

КОНСТРУКТИВНА ГЕОГРАФІЯ І ГЕОЕКОЛОГІЯ

УДК 911.3

DOI: <https://doi.org/10.25128/2519-4577.25.2.9>

Іван РУДАКЕВИЧ, Мирослав СИВИЙ

ІСТОРИКО-ГЕОГРАФІЧНІ АСПЕКТИ РОЗВИТКУ МІСЬКОГО ПАСАЖИРСЬКОГО ТРАНСПОРТУ В УКРАЇНІ В КОНТЕКСТІ ФОРМУВАННЯ МІСТ

У статті охарактеризовані історико-географічні аспекти розвитку міського пасажирського транспорту в Україні. Міський транспорт в Україні має давні історичні традиції, оскільки перші його мережі почали працювати ще наприкінці XIX століття і є одними з найстаріших у Східній Європі. У розвитку міських просторів та транспорту на території України виділено 9 етапів його формування. Охарактеризовано розвиток міського пасажирського транспорту в Україні протягом кожного етапу його розвитку. Проаналізовані сучасні виклики в процесі трансформації систем міського транспорту України.

Ключові слова: автобусний транспорт, електротранспорт, місто, міський транспорт, транспорт, транспортна мережа, Україна.

Abstract:

Ivan RUDAKOVYCH, Myroslav SYVYJ. HISTORICAL AND GEOGRAPHICAL ASPECTS OF THE DEVELOPMENT OF URBAN PASSENGER TRANSPORT IN UKRAINE IN THE CONTEXT OF THE FORMATION OF CITIES

The article describes the historical and geographical aspects of the development of urban passenger transport in Ukraine. Urban transport in Ukraine has long historical traditions. The first electric transport networks in the cities of Ukraine were among the oldest in Eastern Europe. Historical and geographical studies of the development of public transport systems in Ukraine were conducted by many scientists, the results of which are reflected in reference books, monographs, and articles. In the development of urban spaces and transport in Ukraine, the authors distinguish the following stages: intensive industrialization in imperial times, the First World War and national liberation struggles, the interwar period (mass industrialization of eastern Ukraine), the Second World War, post-war reconstruction of cities, mass housing and industrial construction, the economic crisis and the decline of industrial giants, the revival of urban spaces and transport, the Russian-Ukrainian war. The prototype of modern urban transport in Ukraine was the horse-drawn tram and omnibuses, which appeared on the streets of cities at the end of the 19th century. In the 1890s, the first electric tram networks were launched in Kyiv, Lviv, Chernivtsi, and Dnipro. By 1914, trams were operating in 13 cities of Ukraine. During the First World War and the national liberation struggles (1914-1922), trams and horse-drawn trams often stopped, and in Kremenchuk, traffic was suspended. Many tram and city bus networks began operating during the mass industrialization of the cities of Central and Eastern Ukraine in the 1920s and 1930s. In 1935, the first trolleybus system in Ukraine was launched in Kyiv, and later such systems were launched in Kharkiv, Donetsk, and Chernivtsi. During World War II, the urban transport networks in Ukraine suffered significant damage and destruction. Due to the destruction of the infrastructure, the tram systems in Kropyvnytskyi, Sevastopol and Kerch were dismantled. In the post-war years, the public transport networks in the cities of Ukraine were gradually restored, but there was a shortage of the necessary equipment and rolling stock. During this period, tram systems were opened in Druzhkivka, Konotop and trolleybuses in Odessa, Dnipro, Lviv, Sevastopol, Simferopol, Alchevsk, Zaporizhia. The world's longest trolleybus line Simferopol - Yalta, 80 km long, was built in Crimea. Bus transport began to operate in most large cities. During the mass residential and industrial development of Ukrainian cities in the 1960s-1980s, more than 30 new trolleybus systems were implemented. Large-capacity buses and trolleybuses, mostly imported, began to operate in the cities. During this period, the first metros in Ukraine began to operate in Kyiv (1960) and Kharkiv (1976). After the collapse of the USSR and Ukraine gained independence, a deep economic crisis began. There was a decline in passenger transportation volume in cities, and transport operated intermittently due to a shortage of fuel, rolling stock, and spare parts. The market for private motor transportation by minibuses and small buses began to develop, leading to street congestion and increased environmental pollution. Tram (Kyiv, Kharkiv, Makiivka) and trolleybus (mainly cities in Donbas) lines were dismantled in many cities. In 1995, the third metro in Ukraine, in Dnipro, was put into operation. Since 2006-2007, due to the balancing of local budgets and the implementation of state programs, investments in the field of urban passenger transport have increased. New lines were built, and rolling stock was purchased. A significant upgrade of infrastructure and transport took place as part of the preparation and holding of the Euro 2012 Football Championship in the cities of Ukraine. However, in several cities of Donbas, the movement of urban electric transport was suspended (Makiivka, Kadiivka, Kostiantynivka, Dobropillya). In 2014, the Russian-Ukrainian war began due to the occupation of Crimea and part of Donbas, and in 2022, a full-scale invasion of Russian troops into the territory of Ukraine took place. As a result of hostilities and shelling, the urban transport infrastructure in many cities was damaged or destroyed. In many cities of Donbas near the front line, urban electric transport stopped working (Alchevsk, Bakhmut, Lysychansk, Luhansk, Avdiivka, and others). Many cities in Ukraine received assistance from partners in EU countries through rolling stock. In the process of modern transformation of urban transport systems in Ukraine, significant challenges arise: reorientation and reduction of passenger flows, changes in the functions of cities and their districts, changes in the number and employment of the population, and the introduction of innovative technologies.

Keywords: bus transport, electric transport, city, urban transport, transport, transport network, Ukraine.

