

2. Статистичний збірник «Зовнішньоекономічна діяльність Тернопільщини в 2016 році / За редакцією Н. С. Дідуник; Відповідальні за випуск Н. В. Куніц і Г. Ф. Романик. – Тернопіль, Головне управління статистики у Тернопільській області, 2017. – 135 с.
3. Статистичний щорічник Тернопільської області. 2014 рік. – Тернопіль, Головне управління статистики у Тернопільській області, 2015. – 442 с.
4. Тернопіль і Тернопільщина. – Тернопіль, «Галс», 2001. – 54 с.
5. Тернопільський Енциклопедичний Словник. – Тернопіль: ВАТ ТВПК «Збруч», 2008. – Т. 3. П-Я. – 708 с.

*П'єнтак Д. студентка 32 групи
наук. керівник – Потокій М. В. к. г. н., доц.*

ТРАНСПОРТНА СИСТЕМА ТЕРНОПОЛЯ

Мета статті полягає у вивченні й аналізі транспортної мережі міста Тернополя, окреслення проблем розвитку міського громадського транспорту та шляхів їх вирішення.

Виклад основного матеріалу. Громадська транспортна система міста має важливу роль для його розвитку. Транспорт сполучає важливі вуличні магістралі міста, за допомогою яких здійснюється його життєдіяльність. Вивчення транспортної мережі, її сучасний стан, розвиток і функціонування дозволить визначити основні проблеми її для їх виправлення і виведення транспортну систему на європейський рівень.

Для вивчення транспортної системи міста важливо: 1) проаналізувати зібрані матеріали щодо транспортної системи, показати її роль та місце у житті сучасного великого міста; 2) охарактеризувати транспортну систему м. Тернополя, виявити її проблеми та знайти оптимальні варіанти для їх вирішення; 3) розкрити сучасні тенденції розвитку транспортної системи м. Тернополя.

Транспортна система є одним із найважливіших елементів для збереження життєдіяльності міста. Історія громадського транспорту міста Тернополя почалось із відкриття першого тролейбусного руху в обласному центрі 25 грудня 1975 року. Регулярне ж перевезення пасажирів розпочалося 31 грудня 1975 року. На одному тролейбусному маршруті, протяжністю 12,2 км, що з'єднував масив «Дружба» з масивом «Східний», курсувало 5 тролейбусів. У 1978-1979 рр. відкрили маршрути №4 і №5, які з'єднали центр міста з густонаселеним масивом «Сонячний».

На даний час у Тернополі наявні автомобільний (автобуси, таксі, маршрутні таксі), електричний (тролейбуси) і громадський транспорт.

Перед дослідженням громадського транспорту аналізують чинники які впливають на транспортну систему. Основними чинниками, що визначили територіальну організацію транспортних шляхів Тернополя є: 1) складний характер рельєфу місцевості (розташування міста на заплаві і надзаплавних терасах річки Серет), розташування в центрі міста Тернопільського ставу, який не дає можливість прямолінійному сполученні окремих масивів міста; 2) щільна забудова центральної частини міста, вузькі вулиці, інтенсивна забудова деяких районів міста і облаштування торговельних закладів, визначають унікальність транспортної системи і вираховування можливостей використання автобусного чи електротранспорту; 3) розташування міста на заході України, через яке проходить транспортний коридор Е-85 та ряд інших транспортних магістралей.

Внаслідок цього транспортна система складається з магістральних вулиць міста, як продовження вказаних автодоріг утворюють радіальну схему яка притаманна більшості європейських міст та має в сучасних умовах вагомий недолік – скупчення транзитного транспорту в центральній частині. З розвитком вуличної мережі і розбудови міста побудовані хордові магістралі і кільцева об'їзна дорога, яка оминає центральну частину. Всього в Тернополі налічується 15 магістральних вулиць загальноміського значення, 60 – районного значення та біля 180 житлових вулиць та провулків. Рух транзитного вантажного транспорту організовано південним та північним об'їздами міста.

