

УДК 656.072.132

к.т.н., доц. Дубова С.В., магістр Зварич І.А.,
Київський національний університет будівництва і архітектури

ОСОБЛИВОСТІ РОБОТИ ПАСАЖИРСЬКОГО ТРАНСПОРТУ У М. КИЄВІ

Розглянуто історичні і сучасні особливості роботи пасажирського транспорту міста Києва, проаналізовано перспективи подальшого розвитку транспортної системи.

Міський пасажирський транспорт (МПТ), який виник у Києві у середині 19 сторіччя, за 150 років перетворився у систему, яка відіграє головну зв'язуючу роль у місті, тому що забезпечує перевезення пасажирів на території міста та в межах його агломерації. Кожен вид транспорту, що складає цю систему, має своє місце в ній, свою тенденцію розвитку. Історія формування Києва показує, що транспорт міста завжди розвивався відповідно загальносвітовим тенденціям. Сучасна система МПТ склалася в результаті формування спочатку на території Росії, потім СРСР та незалежної України.

У Києві функціонує розгалужена мережа МПТ загального користування, яка поєднує його різні види: міська залізниця, метрополітен, трамвай, тролейбус та автобус.

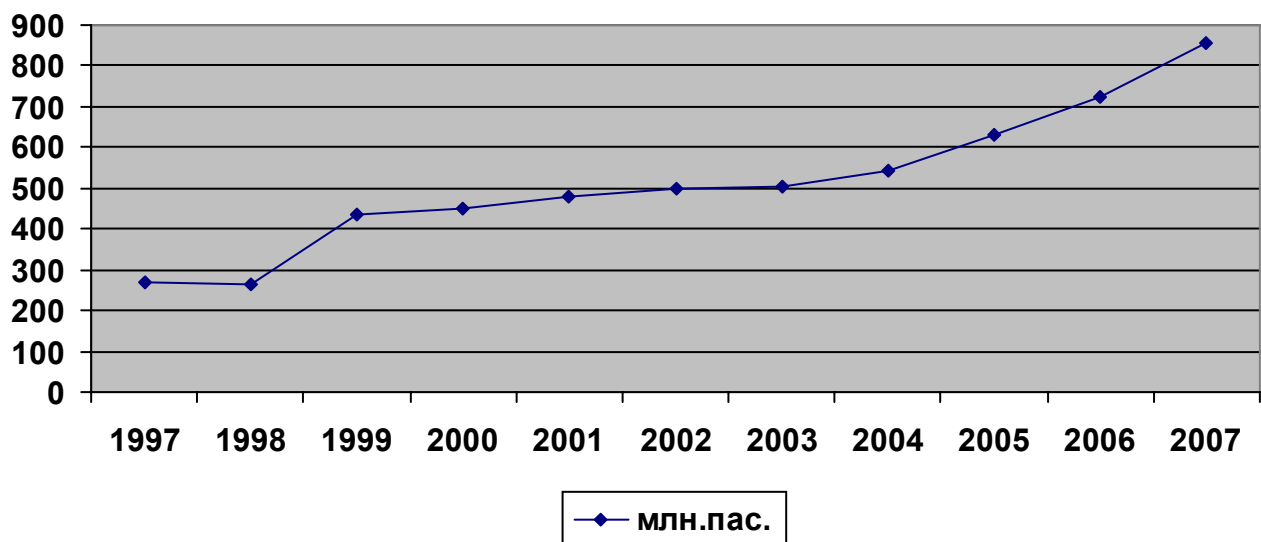
Сумарний середньодобовий об'єм перевезення пасажирів в Києві МПТ складає 4,3 мільйони пасажирів, за яких 1,7 млн. пасажирів припадає на позавуличні швидкісні види: залізницю, метрополітен та трамвай. Таким чином 2,6 млн. (60,5%) пасажирів перевозить наземний МПТ: трамвай, тролейбус, автобус. Маршрутна мережа наземного МПТ складена із 27 трамвайних, 38 тролейбусних, 111 автобусних маршрутів. Крім того, комунальні автобусні підприємства обслуговують 49 приміських, 91 таксомоторних, 14 міжміських та 3 міжнародних маршрути. Основу складають (38%) автобуси малої місткості, які знаходяться у приватній власності – маршрутні таксомотори.