Постановка науково-практичної проблеми: актуальність і новизна дослідження. Розвиток міського пасажирського транспорту є одним з ключових індикаторів урбанізації та соціально-економічних трансформацій країни. В Україні, яка має багату історію та унікальне географічне положення, еволюція міського пасажирського транспорту віддзеркалює не лише технологічний прогрес, а й складні історичні події, економічні виклики, соціокультурні та просторові зміни у містах. Від перших кінних залізниць до сучасних трамвайних, тролейбусних та автобусних систем, кожен етап розвитку залишив свій відбиток на міському ландшафті та повсякденному житті мільйонів людей. Дослідження історико-географічних аспектів становлення та функціонування міського пасажирського транспорту в Україні аналізує його взаємозв'язок з розвитком міст, зміною адміністративно-територіального устрою та впливом географічних чинників на формування транспортних мереж. Вивчення цих взаємодій дозволить глибше зрозуміти сучасний стан транспортної інфраструктури міст і регіонів та окреслити перспективи їх подальшого розвитку.

Аналіз попередніх публікацій за темою дослідження. Тематиці просторового розвитку міського пасажирського транспорту в Україні присвячено багато наукових і науково-популярних праць. Однією з найбільш інформативних публікацій є довідкове видання «Електротранспорт України: енциклопедичний путівник» авторства К. Козлова, А. Оландера та С. Тархова [6]. У цій книзі подано короткий історичний нарис, довідкові відомості про функціонування, аналізу сучасного стану та перспектив розвитку міського електротранспорту в Україні. Актуальним видання з цієї тематики є польська монографія А. Сочувки та І. Рудакевича «Трансформація міського електричного транспорту в Україні після 1991 року». У ній охарактеризовані історичні та просторові особливості розвитку електричного транспорту в Україні, можливості залучення залізниць для пасажирських перевезень у великих містах [9]. Цими авторами також опублікована стаття про трансформацію міського електротранспорту України у контексті транспортної політики [8]. Геопросторові тенденції функціонування міського електричного транспорту в промислових регіонах України вивчали польські дослідники М.Рехлович, А. Сочувка і М. Щасни [7,9,10]. Різномісні аспекти розвитку міського пасажирського транспорту також досліджувалися у працях українських дослідників Ю. Паланта, В.Постнікова, В. Приймака [2,3,4]. У різні роки було опубліковано серію книг про особливості

розвитку різних видів пасажирського транспорту в містах України (Київ, Львів, Харків, Дніпро, Житомир, Чернівці, Полтава та інші).

Зв'язок теми з важливими науково-практичними завданнями. Дана публікація має зв'язок з такими державними програмами як «Національна транспортна стратегія України на період до 2030 року» та проектом «Міський транспорт в Україні», в яких описані стратегічні пріоритети розвитку міського пасажирського транспорту. Проблематика дослідження даної статті також перетинається з місцевими програмами розвитку електричного та інших видів транспорту, які затверджені міськими радами.

Метою даної публікації є історико-географічний та геопросторовий аналіз розвитку мереж міського пасажирського транспорту в Україні у контексті формування міст у різні історичні періоди.

Виклад основного матеріалу. Міський пасажирський транспорт має давні традиції розвитку в Україні, які йшли із загальноєвропейськими тенденціями його поширення. У розвитку міських просторів та транспорту на території України можна виділити наступні етапи:

- 1) посиленої індустріалізації в імперські часи (до 1914 р.);
- 2) Першої Світової війни та національно-визвольних змагань (1914-1922 рр.);
- 3) міжвоєнний період (масова індустріалізація сходу України) (1922-1939);
- 4) Другої світової війни (1939-1945);
- 5) повоєнної відбудови міст (1945-1960);
- 6) масового житлового та промислового будівництва (1960-1991);
- 7) економічної кризи та занепаду промислових гігантів (1991-2006);
- 8) відродження міських просторів і транспорту (2006-2022);
- 9) російсько-української війни (з 2022 р.).

Кожен з цих етапів має певні особливості розвитку міського пасажирського транспорту в містах України, на які вплинули ряд природних соціально-економічних, політичних і технічних чинників.

Фактично перші системи громадського транспорту в містах сучасної України зароджувалися наприкінці XIX століття, коли до наших земель дійшла науково-технічна революція. Першими прообразами сучасного міського пасажирського транспорту були кінні омнібуси та трамваї, які впроваджувалися у різних містах в 1870-1880-их роках. У Києві, Львові, Одесі мережі кінного трамваю (конки) були настільки розвинутими, що довгий час конкурували з

електричним трамваєм ще на початку ХХ століття. Розвитку громадського транспорту також сприяла розбудова міст. Наприклад, наприкінці ХІХ ст. відстані між окремими міськими масивами у Києві чи Львові сягали більше 10 кілометрів, які було складно подолати не лише пішки, але й на конях.

Вагомою подією в історії формування міського транспорту в Україні був запуск першого на території тодішньої російської імперії електричного трамваю в Києві у 1892 році стараннями знаменитого інженера А. Струве. На кілька років пізніше трамвайний транспорт працював у Львові (1894 р.), Катеринославі (Дніпрі), Єлизаветграді (Кропивницькому), Чернівцях (1897 р.), Житомирі (1899 р.), Харкові (1906 р.), Одесі (1907 р) та інших містах (табл. 1). Загалом до початку Першої світової війни на території сучасної України було побудовано 13 трамвайних систем. Характерною особливістю

розроблених на той час систем була ширина колії 1000 мм [9]. В окремих містах (Київ, Львів) були спроби організувати міські автобусні перевезення. Вони були невдалими через низьку місткість та недосконалість тодішніх автобусів.

