

УДК 652.072.52

**ВЛИЯНИЕ ТРАНСПОРТНОЙ ДОСТУПНОСТИ НА КАЧЕСТВО ЖИЗНИ
НАСЕЛЕНИЯ АГЛОМЕРАЦИИ (НА ПРИМЕРЕ Н. НОВГОРОДА)****Захаров Владислав Дмитриевич¹**, специалист*e-mail:* vladislavzkhrv@gmail.com**Новикова Татьяна Евгеньевна¹**, кандидат экономических наук, доцент кафедры
экономики и менеджмента*e-mail:* novikova2009@inbox.ru¹ Волжский государственный университет водного транспорта, Нижний Новгород, Россия

Аннотация. Статья рассматривает транспортную доступность, охватывающую физическую сеть маршрутов общественного транспорта, частоту и регулярность движения, экономическую доступность проезда, наличие пешеходной и велосипедной инфраструктуры, а также уровень информированности населения о транспортных услугах. Особое внимание уделяется проблемам крупных агломераций: неравномерному развитию транспортной сети в разных районах, перегрузке автомобильных дорог, ограничений для социально уязвимых групп.

Ключевые слова: транспорт, транспортная доступность, качество жизни, общественный транспорт, национальный проект, инфраструктура.

**THE IMPACT OF TRANSPORT ACCESSIBILITY ON THE QUALITY OF LIFE OF
THE AGGLOMERATION POPULATION (ON THE EXAMPLE OF N. NOVGOROD)****Vladislav D. Zakharov¹**, Specialist*e-mail:* vladislavzkhrv@gmail.com**Tatiana E. Novikova¹**, Candidate of Economic Sciences, Associate Professor of the Department
of Economics and Management*e-mail:* novikova2009@inbox.ru¹ Volga State University of Water Transport, Nizhny Novgorod, Russia

Abstract. The article considers transport that encompasses the physical network of public transport routes, the frequency and regularity of traffic, the economic accessibility of travel, the availability of pedestrian and cycling infrastructure, and the level of public awareness about transport services. Special attention is given to the challenges faced by large agglomerations, such as the uneven development of the transport network in different areas, the overloading of roads, and restrictions for socially vulnerable groups.

Keywords: transport, transport accessibility, quality of life, public transport, national project, infrastructure.

В современных условиях развития крупных городов Российской Федерации вопросы транспортной доступности приобретают особую значимость, поскольку именно этот показатель во многом определяет уровень комфорта, мобильности и, в конечном счёте, качество жизни городского населения. Согласно Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года, транспортная доступность представляет собой комплексную характеристику, включающую не только физическую возможность перемещения между различными частями города, но и экономические, информационные и социальные аспекты [5]. В условиях высокой урбанизации и значительной численности населения, характерных для агломераций, создание эффективной транспортной системы становится одним из ключевых условий формирования устойчивой городской среды и повышения благосостояния жителей. В этом контексте проблема транспортной доступности особенно актуальна для крупных российских городов, где наблюдается выраженная неравномерность в обеспеченности транспортной инфраструктурой между различными районами. Нижний Новгород, как один из ведущих экономических и культурных центров страны, не является исключением: в городе проживает более миллиона человек, представляющих различные возрастные и социальные группы, каждая из которых предъявляет свои требования к транспортной инфраструктуре. Недостаточный уровень развития общественного транспорта, высокая загруженность автомобильных дорог, ограниченный доступ к актуальной информации о маршрутах и расписаниях создают серьёзные препятствия для передвижения населения, что негативно сказывается на их повседневной жизни, возможностях самореализации и доступе к социальным услугам. Тема также имеет большую актуальность, так как является частью национального проекта «Инфраструктура для жизни» (объединяющий нацпроекты «Безопасные качественные дороги» и «Жильё и городская среда»), и Федеральной целевой программы «Развитие транспортной системы» [2].

