

Впродовж останніх 10 років у Львівській області простежено природне скорочення населення від -1,6 ‰ у 2010 р до -6,1 ‰ у 2020 р. Натомість у Миколаєві у 2010 р. відбувався природний приріст населення на рівні 1,9 ‰ і був додатнім до 2018 р., а в 2020 р., природне скорочення досягло показника – 4,7 ‰, та все ж є меншим, у порівнянні з показником характерним для Львівщини в цілому.

Зміна чисельності населення відбувається не лише за рахунок природного, але й механічного руху. Слід зауважити, що сальдо міграції у Миколаєві є від’ємним і в 2021 р. становило – 69 осіб.

Список використаних джерел

1. Миколаївське Придністров'я, Основа, Львів [Текст] / Я. М. Івашків, К. В. Івашків, Є. І. Кушнір, 1993, 165 с.
2. Кількість живонароджених, померлих і природний приріст (скорочення) населення [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://www.lv.ukrstat.gov.ua/>.
3. Постанова «Про утворення та ліквідацію районів» [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/807-20#Text>.
4. Щільність населення малих міст України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://surl.li/fskmd>.

ГРОМАДСЬКИЙ РЕЙКОВИЙ ТРАНСПОРТ КИЄВА: СУСПІЛЬНО-ГЕОГРАФІЧНИЙ АСПЕКТ

Колотуха І.О.

Рада національної безпеки та оборони, м. Київ, Україна

Колотуха О.В.

Національний авіаційний університет, м. Київ, Україна

okolotuh@ukr.net

Надзвичайно важливою складовою функціонування міст виступає їх транспортна інфраструктура, передусім – система громадського транспорту (ГТ). Міські транспортні системи потребують підвищеної

уваги як сполучні елементи, що впливають на ефективність функціонування міст в цілому та окремих районів. Громадський пасажирський транспорт великого міста, яким є столиця держави – м. Київ, є однією з галузей його життєзабезпечення, від функціонування якої залежить як розвиток господарського комплексу, так і спосіб життя населення. Ця проблема постане однією з основних для нашої столиці після Перемоги.

Розвиток рейкового транспорту – пріоритет будь-якого європейського міста: у нього найвища провізна здатність, він екологічний і комфортний для пасажирів, і головне – він не залежить від кількості заторів на дорогах. Але з усіх видів рейкового транспорту в м. Києві на достатньому рівні розвинене лише метро. Трамваї та міська електричка, незважаючи на свій потенціал, на сьогоднішній день, непопулярні у містян. Нерівномірний підхід до розвитку ГТ привів до істотних перекосів – трамваї та електрички ходять напівпорожніми, тоді як метро працює на межі своїх потужностей. До повномасштабного російського вторгнення київський метрополітен щодня перевозив близько 1,5 млн. пасажирів – це найбільший перевізник у столиці. На трамваї, міську електричку і фунікулер у сукупності не припадає навіть третини обсягів підземки. Так, трамваї перевозили близько 380 тис. пасажирів (25% пасажиропотоку метро). Для порівняння: у 2001 р. київські трамваї перевозили близько 750 тис. пасажирів на день. Ще менш ефективною є робота міської електрички, яка перевозила менше 20 тис. пасажирів на день, що становить лише 1,3% від щоденного пасажиропотоку метро. Натомість за розрахунками фахівців Департаменту транспортної інфраструктури КМДА, міська електричка може протягом двох років вийти на обсяги перевезень 250 тис. пасажирів на добу. У сукупності, якщо об'єднати систему міських трамваїв з міською електричкою, рейковий вид транспорту міг би перевозити близько 1,1 млн осіб. Такий перерозподіл потоків значною мірою розвантажив би метрополітен. Якщо міську електричку інтегрують в систему залізничного сполучення з містами-супутниками вона змогла б перевозити близько півмільйона пасажирів на добу. Обмеженням є те, що міську електричку запускали як допоміжного перевізника на період будівництва Подільсько-Воскресенського

мостового переходу. А розвиток нових маршрутів не передбачено в Генеральному плані Києва, що ускладнює реалізацію проєкту [1].