Нами виявлено наступні особливості міської транспортної мережі:

1. 39 міських маршрутів обслуговують 197 автобусів. Усі міські автобуси та тролейбуси обладнані приладами автоматизованої системи диспетчерського управління (АСДУ), що дає можливість належного контролю та обліку виконаної роботи.

2. Розроблено Програму для моніторингу руху громадського транспорту в м. Тернополі (для забезпечення функціонування окремої веб-сторінки із загальним доступом до інформації про рух громадського транспорту загального користування в м. Тернополі – www.detransport.com.ua чи «Транспорт Тернополя»).

3. Загальна протяжність автобусних маршрутів у місті складає 567,7 км. загальна протяжність автобусних маршрутів. Кількість місць у всіх автобусах, що одночасно перебувають на маршрутах, – 9144 пасажирів, у тому числі для сидіння – 4557.

3. Середній вік машин, що обслуговують маршрути, – 10-12 років.

4. На маршрутах організовано 210 зупинок автомобільного транспорту, у тому числі 157 зупинок обладнано зупинковими спорудами.

5. У місті діють 11 тролейбусних маршрутів. Загальна протяжність тролейбусних маршрутів складає 118,5 км. Курсують 63 тролейбуси на 1620 сидячих місць, 3 автобуси, 1 спеціальний тролейбус («Технічна допомога»), автомобілі КрАЗ та ЗІА.

6. Всі тролейбуси одночасно можуть вмістити 6156 пасажирів. Середній вік машин – 28 років. На маршрутах обладнано 124 тролейбусні зупинки, з них 118 – із зупинковими спорудами.

7. Побудовано нову тролейбусну лінію «Вулиці Текстильна – вулиця Курбаса» протяжністю 2,8 км, встановлено 107 опор, прокладено 3660 м кабелю живлення.

8. З 1 січня 2018 р. в усіх видах громадського транспорту запровадили електронним квитком у вигляді «Соціальної карти Тернополянина» за пільговим тарифом.

9. Як і в усіх галузях господарства у громадському транспорті наявні проблеми такі як: 1) останнім часом спостерігається тенденція до збільшення кількості зупинок на маршруті, а, відповідно, і до зменшення середньої швидкості руху; 2) надмірна кількість незаповненого громадського транспорту погіршує екологічні та економічні показники і провокує до збільшення вартості проїзду; 3) низький рівень комфортності, якість пасажирських перевезень та їх безпека; наповнення салонів автобусів загального користування досягло 6 чоловік на квадратний метр, що майже вдвічі перевищує світовий рівень; 4) значна кількість автобусів експлуатують несправними, порушуються режими праці і відпочинку водіїв, тривалість робочої зміни в 1,5–2 рази перевищує нормативну; 5) майже відсутній транспорт до нових мікрорайонів Тернополя.

Серед першочергових завдань із розвитку та удосконалення транспортної мережі міста варто назвати наступні: 1) удосконалення рухомого складу; 2) створення такої системи утримання мережі, яка гарантувала б постійну готовність, безпечність та працездатність на весь період його роботи;

Цей складний процес має враховувати як соціальний, так і національний аспекти загальногрозвитку системи, задовольнивши найкращим чином транспортні потреби населення та розвитоквітчизняного виробника. Проте, уже сьогодні в громадському транспорті Тернополя є позитивні зміни. І подальше вивчення громадського транспорту дозволить виявити проблеми і знайти шляхи їх вирішення.

Джерела інформації:

1. КП «Тернопільелектротранс» – офіційний сайт. [Електронний ресурс]. - elektrotrans.te.ua
2. Звіт про виконану роботу начальника структури управління транспорту, комунікацій та зв'язку [Електронний ресурс]. - Режим доступу. - rada.te.ua.
3. Загнибіда, А. М. Тернопільська міська система громадського транспорту [Електронний ресурс] : Магістерська робота / А. М. Загнибіда ; ТНПУ ім. В.Гнатюка, ГФ; Наук. кер. Б.В.Заболоцький. – Тернопіль, 2005.
4. Комплексний аналіз транспортної мережі міста: системно-аналітичний підхід : монографія / [Льчук В.П., Панченко О.І., Шишкіна О.В., Тарасенко А.В. та ін.] ; за наук. ред. В. П. Льчука. – Чернігів : ЦНТІ, 2014. – 870 с.

