

Транспорт — Lurkmore

← [обратно к статье «Петербург»](#)

Метро

Основной вид общественного транспорта города. Насчитывает 5 линий (огрызок 6-й на юго-западе все никак не выкопают).

История постсоветского развития питерского метро трудна и мучительна, как и у всех замкадских метрополитенов этой страны. Если собянинская Москва открывает по десятку станций каждый год (плюс успевает параллельно строить всякие МЦК и МЦД), то вся постсоветская история развития петербургского метро — это фактически история строительства одной линии. В 90-е построили северо-западный участок 4-й линии от «Садовой» до «Старой Деревни», в 2008 году открыли станции «Волковская» и «Звенигородская» 5-й линии и на неё же переключили вот самый северо-западный радиус (и 4-я линия стала заканчиваться в центре). Через три года открылись станции «Адмиралтейская» (самая глубокая в России — 86 м) и «Обводный канал».

В 2012 были открыты долгожданные станции «Бухарестская» и «Международная» во Фрунзенском районе, в котором до этого была одна-единственная станция метро «Купчино» на самом краю города. Дальнейшее строительство станций вдоль Бухарестской улицы растянулось на несколько лет по причине конфликтов сразу двух губернаторов СПб (Полтавченко, а затем Беглова) с компанией-подрядчиком, которая чуть не оказалась на грани банкротства, поэтому открытие оставшихся трёх станций 5-й линии случилось только в октябре 2019 года. Конечная станция «Шушары» была построена в чистом поле. В будущем рядом с ней, возможно, начнется очередная жилая застройка, как на Парнасе, а сейчас ей пользуются только сотрудники автозавода «[Тойота](#)» и жители города Колпино, которым ехать до ближайшего метро на автобусе стало немного ближе. При этом была скипнута станция «Балканская», которая должна была стать следующей после «Дунайской». Её предполагалось разместить у одноимённой трамвайной конечной (а заодно закрыть 62 трамвай, который ходил бы между двумя станциями метро и был бы не нужен), но не случилось, так что жителям окрестных улиц таки приходится проехать по земле пару остановок до ближайшего метро.

Другие особенности питерского метро:

- Питерское метро — самое глубокое в мире по средней глубине залегания станций. Да, есть станция «Арсенальная» в Киеве, которая расположена ещё глубже, чем «Адмиралтейская» (105 м), но это потому, что станция находится внутри холма, на котором стоит центр Киева. Всякий, кто хоть раз ездил в питерском метро, наверняка заметил, что подниматься и спускаться по эскалаторам здесь особенно долго и нудно.
- Станция «Технологический институт» имеет кросс-платформенную пересадку. Если ты едешь с севера на юг по 1-й линии и тебе надо дальше на юг по 2-й, ты просто выходишь из поезда, переходишь на другую сторону платформы и садишься в другой поезд, и не нужно бегать по лестницам и совершать пешие марш-броски в другой зал. Если тебе нужна пересадка со сменой направления (например, из «Купчино» на «Нарвскую»), а бегать между залами не хочется, тоже есть лайфхак: выходим на «Техноложке», переходим на другую сторону платформы, проезжаем одну станцию, снова переходим на другую сторону и едем обратно. Причем «Техноложка» является первой в СССР кроссплатформенной станцией (открыта в 1961 году), все подобные станции в Москве были построены позднее.
- На 4-й (Правобережной) линии находится станция-лабиринт «Новочеркасская», из которой выходишь в круговой подземный переход с 12 выходами на поверхность, которые так и пронумерованы — от 1 до 12. Местные, назначая встречи у станции, так и договариваются — «встречаемся у пятого выхода».
- В Петербургском метро есть станции типа «горизонтальный лифт» — тоннель для поездов отделён от перрона стеной с воротами, которые открываются синхронно с дверьми приехавшего поезда. Всего в советское время построили 10 таких станций: четыре на синей линии («Петроградская» и перегон «Парк Победы» — «Звёздная») и восемь на зелёной линии (весь перегон «Ломоносовская» — «Василеостровская»). Существует ошибочное мнение, что они строились для защиты от затопления, но [на самом деле](#) — с целью удешевления строительства (не нужно



«Дачное» — единственная навсегда закрытая станция метро в СПб и единственная наземная некрытая. Вместо нее построили «Ленинский проспект»



V — значит «V Питере»

затрагивать тоннель и монтировать путевую стену). В середине 70-х от таких станций отказались главным образом из-за дорогостоящего обслуживания. На открытых к ЧМ-2018 «Новокрестовской» и «Беговой» перрон тоже отделён от тоннеля стеной с дверьми, но уже прозрачной. Хотели поставить прозрачную стену с дверьми и на «Приморской», но не случилось.