На початку Першої світової війни розвиток міського електротранспорту в українських містах не зупинився. У 1914 році запрацювали трамвайні мережі у Сімферополі та Євпаторії, а в 1915 р. – в Миколаєві. У 1918-1921 роках через бойові дії під час різних воєн (російсько-українська, україно-польська, громадянська в росії та інші) були перебої у роботі громадського транспорту в містах через відсутність палива чи електроенергії. Через значні руйнування та зношеність інфраструктури у 1921 р. був закритий трамвайний рух у Кременчуці.

Таблиця 1

Роки запуску міського транспорту в містах України [на матеріалах 6, 9]

Назва міста	Трамвай	Тролейбус	Автобус	Метрополітен
Київ	1892	1935	1925	1960
Львів	1894	1952	1928	–
Чернівці	1897	1939	1933	–
Дніпро	1897	1947	1925	1995
Кропивницький	1899	1967	1946	–
Кременчук	1899	1966	1926	–
Севастополь	1899	1950	1946	–
Житомир	1899	1962	1940	–
Харків	1906	1939	1910	1976
Одеса	1907	1945	1926	–
Вінниця	1913	1964	1933	–
Євпаторія	1914	–	1947	–
Сімферополь	1914	1959	1935	–
Миколаїв	1915	1967	1934	–
Макіївка	1924	1969	1929	–
Донецьк	1928	1940	1931	–
Костянтинівка	1931	–	1934	–
Горлівка	1932	1974	1933	–
Єнакієве	1932	–	1934	–
Запоріжжя	1932	1949	1930	–
Маріуполь	1933	1970	1933	–
Луганськ	1934	1962	1927	–
Кам'янське	1935	–	1950	–
Керч	1935	2004	1926	–
Кривий Ріг	1935	1958	1958	–
Краматорськ	1937	1971	1937	–
Кадіївка	1937	1970	1937	–
Дружківка	1945	–	дані відсутні	–
Конотоп	1949	–	1955	–
Вуглегірськ	1958	1982	дані відсутні	–
Авдіївка	1965	–	дані відсутні	–
Молочне	1989	–	–	–
Алчевськ	–	1954	1954	–

Херсон	—	1960	1948	—
Полтава	—	1962	1932	—
Чернігів	—	1964	1934	—
Черкаси	—	1965	1934	—
Суми	—	1967	1953	—
Бахмут	—	1968	дані відсутні	—
Добропілля	—	1968	1957	—
Хмельницький	—	1970	1936	—
Лисичанськ	—	1972	дані відсутні	—
Луцьк	—	1972	1948	—
Рівне	—	1974	1949	—
Тернопіль	—	1975	1940	—
Слов'янськ	—	1977	1940	—
Севєродонецьк	—	1979	дані відсутні	—
Біла Церква	—	1980	дані відсутні	—
Харцизьк	—	1982	дані відсутні	—
Івано-Франківськ	—	1983	1938	—
Торецьк	—	1985	1956	—
Антрацит	—	1987	дані відсутні	—
Краснодон	—	1987	дані відсутні	—

Активний розвиток міського пасажирського транспорту на території України простежувався у міжвоєнний період (1922-1939 роки). Цьому насамперед сприяла масова індустріалізація великих і середніх міст Центральної та Східної України. Протягом цього періоду було введено в експлуатацію 13 нових трамвайних систем, переважно у містах Донбасу. У 1932 р. запрацював трамвай у Запоріжжі, а в 1935 р. – в Кам'янському. Трамвайні лінії активно розбудовувалися в індустріальних містах, де формувалися значні пасажиропотоки між житловими кварталами на величезних промислових підприємствах, переважно важкої промисловості.

У 1935 р. у Києві була відкрита перша лінія тролейбуса, нового на той час виду міського транспорту. Пізніше тролейбусні мережі запрацювали у Харкові (1937 р.), Донецьку (1940 р.) і Чернівцях (1939 р.). У 1920-1930-их роках масово відкривалися також міські автобусні маршрути, насамперед у Києві та Одесі. Цьому сприяло налагодження виробництва автобусів у тодішньому СРСР, а також імпорту машин з країн Європи та США. Швидкими темпами розвивався громадський транспорт на Західній Україні. Наприклад, у місті Чернівці, де були відкриті автобусні та тролейбусні лінії, яке тоді було третім за кількістю населення серед міських поселень тодішньої Румунії.

У часи Другої світової війни майже всі міста України зазнали значних руйнувань, як і їхня транспортна інфраструктура. Після значних ушкоджень та розкрадання контактного проводу та колій було зупинено та ліквідовано трамвайні мережі у Кропивницькому, Керчі та

Севастополі. Часто елементи інфраструктури (дріт, підстанції) та рухомий склад вивозилися окупантами до міст Німеччини та Румунії. Згодом після закінчення війни багато транспортних засобів і обладнання повернулося до міст України у якості репарацій та компенсацій. Наприклад, на «трофейних» машинах MAN відкривали тролейбусне сполучення у місті Дніпро у 1947 р., хоча раніше вони були вивезені до Румунії з м. Чернівці. Навіть у важкі воєнні роки було відкрито трамвайну мережу в м. Дружківка на Донбасі (1945 р.). Після визволення та руйнування міст найлегше було відновлювати мережі електротранспорту (трамвай і тролейбус), оскільки їх інфраструктура була краще збережена. Автобусів було дуже мало і бракувало палива для них.