Согласно официальным данным администрации Нижнего Новгорода, транспортная доступность формируется под влиянием целого ряда факторов: плотности и уровня развития транспортной сети, интервалов движения и времени функционирования транспортных средств, стоимости проезда, наличия пешеходной и велоинфраструктуры, а также степени информированности населения о предоставляемых транспортных услугах [1]. Совокупность этих параметров определяет восприятие горожанами удобства и безопасности городской среды, а также их общую удовлетворённость условиями жизни. В последние годы в Нижнем Новгороде реализуются меры по обновлению транспортной инфраструктуры, включая модернизацию трамвайной сети, строительство новых мостов и транспортных развязок, внедрение электронных сервисов для пассажиров. Однако сохраняются системные проблемы: недостаточное покрытие отдалённых районов общественным транспортом, высокие тарифы, отсутствие низкопольного транспорта, что затрудняет передвижение пожилых людей и лиц с ограниченными возможностями.

Транспортная система города отличается значительным разнообразием видов общественного транспорта. По состоянию на 2025 год в Нижнем Новгороде функционируют более 100 автобусных маршрутов, 12 троллейбусных и 14 трамвайных линий, а также две линии метро с 15 станциями. Протяжённость улично-дорожной сети превышает 1200 км. При этом наблюдается устойчивый рост автомобилизации: на тысячу жителей приходится 320 автомобилей, что превышает среднероссийский показатель в 305. Это приводит к увеличению нагрузки на дорожно-транспортную сеть и возникновению заторов в часы пик. Несмотря на реализацию проектов по строительству новых развязок и реконструкции ключевых магистралей, пропускная способность дорог остаётся недостаточной для обеспечения стабильного движения. Одновременно с этим доля общественного транспорта в пассажирских перевозках постепенно снижается: если в 2015 году она составляла 68%, то к 2025 году снизилась до 62%.



Анализ текущего состояния транспортной инфраструктуры позволяет выделить ряд системных проблем, оказывающих негативное влияние на транспортную доступность для различных категорий населения. К числу наиболее значимых факторов относятся неравномерное покрытие транспортной сетью: в ряде отдалённых и новых жилых районов наблюдается дефицит маршрутов общественного транспорта; по данным мониторинга, в 12 из 30 районов города интервал движения автобусов в вечернее время превышает 30 минут, а в некоторых случаях достигает 60 минут. Это вынуждает жителей пользоваться личным автотранспортом или тратить значительное время на пересадки. Низкая частота движения в вечернее и ночное время также является серьёзной проблемой: интервалы движения автобусов и троллейбусов после 21:00 существенно увеличиваются — средний интервал по городу составляет 25–35 минут, а на отдельных маршрутах — до 50 минут (для сравнения, в дневное время этот показатель не превышает 10–12 минут). Недостаточная информированность населения о маршрутах и изменениях в расписании подтверждается результатами социологического опроса 2025 года: 68% респондентов отметили сложности с получением актуальной информации, а 42% пожилых жителей указали на отсутствие электронных табло на остановках.

Наиболее остро перечисленные недостатки отражаются на социально уязвимых группах. Для пенсионеров, инвалидов и семей с детьми транспортная доступность выступает не вопросом дополнительного комфорта, а условием базового доступа к поликлиникам, школам, детским садам и объектам социальной инфраструктуры. По результатам опросов, более 60% пожилых жителей города испытывают затруднения при пользовании общественным транспортом. Причина кроется не только в редком движении в вечерние часы, но и в низкой степени адаптации подвижного состава и остановочных пунктов: доля низкопольных автобусов не превышает 18%, значительная часть остановок не оборудована пандусами и тактильными элементами. Молодёжь и семьи с детьми сталкиваются с иными, но не менее значимыми последствиями: в 15 из 30 микрорайонов среднее время пути до ближайшего детского сада превышает 25 минут, до школы — 30 минут. Длительные ежедневные поездки формируют дополнительную усталость у детей, негативно влияют на их учебные результаты и ограничивают возможности родителей по выбору места работы. При трудоустройстве молодые специалисты в возрасте 20–35 лет в 72% случаев называют наличие удобного общественного транспорта одним из определяющих критериев выбора работодателя. Слабая транспортная связность периферийных зон тем самым стимулирует отток квалифицированных кадров и сужает горизонты профессиональной реализации.

