 <i>Полнос тью удовле творен</i>	
16.	Удобство расписания	1	2	3	4	5	99
17.	Интервал движения	1	2	3	4	5	99

18.	Вместимость транспорта	1	2	3	4	5	99
19.	Качество транспорта (комфорт)	1	2	3	4	5	99
20.	Безопасность	1	2	3	4	5	99
21.	Количество остановочных пунктов	1	2	3	4	5	99
22.	Обустройство остановочных пунктов	1	2	3	4	5	99
23.	Безопасность остановочных пунктов	1	2	3	4	5	99
24.	Информационные сервисы на остановках	1	2	3	4	5	99
25.	Безопасность подходов к остановкам	1	2	3	4	5	99
26.	Удобство оплаты проезда	1	2	3	4	5	99
27.	Стоимость проезда	1	2	3	4	5	99

28. (вопрос только для тех, кто отметил хотя бы один из вариантов 1, 2, 3 в вопросе 14) **Скажите, Вы обычно оплачиваете проезд на наземном общественном транспорте отдельно за каждую поездку или же у Вас есть проездной билет?**

1	Оплачиваю отдельно каждую поездку
2	Есть проездной билет (месячный)
3	Есть проездной билет (на количество поездок)
4	Есть единый электронный билет («Электронный кошелек»)
5	Другое

	Коммерческий наземный транспорт – маршрутные такси («маршрутки») (вопрос задается тем, кто отметил данный вид транспорта в вопросе 14)	Баллы					Затрудняюсь ответить
		1 <i>Совершен но не удовлетв орен</i>	2 <i>Скорее не удовлетв орен</i>	3 <i>Отчасти удовлетв орен, отчасти нет</i>	4 <i>Скорее удовлетв орен</i>	5 <i>Полнос тью удовле творен</i>	
29.	Удобство расписания	1	2	3	4	5	99
30.	Интервал движения	1	2	3	4	5	99
31.	Вместимость транспорта	1	2	3	4	5	99
32.	Качество транспорта (комфорт)	1	2	3	4	5	99
33.	Безопасность	1	2	3	4	5	99
34.	Количество остановочных пунктов	1	2	3	4	5	99
35.	Обустройство остановочных пунктов	1	2	3	4	5	99
36.	Безопасность остановочных пунктов	1	2	3	4	5	99
37.	Информационные сервисы на остановках	1	2	3	4	5	99
38.	Безопасность подходов к остановкам	1	2	3	4	5	99
39.	Удобство оплаты проезда	1	2	3	4	5	99
40.	Стоимость проезда	1	2	3	4	5	99

	<b>Электричка</b> (вопрос задается тем, кто отметил данный вид транспорта в вопросе 14)	<b>Баллы</b>					<b>Затрудняюсь ответить</b>
		<b>1</b> <i>Совершен но не удовлетв орен</i>	<b>2</b> <i>Скорее не удовлетв орен</i>	<b>3</b> <i>Отчасти удовлетв орен, отчасти нет</i>	<b>4</b> <i>Скорее удовлетв орен</i>	<b>5</b> <i>Полнос тью удовле творен</i>	
41.	Удобство расписания	1	2	3	4	5	99
42.	Интервал движения электричек	1	2	3	4	5	99
43.	Вместимость электричек	1	2	3	4	5	99
44.	Качество электричек (комфорт)	1	2	3	4	5	99
45.	Безопасность электричек	1	2	3	4	5	99
46.	Количество остановочных пунктов (станций)	1	2	3	4	5	99
47.	Обустройство остановочных пунктов (станций)	1	2	3	4	5	99
48.	Безопасность остановочных пунктов (станций)	1	2	3	4	5	99
49.	Информационные сервисы на остановках (станциях)	1	2	3	4	5	99
50.	Обустроенность подземных/наземных переходов к станциям	1	2	3	4	5	99
51.	Удобство оплаты проезда (виды оплаты проезда (наличный и безналичный расчет), проездные билеты (разовые, абонементы, единые))	1	2	3	4	5	99
52.	Стоимость проезда	1	2	3	4	5	99

53. (вопрос только для тех, кто отметил вариант 5 в вопросе 14) Скажите, Вы обычно оплачиваете проезд в электричке отдельно за каждую поездку или же у Вас есть проездной билет?

1	Оплачиваю отдельно каждую поездку
2	Есть проездной билет (месячный)
3	Есть проездной билет (на количество поездок)
4	Другое

	<b>Метро</b> (вопрос задается тем, кто отметил данный вид транспорта в вопросе 14)	<b>Баллы</b>					<b>Затрудняюсь ответить</b>
		<b>1</b> <i>Совершен но не удовлетв орен</i>	<b>2</b> <i>Скорее не удовлетв орен</i>	<b>3</b> <i>Отчасти удовлетв орен, отчасти нет</i>	<b>4</b> <i>Скорее удовлетв орен</i>	<b>5</b> <i>Полнос тью удовле творен</i>	
54.	Удобство расписания	1	2	3	4	5	99
55.	Интервал движения поездов	1	2	3	4	5	99
56.	Вместимость вагонов	1	2	3	4	5	99
57.	Качество вагонов (комфорт)	1	2	3	4	5	99
58.	Безопасность в вагонах	1	2	3	4	5	99

59.	Количество станций	1	2	3	4	5	99
60.	Обустройство станций	1	2	3	4	5	99
61.	Безопасность станций	1	2	3	4	5	99
62.	Информационные сервисы на станциях	1	2	3	4	5	99
63.	Безопасность подходов / обустроенность подземных переходов к станциям	1	2	3	4	5	99
64.	Удобство оплаты проезда (виды оплаты проезда (наличный и безналичный расчет), проездные билеты (разовые, абонементы, единые))	1	2	3	4	5	99
65.	Стоимость проезда	1	2	3	4	5	99

66. (вопрос только для тех, кто отметил вариант 6 в вопросе 14) Скажите, Вы обычно оплачиваете проезд в метро отдельно за каждую поездку или же у Вас есть проездной билет?