У післявоєнні роки продовжувався розвиток електричного транспорту в містах, насамперед через дефіцит автобусів. У 1946-1947 роках налагоджено масове виробництво радянського тролейбуса МТБ-82. Це дозволило розбудовувати діючі та споруджувати нові тролейбусні системи. Лише у 1945-1955 роках рух тролейбусів організовано в Одесі, Дніпрі, Запоріжжі, Львові, Севастополі та Краматорську. Лише в Києві довжина тролейбусних ліній протягом цього десятиліття зросла у 5 разів. У 1959 р. було споруджено тролейбусну мережу в м. Сімферополі, яка в цьому ж році була подовжена через Кримські гори до м. Алушта. У 1961 р. тролейбуси по добудованій лінії попрямували до Ялти. Таким чином була збудована найдовша у світі міжміська тролейбусна лінія довжиною понад 80 км. Тролейбуси з Сімферополя до Ялти їхали в середньому 2,5 – 3 години [6, с.

672-673]. Розвивався також трамвай. У 1949 р. була відкрита трамвайна лінія в м. Конотоп, у 1958 р. – м. Вуглегірськ.

Поступово розвивався також міський автобусний транспорт. У післявоєнні роки у багатьох значних містах України запрацювали міські автобусні маршрути (Луцьк, Рівне, Херсон, Суми та інші). Цьому сприяло зростання виробництва автобусів. Наприклад, у 1956 році дав першу продукцію знаменитий Львівський автобусний завод.

З 1960-их років у колишньому СРСР почалася епоха масового будівництва у містах як житлових будинків чи масивів, так і промислових об'єктів. У 60-70-х роках ХХ ст. населення деяких великих міст зросло вдвічі. Аналогічно зростали площі нових житлових масивів і промислових зон. Відповідно різко зростав попит на пасажирські перевезення. Його насамперед задовольняли за допомогою міського автобусного та тролейбусного транспорту. У колишньому СРСР та країнах Центральної Європи (Чехословаччина, Угорщина, Румунія) було налагоджено масове виробництво автобусів і тролейбусів, особливо великої місткості. З іншої сторони, до країн «соціалістичного блоку» дійшли тенденції з розвинутих країн щодо сповільнення розвитку та заміни трамвайного транспорту. Трамвай, попри його екологічність і високу провізну здатність, часто визнавали «безперспективним видом пасажирського транспорту». Часто застаріла інфраструктура трамвайного транспорту в містах України вимагала значних інвестицій для її відновлення, тому місцевій владі було вигідніше розвивати більш дешевший і менш затратний автобусний чи тролейбусний транспорт.

Відповідно, найбільша кількість тролейбусних систем у містах України була споруджена у 1960-1970-х роках. Якщо у 60-х роках тролейбус поширювався у центральній Україні (Полтава, Черкаси, Суми, Кропивницький), то у 70-их роках – переважно у містах Західного регіону України (Луцьк, Рівне, Тернопіль) і Донбасу (Лисичанськ, Слов'янськ). Аналогічні тенденції продовжитися у 80-их роках ХХ ст., коли були збудовані тролейбусні системи в Івано-Франківську, Харцизьку, Краснодоні. Цікаве перетворення міського електротранспорту відбулося у невеликому шахтарському місті Вуглегірськ, де в 1980 році було закрито трамвайне сполучення, однак у 1982 р. вже запущений тролейбусний транспорт [6, с. 94]. Були ліквідовані трамвайні системи у Сімферополі та Чернівцях через складні умови експлуатації та проблеми із вузькоколіїним рухомим складом. У Києві, Львові, Одесі, Миколаєві та інших

містах було закрито ряд трамвайних ліній, які згодом були заміщені автобусними або тролейбусними маршрутами. Натомість у 1965 р. була запущена трамвайна мережа у м. Авдіївка, яка поєднала місцевий коксохімічний завод з житловими кварталами. Остання трамвайна система була споруджена у селищі Молочне у Криму в 1989 році та призначалася переважно для перевезення туристів від бази відпочинку до моря.

У 1960 р. у Києві відкрито першу на території України лінію метрополітену довжиною 5,2 км між станціями «Вокзальна» та «Дніпро». До кінця 1960-х років було розбудовано Святошинсько-Броварську лінію широтного напрямку, яка поєднала житлові райони міста по обидва береги р. Дніпро. У 1976 р. було відкрито рух на другій гілці метрополітену Куренівсько-Червоноармійській між сучасними станціями «Майдан Незалежності» та «Контрактова площа». До кінця 1980-их років ця лінія була добудована до станції «Либідська» та масиву Оболонь. У 1989 р. відкрито першу ділянку Сирецько-Печерської лінії метро, яку активно добудовували у 1990-их роках [6, с. 347-348]. У серпні 1975 р. запрацювала перша лінія метрополітену в Харкові між станціями «Холодна гора» та «Турбоатом». У 1984 р. відкрито рух на другій магістралі Харківського метрополітену довжиною 7,5 км (сучасна Салтівська лінія) [6, с. 752].

Станом на 1991 рік в Україні функціонували 24 мережі трамваю, 46 тролейбуса, 2 системи метрополітену (рис. 1). Фактично у всіх цих містах також працював автобусний транспорт.

У 1991 році внаслідок загострення політичних, соціальних і економічних проблем розпався СРСР, а щойно проголошена незалежна Україна поринула у глибоку економічну кризу. Внаслідок кризи неплатежів і підняття цін на переважно імпортовану нафту та нафтопродукти різко зросли ціни на бензин і дизельне паливо, що спровокувало їх дефіцит і перебої в русі автобусного та залізничного транспорту. Додатково через розрив економічних зв'язків та зростання цін на готову продукцію з країнами «соціалістичного табору» припинилися надходження від них нових трамваїв, тролейбусів і автобусів і запасних частин. Через підвищення цін на пальне більшість автобусних маршрутів у містах працювали з перебоями і з значними інтервалами у русі, тому відповідно зросло навантаження на електричний транспорт, насамперед, трамваї та тролейбуси. Однак через дефіцит нового рухомого складу та запчастин електротранспорт не міг виконувати попередні

обсяги перевезень. Внаслідок дії цих економічних і технічних чинників у багатьох містах виникали перебої в русі міського транспорту, який іноді приходилося очікувати пасажирам в окремих випадках навіть більше години.