Для студентов и работников сменных производств или сервисов нерегулярное движение транспорта в поздние часы выливается в устойчивые социальные ограничения. Увеличенное время ожидания после 21:00, рост совокупных транспортных расходов и невозможность предсказать длительность поездки приводят к снижению общей удовлетворённости городской средой. Транспортная доступность в подобных условиях приобретает статус фактора социальной справедливости, определяя степень включённости различных групп населения в экономическую, образовательную и культурную жизнь города [4].

Значительное влияние на доступность оказывает Нижегородский метрополитен — третья по количеству станций система в России (15 станций на две линии: Автозаводская — 11 станций, Сормовско-Мещерская — 5 станций), общей протяжённостью 21,82 км. Среднесуточный пассажиропоток составляет около 120 тыс. человек, годовой — до 34 млн (данные 2025 года). Метро работает ежедневно с 5:15 до 0:10, стоимость проезда — 35–40 рублей (дешевле с картой «Волга», пересадки в течение 60–90 минут бесплатны). Метро обслуживает ключевые районы города (Автозаводский, Ленинский, Канавинский, Нижегородский, Московский), связывая Заречье и Нагорную часть через метромост над Окой. Благодаря метрополитену 94,35% жителей живут в пределах 500 метров от остановок



общественного транспорта (включая метро), что ставит Нижний Новгород на пятое место среди городов-миллионников России по этому показателю. Ключевые транспортные хабы — станции «Московская» (пересадка на железнодорожный вокзал) и «Горьковская» (центр города). Метро разгружает центр от автомобильного трафика, интегрируется с трамваями, автобусами (в том числе электробусами) и канатной дорогой; время поездки от станции «Сенная» до Кремля составляет 13 минут.

Влияние метрополитена на качество жизни проявляется в экономии времени (до 6 часов в неделю), снижении транспортных расходов для населения, росте жилой и коммерческой застройки у станций (создание более 2000 рабочих мест и обеспечение жильём свыше 160 тыс. жителей). Открытие станции «Горьковская» в 2012 году увеличило пассажиропоток на 75%, позволило рабочим из промышленных зон переезжать ближе к центру города, улучшило экологическую обстановку и доступ к рекреационным зонам. Безопасность и комфорт поездок в метро выше по сравнению с наземным транспортом в часы пик.

В настоящее время ведётся активное строительство новых станций метрополитена: «Сенная» и «Площадь Свободы» (Автозаводская линия) планируется ввести в эксплуатацию к концу 2026 года. Общий бюджет проектов составляет 57,9 млрд рублей. Прогнозируется, что к 2028 году годовой пассажиропоток метрополитена достигнет 85,9 млн человек (+2,5 раза), что укрепит позиции Нижнего Новгорода как одного из лидеров по уровню развития транспорта среди городов России.

Оптимизация текущей ситуации требует применения комплексного подхода, сочетающего инфраструктурные меры, тарифную политику и развитие информационных технологий. Расширение объёмов инвестиций в строительство и модернизацию транспортных объектов создаёт основу для увеличения пропускной способности главных магистралей и сокращения времени в пути. В 2026 году на обновление трамвайной сети запланировано выделение 12,4 млрд рублей, что позволит повысить надёжность и комфорт перевозок, а также окажет влияние на перераспределение пассажиропотока в пользу рельсового транспорта по сравнению с личным автомобилем [3].

Все проекты описанные выше (модернизация трамвайной сети, развитие электробусных маршрутов, обновление парка автобусов, строительство новых станций метро) определены стратегией социально-экономического развития Нижегородской области до 2035 года и Программой «Развитие общественного пассажирского транспорта в Нижегородской области».