За останні 10 років було розроблено кілька проектних документів стосовно регулювання транспортних питань у місті: "Програма розвитку міського пасажирського транспорту" (2000 рік), "Основи транспортної політики" (2002 рік), "Комплексна схема транспорту міста Києва на період до 2020 року" (2004 рік), інші концептуальні проекти. Маючи в основі гарні та професійні рішення по питаннях розвитку МПТ, вони не мають практично ніякої реалізації. Прикладом може бути реконструкція та будівництво ліній швидкісного трамваю, які повинні були завешитися у 2008 році, але і досі відкладаються по строках виконання.

Але, за досить традиційною схемою МПТ, що склалася у м. Києві, основу транспортної системи складають метрополітен та швидкісний трамвай, інші види: трамвай, тролейбус та автобус є видами, що підвозять пасажирів до основних ліній.

Київський метрополітен перевозить пасажирів міста з 1960 року, коли було здано в експлуатацію першу його лінію "Вокзальна – Дніпро". Цей вид транспорту має екстенсивний характер розвитку, пасажиропотоки зростають постійно (мал. 1). Існуюча система має три лінії, які в перспективі мають будуть подовжені на 40%, та збудовані нові дільниці Воскресенсько-Подільської та Лівобережної ліній із 43 станціями.

Зміна кількості пасажирів по роках.