На допомогу місцевим органам влади (часто нелегально) прийшли приватні перевізники часто з маломісткими та незручними для перевезень мікроавтобусами та малими автобуса-

ми, які працювали у режимі «маршрутних таксі». Згодом у деяких містах (Київ, Львів, Дніпро, Одеса, Чернівці, Сімферополь) їх кількість зросла до таких масштабів, що вони часто провокували значні затори у дорожньому русі, особливо у транспортних вузлах. Лише з 2000-х років державна та місцеві влади почали впорядковувати ринок і організацію міських автобусних перевезень.

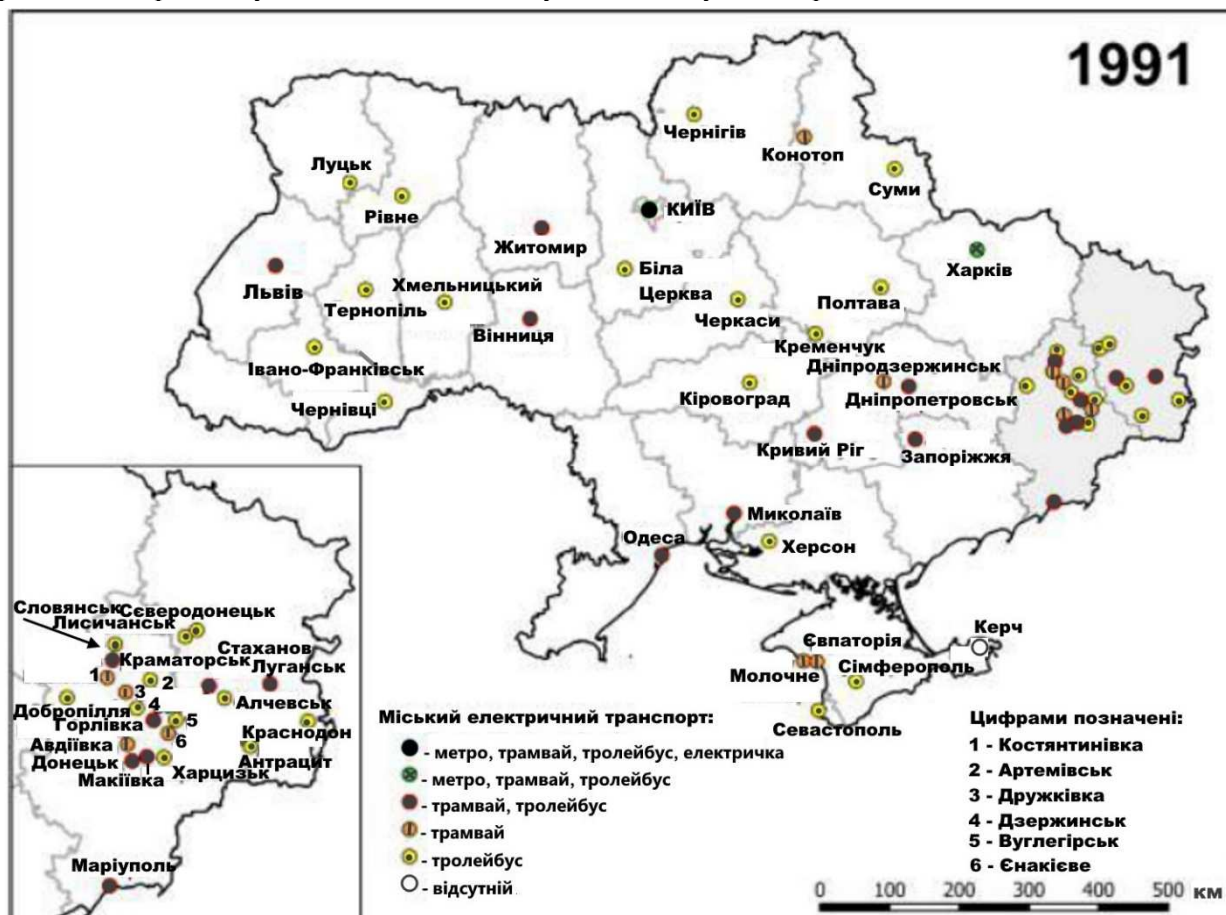


Рис. 1. Мережі міського електричного транспорту в Україні (1991 р.) [на матеріалах 6, 9]

Через значний знос інфраструктури у багатьох містах місцева влада почала скорочувати мережу збиткового електротранспорту. Найбільше від цього негативного процесу постраждав трамвайний транспорт. Погану ситуацію посилили трамвайні аварії з численними жертвами у Кам'янському (Дніпродзержинську) та Луганську в 1995-1996 роках. У результаті такої політики були скорочені на десятки кілометрів трамвайні мережі в Києві, Харкові, Запоріжжі, Горлівці, Макіївці, Луганську. Внаслідок таких деструктивних процесів були закриті та демонтовані цілі трамвайні системи у Макіївці (2006 р.) та Кадіївці (колишній Стаханов, 2007 р.). Скорочувалися також тролейбусні лінії та маршрути, переважно у містах Донбасу. У Торезьку в 2007 році був припинений рух тролейбусів, а мережу демонтовано.