Одновременно необходима корректировка параметров функционирования маршрутной сети: увеличение частоты движения общественного транспорта в часы пик и вечернее время, а также организация дополнительных рейсов на направлениях с устойчивым спросом способствуют сокращению интервалов ожидания транспорта. Это имеет особое значение для пенсионеров, студентов и работников сменных производств. Опыт ряда европейских городов свидетельствует о том, что такие меры не только поддерживают социальную справедливость, но и стимулируют рост пассажиропотока.

Информационная инфраструктура становится важным компонентом современной транспортной системы. Установка электронных табло с динамическим отображением времени прибытия транспорта на остановках общественного пользования способствует повышению предсказуемости поездок для горожан. Развитие мобильных приложений с актуальной информацией о движении общественного транспорта позволяет пассажирам оперативно получать сведения о маршрутах и изменениях расписания. Проведение информационных кампаний среди населения о возможностях общественного транспорта способствует сокращению разрыва между реальным состоянием системы транспорта и её восприятием пользователями.

Заметное влияние на формирование транспортной политики оказывает деятельность гражданского общества. Инициативные группы пользователей транспорта способны

артикулировать наиболее острые проблемы отдельных районов города; инициировать профессиональные дискуссии; участвовать в общественных слушаниях по вопросам развития транспортной инфраструктуры; вносить предложения по оптимизации маршрутной структуры; оценивать эффективность реализуемых проектов; контролировать расходование бюджетных средств; участвовать в мониторинге качества транспортных услуг; способствовать повышению прозрачности управленческих решений органов власти.

Просветительские кампании среди населения направлены на распространение практик использования экологичных видов передвижения — велосипедов; электросамокатов; пеших маршрутов — а также последовательное развитие велодорожной инфраструктуры формирует новую транспортную культуру горожан; снижает зависимость от личного автомобиля; способствует разгрузке улично-дорожной сети; улучшает экологическую обстановку.

Анализ представленных данных свидетельствует о том что транспортная доступность оказывает существенное воздействие на качество жизни населения Нижнего Новгорода выступая одним из ключевых факторов социальной интеграции экономического развития городской территории. Для устранения существующих проблем необходимо увеличить государственные инвестиции оптимизировать маршрутную сеть усилить интенсивность движения общественного транспорта развивать цифровые сервисы обновить парк транспортных средств создать безбарьерную среду. При условии координированного взаимодействия органов власти коммерческих структур институтов гражданского общества транспортная система Нижнего Новгорода способна стать более инклюзивной ориентированной на потребности человека. Последовательная реализация предложенных мер сформирует основу для развития города с повышенным уровнем комфорта обеспечением равных возможностей для различных социальных групп устойчивым пространственным экономическим ростом. Эти задачи напрямую корреспондируют с целями национальных проектов «Безопасные качественные дороги» «Транспортная система» «Жильё и городская среда» а также соответствуют положениям Транспортной стратегии Российской Федерации до 2030 года предусматривающей повышение доступности качественных транспортных услуг для населения развитие общественного транспорта цифровизацию отрасли создание комфортной городской среды.

Список литературы:

1. Администрация города Нижнего Новгорода. Официальные данные по транспортной инфраструктуре и мониторингу [Электронный ресурс]. – Нижний Новгород, 2025. – Режим доступа: <https://нижнийновгород.рф/> (дата обращения: 03.04.2026).
2. Национальный проект «Инфраструктура для жизни» [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://национальныепроекты.рф> (дата обращения: 22.03.2026).
3. Развитие общественного пассажирского транспорта в Нижегородской области до 2035 года : государственная программа [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://government-nnov.ru/> (дата обращения: 10.04.2026).
4. Стратегия социально-экономического развития Нижегородской области до 2035 года [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://economy.gov-nnov.ru/> (дата обращения: 17.04.2026).
5. Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года [Электронный ресурс] / Министерство транспорта Российской Федерации. – Режим доступа: <https://mintrans.gov.ru/documents/> (дата обращения: 18.04.2026).

