В шаговой доступности. Треть маршрутов на автомобиле и городском транспорте россиян в навигаторе — меньше 3 км

Выбор транспорта для коротких поездок зависит от транспортной системы города и целей поездки.

По данным журнала Мобилити и геосервиса 2ГИС, россияне часто прокладывают в навигаторе короткие маршруты до 3 км для автомобилей и наземного городского транспорта.

В городах-миллионниках такая дистанция составляет около 30% от всех маршрутов, за исключением Москвы и Санкт-Петербурга. Пользователи этих городов строят короткие маршруты для общественного транспорта гораздо чаще — 62% и 47% соответственно.

Как считали
Для исследования использовались данные навигатора 2ГИС за первую половину 2025 года. Аналитики экспертного издания «Мобилити» проанализировали обезличенные данные о маршрутах, которые пользователи прокладывали для автомобилей и наземного городского транспорта: автобусов, трамваев, троллейбусов и маршрутного такси. Затем рассчитали долю коротких маршрутов до трёх километров. Метро в анализ не включалось, даже если оно присутствует в городе — исследование охватывает только наземный транспорт.

В каких городах больше всего коротких маршрутов на машине?

Треть (29%) всех маршрутов, проложенных в навигаторе в городах-миллионниках на автомобиле составляют менее 3 км. В Омске доля коротких маршрутов максимальная — 34%. В Перми, Уфе, Волгограде и Челябинске — 32-33%.

Доля маршрутов на автомобиле

Доля проложенных маршрутов в автомобильном навигаторе в городах-миллионниках в первой половине 2025 года, по данным 2ГИС

Город	От 100 м до 3 км	До 1 км	От 1 до 3 км	От 3 до 5 км	Более 5 км
Омск	34%	13%	21%	13%	53%
Пермь	33%	13%	20%	13%	54%
Уфа	33%	12%	20%	12%	56%
Челябинск	33%	13%	20%	13%	55%
Волгоград	32%	12%	20%	12%	56%
Красноярск	32%	13%	20%	12%	56%
Ростов-на-Дону	31%	11%	20%	12%	57%
Екатеринбург	30%	11%	19%	13%	56%
Нижний Новгород	30%	12%	18%	12%	59%
Краснодар	29%	12%	18%	12%	59%
Санкт-Петербург	28%	11%	17%	10%	62%
Самара	27%	10%	17%	11%	61%
Новосибирск	25%	10%	16%	12%	63%
Казань	23%	9%	15%	11%	66%
Воронеж	21%	8%	13%	10%	69%
Москва	21%	8%	13%	8%	71%

Создано с помощью Datawrapper

В Москве доля таких маршрутов меньше всех остальных — всего 21%. Это связано с тем, что столица активно работает над уменьшением количества личных автомобилей — например, в центре Москвы везде организованы платные парковки. Власти работают над уменьшением количества личных автомобилей: развивают городской транспорт, создают условия для сервисов каршеринга, арендных электросамокатов и велосипедов. При этом само количество коротких маршрутов на машине в столице больше, чем в других городах.

Доля коротких поездок на машине в Москве меньше, чем в других городах, по понятной причине — очень дорогие парковки.

Они охватывают весь город, но даже их не хватает. При коротких поездках непонятно, где припарковаться, а потом — сможешь ли вернуться на своё место. Например, я живу в зоне платной и недешёвой парковки. Если я отъеду днём в рабочий день со своего места, то через час я, возможно, не вернусь, потому что все места будут заняты — хотя парковка стоит 380 рублей в час.

Поэтому на своём автомобиле в Москве чаще совершаются долгие поездки. Ещё в последнее время обозначился особый тип москвичей — владельцев автомобилей, которые не готовы отказаться от личного транспорта, потому что есть дача. И выезд на дачу в пятницу, субботу, воскресенье — это основная поездка. А в остальные дни люди выбирают общественный транспорт, идут пешком или едут на самокате.

Думаю, доля москвичей, которые всё меньше пользуются личным автомобилем, будет только увеличиваться.

Игорь Моржаретто, автоэксперт, партнер аналитического агентства Автостат

Города-лидеры по коротким маршрутам на общественном транспорте

Около 30% всех маршрутов на наземном городском транспорте в городах-миллионниках — короче 3 км. Это дистанция, которую оптимально пройти пешком в хорошую погоду, проехать на самокате или велосипеде. Особенно учитывая, что средняя скорость двухколесного транспорта и наземного городского транспорта сопоставимы — 10-25 км/ч в зависимости от вида транспорта и ситуации на дорогах.

Самая высокая доля коротких маршрутов на наземном городском транспорте — в Москве (62%), Санкт-Петербурге (47%) и Новосибирске (34%).