Незважаючи на негативні тенденції, в

окремих містах України у 1990-2000-их роках були споруджені нові трамвайні та тролейбусні лінії. У Києві був введений в експлуатацію швидкісний трамвай на масиві Троєщина, а в Дніпрі – на Лівобережний житловий район. Були збудовані нові тролейбусні лінії в Києві, Харкові, Дніпрі, Львові, Вінниці, Хмельницькому, Івано-Франківську та інших містах. У 2004 році запрацювала нова тролейбусна система у м. Керч в Автономній Республіці Крим.

У часи незалежної України активно також розбудовувався метрополітен у містах, де є його лінії. У 1995 році запрацювало метро у Дніпрі, яке будувалося 14 років. Дніпровський метрополітен є одним з найкоротших у світі – всього 6 станцій з довжиною ліній 7,8 км [6, с. 160]. У 1995 р. було також відкрито третю лінію (Олексіївську) метро у Харкові. У 1993 році розпочалося будівництво першої лінії метро-

політену (ділянка з 5 станцій і депо) в Донецьку, однак було припинене у 2014 р.

У 2006-2007 роках змінилися тенденції у фінансуванні та розвитку міського електро-транспортного завдяки зростанню місцевих бюджетів і фінансуванні з державної казни. Цьому сприяли різні програми: пільгове кредитування, співфінансування, державно-приватне партнерство, тощо. Зросло фінансування транспортної інфраструктури та закупівель нового рухомого складу. У 2012 році в Україні та Польщі проводилася фінальна частина Чемпіонату Європи з футболу («Євро-2012»). Тоді були виділені кошти з державного бюджету на закупівлю нового рухомого складу (переважно автобусів і тролейбусів) у 4 містах-гостях цієї події (Київ, Харків, Донецьк, Львів). Було також скасовано заборону на закупівлю користованих транспортних засобів закордоном, що дозволило розблокувати їх імпорт. З 2006-2007 років почалися масові закупівлі в українські міста сучасних низькопідлогових транспортних засобів, які пристосовані для перевезення людей з обмеженими можливостями.

У 2014 році внаслідок початкового етапу російсько-української війни було окуповано військами РФ АР Крим і частини Донецької та Луганської областей. Через відсутність фінансування і кваліфікованих працівників зупинилися трамваї у Луганську, а також тролейбуси в Антрациті. Внаслідок руйнувань інфраструктури через бойові дії припинив роботу тролейбусний транспорт у Вуглегірську та трамвайний в Авдіївці. У Криму зупинився і згодом була демонтована курортна трамвайна лінія у с. Молочне через припинення роботи місцевого пансіонату. Через зменшення пасажироперевезень і фінансування було закрито рух електро-транспортного в кількох містах Донбасу на підконтрольній Україні територіях: трамвай у Костянтинівці (2016 р.) і Краматорську (2017 р.) та тролейбус у Добропіллі (2011 р.). На Донбасі внаслідок припинення роботи шахт і промислових підприємств у поєднанні з депопуляцією міст вже більше 20 років тримає поступовий занепад мереж міського пасажирського транспорту.

З 2006-2007 років в окремих містах України розбудовувалися мережі міського пасажирського транспорту. Були споруджені нові трамвайні лінії у Львові (до найбільшого Сихівського масиву) та Вінниці. Відкриті нові тролейбусні лінії у Києві, Львові, Тернополі, Івано-Франківську, Хмельницькому, Сумах, Кременчуці та інших містах. З 2015-2016 років почалися закупівлі тролейбусів з автономним ходом переважно на акумуляторах, що дозволило від-

кривати маршрути на вулицях без контактної мережі. Такі тролейбусні маршрути запрацювали у Рівному, Чернівцях, Вінниці, Кропивницькому, Кременчуці, Краматорську, Харкові, Дніпрі, Чернігові. У 2011-2013 роках були відкриті нові станції на відтинки метрополітену в Києві та Харкові.

Орієнтовно з 2006-2007 років у великих містах почалися закупівлі містких автобусів, які формували нові комунальні автопарки. Відповідно появилися нові автобусні маршрути у Львові, Чернівцях, Луцьку, Тернополі, Вінниці, Кропивницькому, Миколаєві, Кривому Розі, Харкові та інших містах. У Львові та Харкові була суттєво змінена маршрутна мережа міських автобусів у рамках проведення матчів «Євро-2012».

24 лютого 2024 року росія розпочала повномасштабне військове вторгнення на територію України. У перші дні війни у багатьох містах велися активні бойові дії (Київ, Чернігів, Харків, Херсон, Миколаїв). Більшість інших великих міст потрапляли під авіаційні, ракетні та дроніві атаки. Значних руйнувань зазнала транспортна інфраструктура міст. Наприклад, у Харкові були зруйновані (та досі іноді обстрілюються) трамвайне, тролейбусне та метрополітенне депо. Через багато міст проходила лінія фронту, а деякі з них були повністю зруйновані. Міста Авдіївка та Бахмут настільки зруйновані, що відновлення громадського транспорту в найближчі роки там недоцільне. Внаслідок обстрілів і руйнувань було зупинений рух тролейбусів в Алчевську, Лисичанську, Сєверодонецьку, Луганську та Сорокиному (Краснодоні) (рис. 2). Таким чином Луганська область залишилася без міського електротранспорту, а в багатьох містах цього регіону відсутнє ще й автобусне сполучення. Хоча місто Маріуполь було сильно поруйноване під час бойових дій, однак за даними Інтернет-порталу transphoto російські окупанти відновили окремі автобусні, тролейбусні та трамвайні лінії.