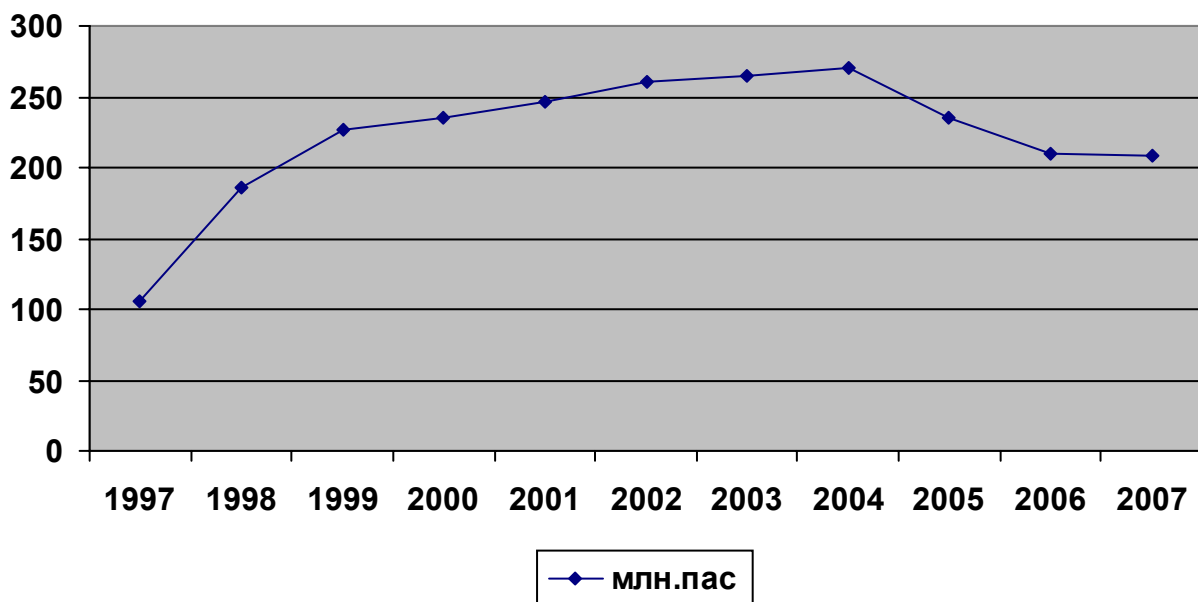


Мал. 1

Перший у Східній Європі електричний трамвай з'явився 1 червня 1892 року у м. Києві, коли по найкрутішому в місті Олександрівському (нині Володимирському) узвозу було розпочато його регулярний рух. Нині загальна протяжність трамвайних колій у Києві перевищує 258 км, рухомий парк налічує 509 вагонів. Річний обсяг перевезень цим транспортом перевищує 200 млн. пасажирів. 1978 року в Києві стала до ладу перша в СРСР лінія швидкісного трамваю від площі Перемоги до житлового масиву Південна Борщагівка. Процедура ліквідації трамваю почалася у 1996 році: були зняті колії з вул. Саксаганського, Горького, Мечнікова, ліквідовано пересадочний вузол біля станції метро "Палац Спорту". Після реконструкції мосту Патона в 2005 році трамвайна мережа міста розділена на дві відокремлені частини – лівобережну та правобережну. Це було продовженням процесу ліквідації трамвайних колій у центральній частині міста та їх заміни на маршрути тролейбусу та автобусу,

провізна здатність яких набагато нижче. Об'єм перевезень знизився (мал. 2). Концепція екологічно чистого з точки зору системи транспорту (метрополітен, трамвай, тролейбус) центру міста перестала існувати. Нажаль, проекти документи передбачають подальшу (30%) ліквідацію трамвайних колій. Нове будівництво незначне (13 км) та планується на лівому березі та на Борщагівці. Практично, можна констатувати, що цілісної системи трамвайного транспорту у місті не існує. В той же час світові тенденції передбачають зараз відновлення трамваю (швидкісний трамвай, міжміський трамвай, трамвай - залізниця), у вигляді підсистеми у місті або між містами, яка має високу провізну здатність, екологічно чиста та дешевша за метрополітен.

Зміна кількості пасажирів по роках

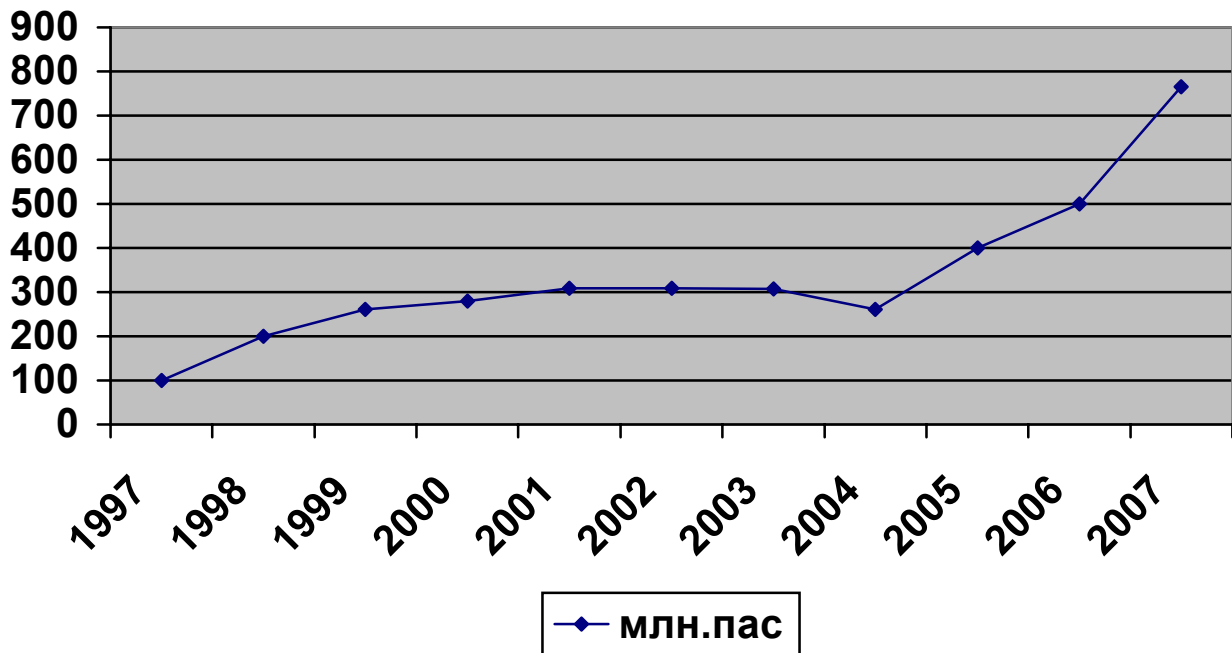


Мал. 2

Після трамвая у травні 1905 року в Києві з'явився фунікулер, у жовтні 1925-го – автобус, у листопаді 1935-го – тролейбус, а в листопаді 1960-го – метрополітен. У 2001 році відбулось об'єднання електро- та автотранспорту в єдине комунальне підприємство “Київпастранс”.