- В 2015 году у станции «Спортивная» был построен второй выход на Васильевском острове, куда от самой станции под Невой пассажиров 300 метров везёт горизонтальный траволатор — уникальное для отечественного метро явление. Кроме того, «Спортивная» имеет два яруса, на каждом из которых используется только один путь, второй оставлен как задел под кроссплатформенную пересадку на будущую Кольцевую линию.
- Если вы видите фотку старого вагона метро, вы всегда можете сразу понять, Питер это или нет. Дело в том, что на старых синих вагонах горизонтальная белая полоса во всех постсоветских городах превращается в букву X и только в Питере — в букву V.
- С 1996 по 2005 годы 1-я линия была разорвана на две части из-за размыва между станциями «Лесная» и «Площадь Мужества». Роль метро выполнял халявный автобус № 80, об утренних поездках в котором местные жители до сих пор вспоминают с чувством **нежности и благодарности**.

Трамвай

При **совке** Ленинград был трамвайной столицей мира. Да-да, трамвайная сеть была самой протяжённой в мире, и если ткнуть с закрытыми глазами в советскую карту города, с большой вероятностью попадёшь в трамвайный путь. Впрочем, ещё в 40-е и 50-е годы трамвайные пути на Невском проспекте, Каменноостровском проспекте и проспекте Стачек перенесли на параллельные улочки. Однако затем трамвайная сеть расширялась и трамвай можно было использовать не только для поездок до метро или с окраины в центр, но и для перемещений по центру города, например, от Московского до Финляндского вокзала (сейчас между ними доехать можно только на метро).



1930 год. Поезд раздавил трамвай и сделал героями 28 человек

В постсовке, однако, в теперь уже Петербурге и всей остальной стране люди получили возможность беспрепятственно покупать себе автомобили (не надо было записываться в очередь от предприятия), и трамваи посередине проезжей части внезапно **стали мешать**.

Вдобавок сами трамваи, производившиеся местным заводом (закрытым в 2013 году), представляли собой довольно плачевное зрелище, а их грохот и **ползание** по разбитым путям не давал спать жителям окрестных домов. В итоге с 1992 по 2007 год трамвай был выкинут практически из всего центра города, за исключением пары маршрутов, которые ходят по окраинам центра и никому особо глаза не мозолят. В частности, исчез трамвай на Обводном канале, Крестовском острове, Чкаловском проспекте, мостах Лейтенанта Шмидта и Петра Великого. На Литейном проспекте остались рабочие, но неиспользуемые трамвайные пути. Теперь с Невского трамвай можно было увидеть только едущим в парк или из парка по Литейному и Садовой. Трамвайная разделилась на три не связанные друг с другом части — северную, южную и юго-западную.

Однако в **2007** активное закрытие трамвая закончилось, а в 2010-х даже откопали из-под асфальта рельсы на Старо-Петергофском проспекте и продлили 16 маршрут от площади Репина до «Нарвской». В 2016 маршрутная часть сети снова была соединена в единую возвращением трамвая № 3 по всей Садовой улице (то, что он там стоит в пробках — другой вопрос). Также в середине 2010-х на 100 маршруте на проспекте Просвещения (северная окраина города) появились крутые низкопольные трёхсекционники «Витязь» ещё до того, как это стало мейнстримом в первой столице. А сейчас на «Витязях» радостно ездят и пассажиры юго-западной сети, подвозящей безметрошные окраины к станции метро «Автово».



Чижик-пыжик, где ты был?

В 2018 году в Питере появилась первая в стране по-настоящему европейская трамвайная система с бесстычковыми и бесшумными рейсами, современными многосекционными низкопольными трамваями и удобными стеклянными остановками с табло и схемами движения маршрутов на всей протяжённости. Появилось всё это благодаря тому, что группе ЛСР была передана в концессию на 30 лет Ладожская трамвайная сеть, подвозящая жителей восточной части города к станции метро «Ладожская». Трамвай получил собственное имя «Чижик». Лютый вин.

Также для **трамфанатов** в Питере есть весьма годный **трамвайно-троллейбусный музей** на Среднем проспекте В. О., 77 (бывший Трамвайный парк № 2). Кроме того, есть **экскурсионный трамвайный маршрут** на древнем вагоне МС-1 аж 1929 года выпуска, который провезёт вас от трамвайного музея по Васильевскому острову, мимо Петропавловки, Финляндского вокзала и Инженерного замка и далее обратно по Садовой.