Попри обстріли, ракетні атаки та перебої у постачанні палива та електроенергії, окремі міста України продовжують оновлювати мережу громадського транспорту та рухомий склад. У Миколаєві та Чернігові були закуплені тролейбуси з автономним ходом і відкриті нові маршрути. Багато міст України отримали «гуманітарну допомогу» від партнерів у країнах ЄС у вигляді користованих автобусів, тролейбусів, трамваїв і навіть вагонів метро. Міста Чехії подарували Харкову трамваї, тролейбуси та автобуси. Місто Варшава подарувало Києву кілька десятків вагонів метрополітену. Такий «гуманітарний транспорт» отримали також міста

Одеса, Дніпро, Львів, Івано-Франківськ, Миколаїв, Запоріжжя, Буча, Конотоп та інші. Однак на сьогодні перспективи завершення війни як і

деокупації та відновлення окремих міст України невідомі.

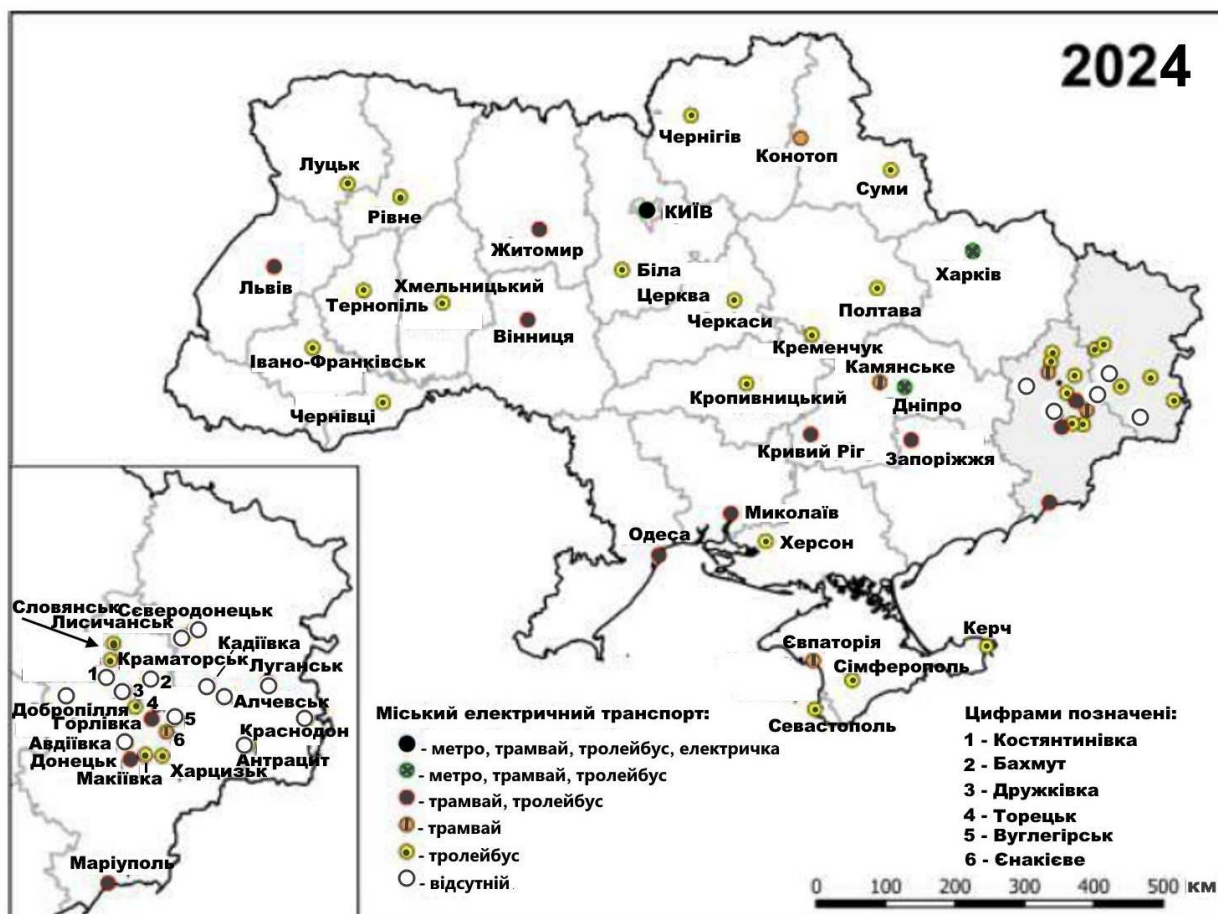


Рис. 2. Мережі міського електричного транспорту в Україні (2024 р.) [на матеріалах 6, 9]

Висновки. У містах України мережі громадського транспорту пройшли ряд історичних етапів розвитку, починаючи з кінця XIX століття. Найактивніше розростання систем міського громадського транспорту відбувалося у 30-х і 60-70-х роках XX століття. У роки Першої та Другої світової воєн відбувався спад у розвитку міського транспорту та навіть занепад і закриття окремих систем. Після 1991 року відбулася деяка трансформація систем міського транспорту в містах України, внаслідок якої деякі з них були ліквідовані (переважно на Донбасі). Нові виклики у сфері міського транспорту України створила російсько-українська війна, яка розпочалася ще у 2014 р., перейшовши у повномасштабну фазу в 2022 році. Багато мереж громадського транспорту (особливо електричного), переважно на сході України, припинили свою діяльність. Сучасні виклики у сфері розвитку міського пасажирського транспорту в Україні полягають у регулюванні приватних перевезень, зменшенні навантаження та екологічного забруднення міських магістралей, впровадження інноваційних технологій (тролейбусів з автономним ходом, електро-

бусів).