Поліщук І. студентка 4 курсу Г-41 групи
наук. керівник –Заблоцький Б. В., к. г. н., доц.

ФОРМУВАННЯ НОВИХ ТЕРИТОРІАЛЬНИХ ГРОМАД У СЛАВУТСЬКОМУ РАЙОНІ ХМЕЛЬНИЦЬКОЇ ОБЛАСТІ: СУЧАСНИЙ СТАН І ПЕРСПЕКТИВИ

Метою статті є дослідження особливостей формування територіальних громад району, визначення їх параметрів та характеристик, прогнозування перспектив розвитку.

Виклад основного матеріалу. Серед очікуваних результатів процесу децентралізації, започаткованого в Україні, чи не найактуальнішим є створення спроможних самодостатніх територіальних громад, які б володіли відповідними матеріальними, фінансовими, земельними ресурсами, об'єктами соціальної інфраструктури, необхідними для поліпшення забезпечення потреб громадян, оперативного та якісного надання їм базових соціальних та адміністративних послуг, створення умов для сталого розвитку відповідних територій, більш ефективного використання бюджетних коштів. Паралельно має формуватися відповідна дієва й потужна система місцевого самоврядування, яка повинна відігравати належну їй роль у вирішенні покладених на неї завдань. Закон України «Про добровільне об'єднання територіальних громад» закладає нову концептуальну основу територіальної організації місцевого самоврядування в Україні, коли утворення спроможних громад має відбуватися саме за їх участю. У Законі зроблено спробу під час вирішення питань щодо формування нових територіальних громад поєднати місцеві та державні інтереси, максимально залучити до цього процесу громадськість. Об'єднання має базуватися на самостійному та добровільному рішенні мешканців громад, з максимальним врахуванням місцевих особливостей. Разом з тим, низка викладених у Законі положень має високий ступінь конфліктогенності та містить суперечності[3].

Не обходиться без труднощів створення громад і на території Славутського району Хмельницької області. Станом на 25.10.2015р. в районі було домовлено та ухвалено рішення про створення двох територіальних громад Ганнопільської та Берездівської, які охоплюють 86% території. Необ'єднаними залишаються 16 сільських рад, представники громадськості яких не дійшли спільної згоди в рамках запропонованого перспективного плану розвитку району[2].

Згодом, 24 грудня 2017р. було створено ще одну сільську об'єднану територіальну громаду – Крупецька, яка об'єднала усього 2 сільські ради (Крупецьку та Полянську сільські ради)[5].

Як вбачається з рішень місцевих рад щодо добровільного об'єднання територіальних громад, до складу Нетішинської міської об'єднаної територіальної громади увійшли Нетішинська міська рада (місто Нетішин), а також Головлівська, Лисиченська, Полянська, Старокривинська та Білотинська сільські ради, які належать до Славутського та Ізяславського району області. Таким чином волевиявлення громад суперечить ustalеним адміністративним параметрам. Адже, Нетішин є містом обласного підпорядкування, а Білотинська сільська рада належить до сусіднього Ізяславського району. Ця проблема затримує вирішення питання про утворення Нетішинської міської об'єднаної територіальної громади.

Крім того, йдуть перемовини про утворення ще однієї сільської територіальної громади – Улашанівської, з сільськими радами, які увійдуть, ще не визначились. Решта сільських рад таких як Цвітоха, Марачівка, Голики, Гута, Кам'янка не визначилися.

Таким чином, на даний час на території Славутського району утворено три територіальних громади (Ганнопільська, Берездівська, Крупецька), які й стали об'єктом нашого дослідження.