Троллейбус



Беспроводные технологии

Питер из трамвайной столицы мира превратился в троллейбусную после того, как в 2020 году оленевод Собянин приказал закрыть этот вид транспорта в [Default City](#), где его сеть была крупнейшей в мире. Тем не менее, Петербургский троллейбус немного уступает по размерам [Киеву](#) и [Минску](#). С конца 2010-х годов Питер стал первым городом в этой стране, где стали использоваться «троллейбусы с увеличенным автономным ходом» или «электробусы с подзарядкой в движении». Такая машина может заряжаться от проводов, а затем отпускать «рога» и ездить сколько угодно без них. А стоимость закупки и обслуживания дешевле, чем у московского «ЭтоЭлектробуса». Нововведение позволило запустить экологически чистый вид транспорта по улицам, где провода отродясь не было. В последние годы ходит инфа [о срезании проводов с Невского проспекта](#), где проходит большая часть троллейбусных маршрутов.

На конечной 17 троллейбуса за Казанским собором провода уже срезаны, поэтому по 17 маршруту ездят только новые троллейбусы с автономным ходом. Но даже если ликвидация проводов на Невском произойдёт, это не повлечёт за собой закрытие троллейбусов, в отличие от Москвы.

Алсо, 20% троллейбусной сети Питера просто висит без дела (как, например, на Московском и Лесном проспектах, где основным видом транспорта является трамвай). Линии не используются с 2000-х годов и оставлены на пожарный случай для временных маршрутов.

Маршрутки

В 90-е улицы Питера, как и других городов, заполнили маршрутки. В Питере их номера маршрутов получили букву «К» (коммерческие). Сначала маршрутки имели вид [Газелей](#), едущих как попало и управляемых кем попало. Затем в 00-е появилась чисто питерская фишка — [большие](#) и даже [особо большие](#) маршрутки, которые от привычных автобусов по сути отличались только тем, что не принимали проездные и льготы.

В 2011 году газеле-маршрутки покинули город, на их место пришли сначала пазообразные турецко-узбекские автобусики Otomat, а затем ПАЗ-3204. Несмотря на то, что большие «социальные» автобусы в Питере всё это время жили и здравствовали, в окраинных районах и даже во многих местах центра пазико-маршрутки так и остались одним из основных видов транспорта. Исключение — Невский и Лиговский проспекты, с которых в 2007—2008 годах убрали ВСЕ маршрутки, заменив их большими автобусами. На 2020 год была запланирована «демаршрутизация» с заменой маршруток на большие социальные автобусы по подобию Москвы, но из-за пандемии [коронавируса](#) реформа была отложена до 2022 года.



Маршрутка-гармонь на Невском. В [нулевые](#) было и такое

Оплата проезда

Проезд в общественном транспорте Путинбурга имеет несколько особенностей, которые могут удивить московских гостей:

- В Москве автобусы давно лишились кондукторов, и если раньше из-за этого пассажиры полтора десятилетия страдали очередями перед турникетами в переднюю дверь, то теперь турникеты наконец сняли, а кондукторов не вернули, так что пассажиры прикладывают свои «Тройки» к валидатору самостоятельно. В Питере с его картой «Подорожник» теоретически так же, но потом к тебе всё равно подойдёт кондуктор, приложит твою карту к ручному валидатору и проверит, действительно ли ты оплатил проезд. Роль кондуктора в Питере также в том, чтобы продавать разовые билеты приезжим, у которых нет местных проездных и транспортных карт. С 2020-х годов незначительная часть маршрутов Питера начала работать без кондукторов (как до начала 90-х, а в пригородах типа Пушкина и Петергофа бескондукторные маршруты были всегда, и билеты приобретались у водителя при входе).
- Если в Москве в транспорте обычно только по одному валидатору у каждой двери, то в Питере этих валидаторов в салоне могут быть десятки, на каждом поручне висит мини-валидатор. Почему в Москве валидаторов в салоне мало, а в Питере много? Дело в том, что в Москве каждый валидатор автономен и «сам себе мозг», а в Питере валидаторы суть терминалы одного центра, который обрабатывает информацию со всех терминалов в салоне. Какой вариант лучше? Московский дороже, питерский дешевле.
- В Питере, однако, есть явление, о котором внутри МКАДа уже успели забыть — это МАРШРУТКИ. Если в Москве картой «Тройка» или другим городским проездным можно расплатиться в любом транспорте, который имеет синий цвет, то в Питере маршрутки хоть официально и обязаны принимать «Подорожник», фактически они делают это через раз и кривя морду. А учитывая, что за

пределами Невского наиболее востребованным видом транспорта являются именно маршрутки, при поездках с транспортной картой это приходится учитывать. С 2022 года маршрутки планируется выпилить и заменить их на социальные автобусы, так что ждём.

Самый главный минус транспортных карт в обеих столицах одинаков — у них нельзя посмотреть и пополнить баланс онлайн. Дело в том, что информация о картах «Тройка» и «Подорожник» хранится не на сервере, а на самой карте. В результате и москвичи и петербуржцы вынуждены примерно помнить остаток баланса, чтобы при очередной оплате не оказалось, что денег нет. (а оперативно с телефона не пополнить, надо выходить и искать терминал в метро или в банкомате). Как вариант, можно воспользоваться Apple Pay или аналогом на Android.