1	Оплачиваю отдельно каждую поездку
2	Есть проездной билет (месячный)
3	Есть проездной билет (на количество поездок)
4	Есть единый электронный билет («Электронный кошелек»)
5	Другое

	Дорожная инфраструктура в Санкт-Петербурге по маршрутам Вашего следования (вопрос задается только тем, у кого есть личный автомобиль в регулярном пользовании – ответ 1 в вопросе 8)	Баллы					Затрудняюсь ответить
		1 <i>Совершен но не удовлетв орен</i>	2 <i>Скорее не удовлетв орен</i>	3 <i>Отчасти удовлетв орен, отчасти нет</i>	4 <i>Скорее удовлетв орен</i>	5 <i>Полнос тью удовле творен</i>	
67.	Качество дорожного покрытия	1	2	3	4	5	99
68.	Ширина проезжей части	1	2	3	4	5	99
69.	Дорожные знаки и разметка	1	2	3	4	5	99
70.	Светофорное регулирование	1	2	3	4	5	99
71.	Информационные указатели	1	2	3	4	5	99
72.	Наличие и вместимость парковок у дома / работы	1	2	3	4	5	99
73.	Наличие и вместимость перехватывающих парковок	1	2	3	4	5	99

	Дорожная инфраструктура в Ленинградской области по маршрутам Вашего следования (вопрос задается только тем, у кого есть личный автомобиль в регулярном пользовании – ответ 1 в вопросе 8)	Баллы					Затрудняюсь ответить
		1 <i>Совершен но не удовлетв орен</i>	2 <i>Скорее не удовлетв орен</i>	3 <i>Отчасти удовлетв орен, отчасти нет</i>	4 <i>Скорее удовлетв орен</i>	5 <i>Полнос тью удовле творен</i>	

74.	Качество дорожного покрытия	1	2	3	4	5	99
75.	Ширина проезжей части	1	2	3	4	5	99
76.	Дорожные знаки и разметка	1	2	3	4	5	99
77.	Светофорное регулирование	1	2	3	4	5	99
78.	Информационные указатели	1	2	3	4	5	99
79.	Наличие и вместимость парковок у дома / работы	1	2	3	4	5	99
80.	Наличие и вместимость перехватывающих парковок	1	2	3	4	5	99

**81. Как Вы считаете, какие меры по улучшению транспортного обслуживания необходимо предпринять, если говорить о Южном и Восточном районах Санкт-Петербурга и примыкающим к ним районам Ленинградской области (показывается карта): (возможно любое число ответов)**

1	Строительство новых автодорог
2	Расширение существующих автодорог
3	Улучшение дорожной инфраструктуры (светофоры, заправки, стоянки и пр.)
4	Увеличение числа парковочных мест
5	Увеличение числа автобусов на существующих маршрутах
6	Создание новых автобусных маршрутов
7	Повышение комфортности автобусов
8	Увеличение числа остановочных пунктов
9	Повышение комфортности остановочных пунктов
10	Увеличение числа электричек
11	Повышение комфортности электричек
12	Другое (записать) _____

**А теперь, пожалуйста, ответьте на несколько дополнительных вопросов о себе.**

**82. Ваша занятость (отметить все подходящие варианты – например, если Вы работаете и учитесь, следует отметить варианты 1 и 2 и т.д.)**

1	Студент
2	Работающий по найму (специалист, служащий)
3	Работающий по найму (руководитель среднего / высшего звена)
4	Предприниматель, владелец бизнеса, самозанятое население
5	Пенсионер
6	Неработающий/домохозяйка
7	Другое (записать) _____

**83. (только для жителей Ленинградской области) Укажите, пожалуйста, в каком типе застройки Вы живете:**

1	Многоэтажные дома, построенные до 2010 г.
2	Многоэтажные дома, построенные после 2010 г.
3	Индивидуальный дом в коттеджном поселке
4	Индивидуальный дом в селе / садоводстве

5	Другое (записать) _____
---	-------------------------

**84.** (только для жителей Ленинградской области) **Есть ли в Ваших планах переезд в Санкт-Петербург в течение ближайших 5 лет?**

1	Точно нет
2	Скорее, нет
3	Пока не знаю, думаем
4	Скорее, да
5	Точно да

**85.** (только для жителей Санкт-Петербурга) **Есть ли в Ваших планах переезд в Ленинградскую область в течение ближайших 5 лет?**

1	Точно нет
2	Скорее, нет
3	Пока не знаю, думаем
4	Скорее, да
5	Точно да

**86.** **Средняя заработная плата в Санкт-Петербурге / Ленинградской области составляет около 47 тыс. руб. / 36 тыс. руб. Оцените, пожалуйста, уровень доходов Вашей семьи исходя из этого:**

1	Существенно ниже среднего
2	Несколько ниже среднего
3	На среднем уровне
4	Несколько выше среднего
5	Существенно выше среднего
6	Отказ от ответа

**87.** **Сколько человек в вашей семье (т.е. проживают совместно), включая Вас?**

\_\_\_\_\_ (записать)

***Большое спасибо за Ваши ответы и Ваше время!***