Якщо метрополітен на правому березі Дніпра розташований під землею і не потребує значного землевідведення під свої комунікації, то лівобережна частина міста, а також міські мережі швидкісного трамвая і залізниці мають потребу в цьому. Отже, метрополітен, на сьогоднішній день, незважаючи на розвиток інших видів ГТ, залишається і, без сумніву, залишиться найшвидшим і найзручнішим транспортом. Схема розвитку метрополітену передбачає продовження трьох наявних ліній і будівництво однієї нової (загальна довжина ліній – 103,0 км, кількість станцій 81, пересадочних вузлів між лініями метрополітену – 6) [2].

На даний момент в розвитку столичної підземки є два пріоритети – проведення ліній метрополітену на житлові масиви Троєщина і Виноградар.

Підвести лінію метро до найбільшого житлового масиву – Троєщини – заважає недобудований Подільсько-Воскресенський міст. Тільки коли завершать його будівництво, можна буде говорити, скільки років потрібно для вирішення вічної київської проблеми – побудувати метро на Троєщину. Автомобільний рух мостом міська влада планувала відкрити через 2-3 роки [3].

Не зважаючи на війну, АТ "Київметробуд" відновило будівництво метро на Виноградар, а закінчити дві станції – «Проспект Правди» і «Мостицька» – планують через два роки. Користуватися станціями на перших порах буде близько 60 тис. пасажирів. З огляду на те, що, кількість населення в найближчі роки на Виноградарі значно зросте, а значить, збільшиться і число пасажирів нових станцій метро.

Відповідно до основних напрямків розвитку Київського метрополітену до 2025 р. планується значно збільшити темпи будівництва ліній і станцій метрополітену та ввести в експлуатацію близько 40,0 км ліній, 32 станції, 5 додаткових входів-виходів з наявних станцій і 3 електродепо [2].

На думку низки фахівців, за оптимізації маршрутів трамваї могли б збільшити свій пасажиропотік. За їх розрахунками, якщо знову об'єднати лівобережну і правобережну трамвайні мережі через Подільсько-Воскресенський міст і міст Патона, то пасажиропотік

трамвайної системи досягне 1,1 млн. пасажирів на добу. Частково це б розвантажило метрополітен і зробило його більш комфортним [3]. За попередніми розрахунками, лише продовження Борщагівської лінії швидкісного трамвая від Старовокзальної площі до станції метро «Палац спорту» збільшить пасажиропотік на 60 тис. осіб на день – до 180 тис. Розглядаються два варіанти проходження лінії: вул. Саксаганського та вул. Жилянська. Передбачається також продовження будівництва Лівобережної лінії швидкісного трамвая від житлового масиву Вигурівщина-Троєщина до Південних Осокорків.

Міська електричка теж може стати вагомим перевізником у транспортній системі м. Києва. Адже, щодня до столиці приїздить близько 500 тис. жителів передмістя, частину з яких може підвозити електричка, якщо буде організоване підвезення до неї та створена для цього необхідна інфраструктура. Електричка могла б узяти на себе функції четвертої лінії метрополітену – Подільсько-Вигурівської, адже попит на човникову лінію Троєщина - Караваєві дачі становила 256 тис. пасажирів на добу. Максимальна пропускна здатність однієї електрички становить 50 тис. пасажирів на добу. Але поки всі електропоїзди разом перевозять лише близько 20 тис. пасажирів на добу [3].

Важливим, на нашу думку, вбачається запровадження у місті нових швидкісних позавуличних видів рейкового ГТ з використанням та модернізацією наявних трамвайних та залізничних колій. Це – трамвай-поїзд та метробус BRT (bus rapid transit).

Трамвай-поїзд (Tram-train) – вид легкорейкового ГТ, де трамваї рухаються колією залізниці нарівні зі звичайними потягами. Це дає можливість створення комбінованих транспортних систем, поєднуючи переваги обох видів транспорту (трамваїв і поїздів). Перша система такого типу почала діяти у 1992 р. в німецькому м. Карлсруе. За попередніми даними, загальна протяжність лінії трамвай-поїзда в м. Києві може скласти 37,2 км, з яких 14,7 км – інфраструктура швидкісного трамвая, решта – залізниці. Трамвай-поїзд може розвивати швидкість до 120 км/год. Лінія трамвай-поїзда включатиме два маршрути: «Милославська»-«Північна» і «Дарниця»-«Кільцева дорога». Обидва маршрути пройдуть через Дарницький залізничний міст. На лівобережній частині міста трамвай-поїзд пройде лінією швидкісного

трамвая, у районі станції «Троєщина-2» перейде на залізничне полотно. Реалізація проєкту буде тривати 3-4 роки. Планується, що щодня таким видом транспорту користуватимуться близько 240 тис. пасажирів – це приблизно 60% тих обсягів, які за добу перевозять усі трамваї в Києві. Під цей проєкт планується придбання нового рухомого складу – 80 п'ятисекційних вагонів з низькою підлогою [3].