Стоимость проезда в петербургском транспорте начала расти в геометрической прогрессии: с 28 рублей в 2015 году до 55 рублей (почти как в Москве) в 2021. По сути, Питер вслед за Москвой стал косплеить Запад, где стоимость разового проезда максимально высокая, чтобы заставить местных и даже приезжих пользоваться более выгодными проездными и многоразовыми билетами. Вот только наземных киосков по продаже этих билетов ни в Москве, ни в Питере не завезли, так что приехав в Москву/Питер, первым делом придётся лезть в метро за суточным билетом. Как вариант — если вы регулярно бываете в Москве/Питере, можно купить «Тройку»/«Подорожник», по ней проезд будет значительно дешевле (только нужно не забывать ее пополнять). Но всё равно по сравнению с ценами на проезд в загнивающей Европе (2-3 евро) это еще цветочки. В ход пошел и пиар российской платежной системы «МИР»: поездка в метро по МИР-овской карте обойдется в 44 рубля.

Вокзалы

В Питере 5 действующих вокзалов, каждый из которых по-своему примечателен:

- **Московский** — самый главный и самый загруженный. Построен вместе с первой в стране междугородней железной дорогой Москва — СПб, по обоим концам которой были построены вокзалы — [копии](#) друг друга: Николаевский вокзал в Москве и Николаевский вокзал в Питере (в честь Николая I, при котором железная дорога и была построена, да и сама железная дорога называлась Николаевской). После революции решили, что называть вокзалы именем царей как-то не того, и решили в Москве вокзал назвать Ленинградским, а в Питере для симметрии Московским. Соответственно, с Московского вокзала отправляются поезда в большинство направлений к югу и востоку от Москвы. Сапсаны из Москвы тоже прибывают сюда. Туристам Московский вокзал удобен тем, что, приехав сюда, сразу оказываешься на Невском. По Невскому и на Васильевский остров можно перемещаться на автобусах-троллейбусах, а вот например к Петропавловке без пересадки не попадёшь, быстрее на метро.
- **Витебский** — изначально Царскосельский. Именно отсюда в 1837 году была построена самая первая в России железная дорога для доставки царственных особ из Петербурга в резиденции в Царском селе и Павловске. Сейчас отсюда уходят электрички и поезда в Беларусь и Украину. Витебский вокзал двухэтажный, причём поезда отправляются со второго этажа с одной стороны, оригинально, с другой — уезжающим пассажирам приходится карабкаться по немаленькой лестнице на второй этаж с багажом. При строительстве вокзала в царское время были предусмотрены лифты, но они давно не работают, а новых не завезли.
- **Финляндский** ака Финбан (видимо, от немецкого Bahnhof «вокзал»). Отсюда за три часа домчит до Хельсинки скоростной поезд «Аллегро», также недавно появилась «Ласточка» в карельскую Сортавалу с пересадкой там на ретро-поезд до знаменитого мраморного каньона Рускеала. Электрички отсюда обслуживают сразу три направления — Выборгское, Приозерское и Всеволожское.
- **Балтийский** — если первые три вокзала расположены в фешенебельных районах центра города, то Балтийский вокзал расположен в промышленных долбнях на берегу Обводного канала. Отсюда ходят только электрички на Лугу и в туристические Петергоф и Ломоносов, а также «Ласточки» на Псков (недавно продлили до Печор).
- Раньше у Балтийского вокзала был брат-близнец **Варшавский вокзал**, расположенный совсем рядом и обслуживавший то же Балтийское направление. Алсо, с него отправлялись поезда в загнивающую Гейропу (в том числе и города стран соцлагеря). Зачем два вокзала на одно направление — загадка, так что в итоге в начале нулевых Варшавский вокзал таки закрыли. Сейчас там находится ТРЦ, а на путях был устроен музей ж/д транспорта, который впоследствии перекочевал в новое помещение рядом с Балтийским вокзалом, а за Варшавским началась жилая застройка.
- **Ладужский** — самый новый вокзал, построен в 2003 году. Безвкусное серое здание с длинными лабиринтами внутри, что превращает путь от входа в вокзал к залам ожидания и оттуда на перроны в увлекательный квест. Отсюда отправляются дальние поезда в основном на восток (Вологда и дальше в сторону [Урала и Сибири](#)). Алсо, в год коронавируса в связи с закрытием международных направлений с Ладужского вокзала впервые отправился расовый испанский поезд Тальго ака Стриж на Самару через Москву и Нижний Новгород.