Доля маршрутов на наземном городском транспорте

Доля проложенных маршрутов в навигаторе с использованием наземного городского транспорта в городах-миллионниках в первой половине 2025 года, по данным 2ГИС

Город	От 100 м до 3 км	До 1 км	От 1 до 3 км	От 3 до 5 км	Более 5 км
Москва	62%	34%	28%	14%	24%
Санкт-Петербург	47%	24%	24%	18%	35%
Новосибирск	34%	17%	17%	16%	50%
Екатеринбург	34%	16%	18%	19%	47%
Пермь	32%	15%	17%	18%	50%
Нижний Новгород	31%	16%	15%	16%	52%
Казань	30%	16%	14%	15%	55%
Уфа	28%	15%	13%	15%	57%
Волгоград	28%	15%	13%	13%	59%
Челябинск	27%	14%	13%	15%	58%
Ростов-на-Дону	27%	13%	14%	15%	58%
Красноярск	26%	14%	13%	14%	59%
Омск	26%	14%	12%	14%	60%
Самара	26%	14%	12%	15%	59%
Краснодар	25%	13%	12%	14%	61%
Воронеж	24%	12%	11%	13%	63%

Создано с помощью Datawrapper

Высокая доля коротких поездок в крупных городах обусловлена спецификой работы наземного транспорта, который зачастую выполняет подвозящую функцию к магистральным видам — метро и железной дороге.

Это видно и в исследовании: в городах с развитой сетью метрополитена и пригородного сообщения доля маршрутов протяженностью менее 3 км выше.

При снижении плотности магистрального транспорта доля коротких поездок уменьшается. Таким образом, чем более развита и доступна сеть высокоскоростного транспорта, тем выше доля коротких маршрутов, обеспечивающих к нему доступ.

Сергей Кириллов, руководитель продуктов транспорта 2ГИС

На чем короткие поездки быстрее?

В большом городе важно, чтобы можно было выбирать, как добираться из точки А в точку Б. При этом часто пассажиры используют не один вид транспорта, а комбинируют их. Короткие поездки — это важная часть мультимодальных маршрутов: именно они соединяют разные виды транспорта — от дома до остановки, от станции до работы.

«Современный город — это экосистема, где все виды транспорта должны работать вместе, зрелая транспортная система невозможна без мультимодальных поездок. У жителей должен быть выбор: сегодня поехать на работу на машине, завтра — на автобусе и метро, а послезавтра — взять самокат или велосипед, чтобы доехать прямо до подъезда.

Мы видим, что значительная часть городского трафика формируется короткими маршрутами. Задача города — сделать так, чтобы у людей была удобная альтернатива личному автомобилю. Это не только снижает нагрузку на дороги и освобождает парковки, но и делает жизнь в городе более комфортной, доступной и гибкой».

Полина Волкова, главный редактор изданий «Трушеринг» и «Мобилити»

1 — 3 км это:				
12 - 40 минут пешком	5 - 12 минут на электросамокате*	5 - 10 минут на велосипеде*	10 - 20 минут на общественном транспорте	5 - 10 минут на авто*
*без учета времени на поиск парковки для автомобиля, а также аренду и возврат шерингового транспорта				

Так, например, по данным опроса Департамента транспорта Москвы, во время последней поездки на СИМ респонденты выбрали электросамокат вместо другого транспорта, потому что добираться на нем было быстрее.

Почему во время последней поездки на СИМ вы выбрали электросамокат вместо другого транспорта?		
На самокате было **быстрее, чем на авто**	На самокате было **быстрее, чем на городском транспорте**	На самокате было **быстрее, чем пешком**
63%	68%	66%

** В исследовании Департамента транспорта Москвы и инновационного центра Безопасный транспорт в 2025 году респондентов спрашивали: «Почему в последней поездке выбрали электросамокат вместо…». В таблице приведён процент ответов, в которых пользователи обозначили, что на самокате добираться было быстрее.*

Ежедневно в Москве совершается
32 тыс. поездок на СИМ вместо автомобиля
82 тыс. поездок на СИМ вместо общественного транспорта
По данным исследования Департамента транспорта Москвы и инновационного центра Безопасный транспорт, 2025 г.

Горожане всё чаще выбирают арендованные электросамокаты для коротких поездок (2–5 км), ведь это быстрее, экологичнее и удобнее. Раньше такие маршруты часто проезжали на личных автомобилях, создавая заторы. Теперь, благодаря прокату, ежедневно 32 тысячи машин остаются на стоянках, что заметно разгружает дороги и улучшает экологию Москвы.

Полина Стасюк, руководитель проектов новой мобильности Департамента транспорта г. Москвы