Перспективи використання результатів дослідження. Протягом останніх 30 років докорінно змінилися тенденції розподілу пасажиропотоків і умови роботи громадського транспорту в містах України. В останнє десятиліття різко зросла кількість приватних автомобілів, що привело до перевантаженості транспортних магістралей і утворення заторів. У них також потрапляє громадський транспорт, що зменшує надійність та комфортність перевезень. У країнах ЄС розвиток міського пасажирського транспорту (особливо електротранспорту) є одним з найефективніших методів боротьби із заторами та транспортних перевантаженням.

Суттєво змінилися пасажиропотоки у містах. Багато промислових підприємств закрилися, а натомість розросталися торгові заклади та ринки. Це особливо помітно у Харкові, Одесі, Хмельницькому, Чернівцях. Зміна структури зайнятості вплинуло та графіки роботи міського транспорту. Багато людей працює тепер за різними графіками, часто в офісних центрах або вдома. Такі тенденції призвели до

зменшення навантаження на громадський транспорт у години пік, однак збільшило навантаження в інший час [6, с. 831-832].

Протягом останніх 20-30 років у багатьох містах України відбувся перерозподіл щільності населення – виникли нові масиви, а людність старих районів зменшилася. Не всюди мережа громадського транспорту пристосувалася до таких змін. Особливо, де розвинутий трамвайний транспорт і метрополітен. Як приклад маємо напівпусте метро у Дніпрі, яке було побудоване у совєтські часи у промислову зону, яка в останні десятиліття занепадає.

На жаль, часто перелічені старі проблеми

на знайшли свого вирішення, а з часом нашіривувалися нові виклики. Розвиток приватних перевезень спочатку начебто вирішував ці проблеми, однак створював нові незручності (соціальна напруженість, перевантаження та забруднення вулиць). Одним з перспективних напрямів вирішення таких проблем є розроблення та впровадження збалансованої мережі громадського транспорту. Основою такої системи є комунальний транспорт (насамперед електричний). Прикладами впровадження таких мереж в Україні є Вінниця, Житомир і Чернігів.

Література:

1. Міський електротранспорт. Україна. URL: <https://transphoto.org/country/3/> (дата звернення: 06.06.2025)
2. Палант О. Ю. Системна результативність роботи міського транспорту // Інноваційна економіка. № 6 [55]. К., 2014. – С. 87-93.
3. Палант О.Ю. Стратегія системної модернізації міського електричного транспорту: монографія. Харків : Золоті сторінки, 2016. 360 с.
4. Постніков В.С. Сучасні проблеми та перспективи розвитку систем міського транспорту. Економічний аналіз. 2018. Т. 28. № 2. С. 64–70.
5. Рудакевич І., Сочувка А. Геопросторові тенденції розвитку трамвайного транспорту в Україні // Наукові записки Тернопільського національного педагогічного університету. Серія : географія. Тернопіль : СМП «Тайп». Вип. 2 (47). 2019. С. 75-83.
6. Тархов С., Козлов К., Оландер А., Електротранспорт України: Енциклопедичний путівник. Київ, ФОП Сидоренко В. Б. 2010. 912 с.
7. Bepalov V., Rechłowicz M., Tramwaje w obsłudze transportowej Euro 2012 na Ukrainie, Świat kolei, Łódź, nr 5, 2011, s. 48–55.
8. Rudakevych I., Sitek S., Soczówka A. Transformations of urban electric transport in Ukraine after 1991 in the view of transport policy. European spatial research and policy. Łódź, 2019. 26 (1). S. 61–80.
9. Soczówka A., Rudakevych I. Transformacja miejskiego transportu elektrycznego na Ukrainie po 1991 roku. Monografia. Warszawa, Instytut Kolejnictwa, 2021. 440 s.
10. Rechłowicz M., Tramwaje w Kijowie, Świat kolei, Łódź, nr 3, 2010, s. 44–50.

References:

1. Urban electric transport. Ukraine. URL: <https://transphoto.org/country/3/> (access date: 06.06.2025)
2. Palant O. Yu. System performance of urban transport // Innovative economy. No. 6 [55]. K., 2014. – P. 87-93.
3. Palant O. Yu. Strategy of systemic modernization of urban electric transport: monograph. Kharkiv: Golden pages, 2016. 360 p.
4. Postnikov V. S. Current problems and prospects for the development of urban transport systems. Economic analysis. 2018. T. 28. No. 2. P. 64–70.
5. Rudakevych I., Sochuvka A. Geospatial trends in the development of tram transport in Ukraine // Scientific notes of the Ternopil National Pedagogical University. Series: geography. Ternopil: SMP "Type". Issue 2 (47). 2019. P. 75-83.
6. Tarkhov S., Kozlov K., Olander A., Electric transport of Ukraine: Encyclopedic guide. Kyiv, FOP Sidorenko V. B. 2010. 912 p.
7. Bepalov V., Rechłowicz M., Trams in the service of transport Euro 2012 in Ukraine, Świat kolei, Łódź, no. 5, 2011, p. 48–55.
8. Rudakevych I., Sitek S., Soczówka A. Transformations of urban electric transport in Ukraine after 1991 in the view of transport policy. European spatial research and policy. Łódź, 2019. 26 (1). P. 61–80.
9. Soczówka A., Rudakevych I. Transformacja miejskiego transportu elektrycznego na Ukrainie po 1991 roku. Monograph. Warszawa, Instytut Kolejnictwa, 2021. 440 p.
10. Rechłowicz M., Tramwaje w Kijowie, Świat kolei, Łódź, nr 3, 2010, p. 44–50.

Надійшла до редакції 03.06.2025р.