Київська тролейбусна мережа – найбільша в Україні. Організація тролейбусного руху в Києві розпочалася відразу після повернення Києву статусу столиці в 1934 році. Нині у Києві діє 44 тролейбусних маршрути. У місті працює 4 тролейбусних депо.

Зміна кількості пасажирів по роках

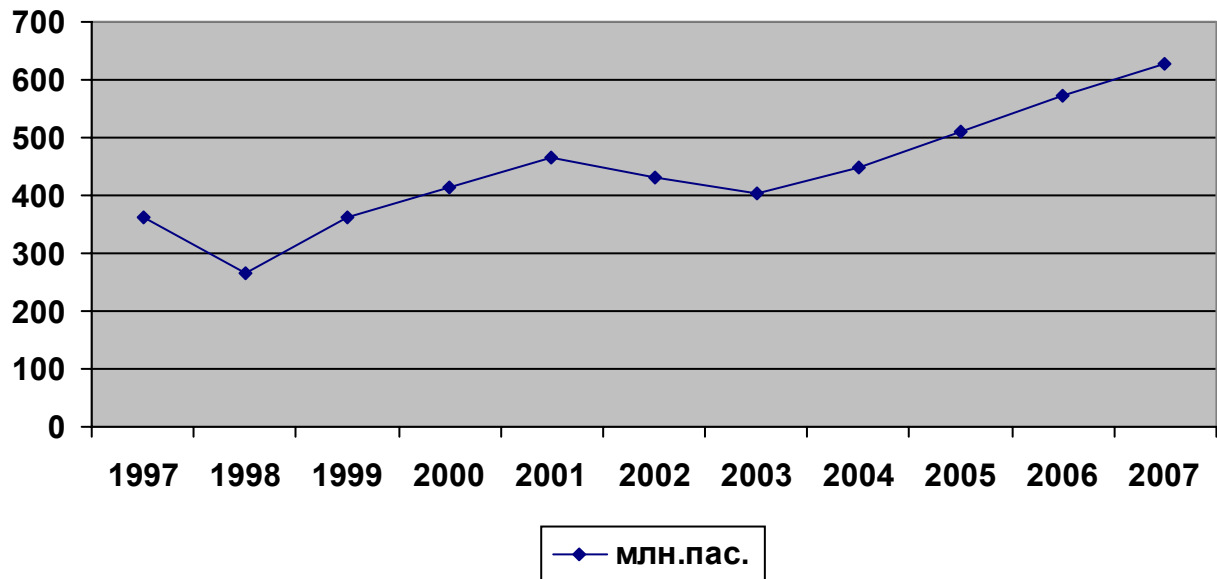


Мал. 3

Початок 21 століття озменувався скороченням маршрутів у центрі міста. Було ліквідовано маршрут тролейбусу №20, кінцевий пересадочний пункт на пл. Толстого. Нині діюча комплексна схема транспорту передбачає організацію тролейбуса, як основного виду наземного транспорту. Довжина його ліній збільшиться на 171,4 км, пасажироперевезення – у 1,9 рази, питома вага у 2020 році досягне 27%. Але документ не враховує того факту, що знаходження на вулицях міста, особливо у його центрі, крупногабаритного виду транспорту на загальних умовах приведе до заторів та дорожньо-транспортних пригод. Тому треба говорити про виділення спеціальних смуг або навіть вулиць для руху тролейбусу для досягнення розрахункової провізної здатності та нормативної тривалості поїздки.