На нашу думку, слід зупинити необґрунтовану практику зняття трамвайних ліній при реконструкції вуличної мережі для того, щоб збільшити її пропускну здатність. Трамвайні лінії слід реконструювати з приведенням їх до європейських стандартів з використанням сучасних конструкцій колійного полотна, що дасть можливість проїзду автотранспорту, там, де це необхідно виділити їх на відособлене полотно зі створенням умов для організації маршрутів з прискореним рухом. На період до 2025 р. передбачається будівництво трамвайних ліній Відрадним проспектом, вул. Привокзальною – вул. Празькою з будівництвом тунельного переходу під залізничними коліями, вул. Бориспільською [3]. Зняття трамвайних шляхів є доцільним лише за напрямками з невеликими пасажиропотоками або їх зняття пов'язано містобудівними умовами: Набережним шосе, Харківським шосе тощо.

Отже, виконання всіх вищезазначених заходів дасть змогу значно покращити транспортне обслуговування населення, забезпечити більш комфортні умови пасажироперевезень, кращі транспортні зв'язки між місцями проживання, прикладання праці і центрами громадського обслуговування, середній час поїздки містом скоротиться з 60-90 до 30-45 хвилин.

Отже, основними напрямками розвитку системи ГТ м. Києва є пріоритет громадського пасажирського транспорту у виконанні міських перевезень над особистим транспортом громадян; розвиток швидкісних позавуличних видів громадського рейкового транспорту (метрополітену, швидкісного трамвая, міської залізниці); забезпечення швидкого, комфортного і безпечного транспортного сполучення між усіма функціональними зонами столиці на основі збільшення щільності вуличної мережі, будівництва транспортних переходів через р. Дніпро, ліквідації диспропорцій між їх пропускнуою спроможністю і необхідністю збільшення інтенсивності руху; створення системи

комплексних пересадочних вузлів на станціях міської залізниці та лініях метрополітену; розвантаження міської вуличної мережі від транзитних транспортних потоків через створення системи обхідних магістралей.

Список використаних джерел

1. Стратегія розвитку міста Києва до 2025 року. К.: Київська міська державна адміністрація, 2017. 144 с.
2. Офіційний сайт КП «Київський метрополітен» – itz@metro.kiev.ua.
3. Сайт Офіційного порталу Києва – www.kyivcity.gov.ua.
4. Генеральний план м. Києва. Основні положення / Департамент містобудування та архітектури КМДА, КО «Інститут генерального плану м. Києва». К., 2015. 103 с.

ДЕМОГРАФІЧНА СИТУАЦІЯ В ЗАКАРПАТСЬКІЙ ОБЛАСТІ ЗА РОКИ НЕЗАЛЕЖНОСТІ УКРАЇНИ

Корчинська Ж. М.

Ужгородський національний університет, м. Ужгород, Україна

zhanna.korchynska@uzhnu.edu.ua

Відповідно до статистичних даних Головного управління статистики у Закарпатській області чисельність наявного населення Закарпатської області станом на 1 січня 2022 року становила 1 244 476 осіб, постійного населення – 1 241 643 осіб [1]. Це становило майже 3% від чисельності населення України. Середня щільність населення Закарпаття вища, ніж по Україні (97,4 осіб/км²) [1].

Найбільшими за чисельністю населення станом на 1 січня 2022 року були новостворені у 2020 році Хустський (265,8 тис. осіб), Ужгородський (255 тис. осіб) та Мукачівський (251,1 тис. осіб) райони. Найменшою кількістю населення відзначився гірський Рахівський район (82 тис. осіб) [1].

В Закарпатській області завжди значно переважало сільське населення. Станом на 1 січня 2022 року воно складало 783,4 тис. осіб (63%), в порівнянні міське населення – 458,2 тис. осіб (37%) [1]. За