Перші омнібуси перевозили пасажирів у Києві вже в 1879 році. Однак стабільному автобусному сполученню приблизно 80 років і автобус став одним із найпопулярніших видів транспорту. Нині на міські маршрути щодня виїздить із 8 київських автопарків більш як 550 автобусів. За рік вони перевозять понад 600 мільйонів пасажирів. Автобус існував та існує у всіх містах, тому що є найбільш гнучким видом міського транспорту. Тому перевезення на автомобільному транспорті в останні роки суттєво зріс (мал. 4).

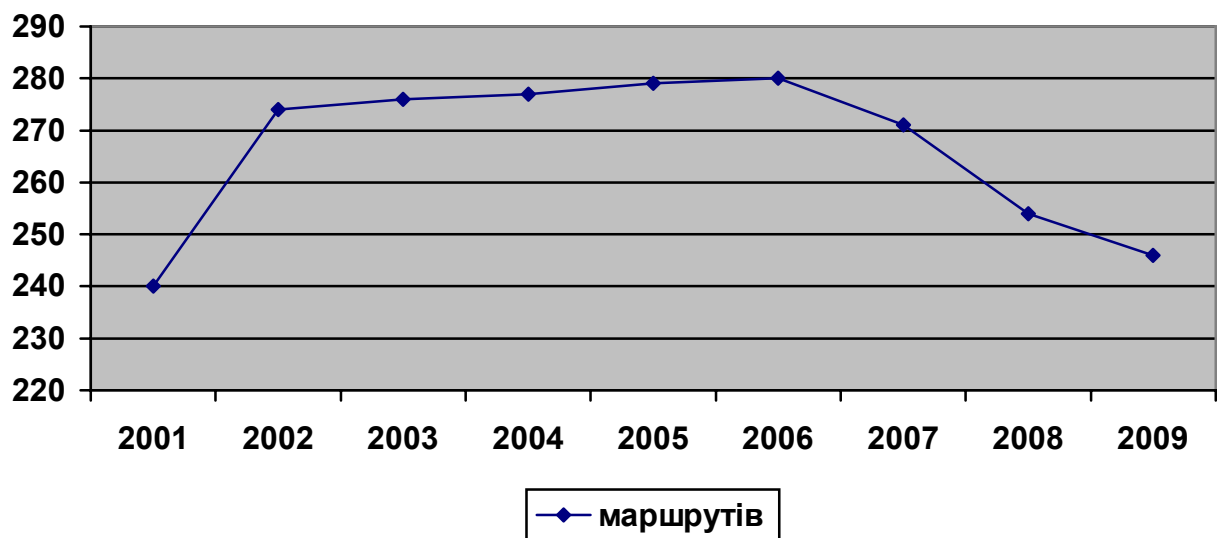
Зміна кількості пасажирів по роках



Мал. 4

Комплексна транспортна схема передбачає подовження існуючих ліній автобусу на 153 км та збільшення пасажироперевезень у 1,4 рази.

Зміна кількості маршрутів



Мал. 5

Маршрутні таксомотори, як вид транспорту з'явився в Києві в середині 90-х років минулого сторіччя та допоміг вирішити існуючі проблеми пасажироперевезень. Спершу таксомотори дублювали основні найбільше навантажені маршрути трамваю, тролейбуса та автобусу.

Поступово маршрутні таксомотори перетворилися на самостійний вид міського наземного транспорту, який перевозить майже 40% пасажирів.

За комплексною транспортною схемою таксомотори (мал. 5) поступово замінюються на автобуси середньої та великої місткості із пасажиропотоком, який скоротиться в 1,6 рази та питомою вагою, що знизиться удвічі, з 15,5% до 7%.

За останні 10 років, з 1997 року по 2007 рік, обсяги пасажирських перевезень міським пасажирським транспортом м. Києва зросли у 3,6 рази. Особливо це характерно для тролейбусу – у 7,6 разів. Починаючи з 2004 року має місце тенденція зниження обсягів пасажирів трамваями. Це явище обумовлено з одного боку застарілим рухомим складом, а з іншого ліквідацією значної кількості трамвайних маршрутів та заміною їх маршрутними таксі. Паралельно зі зниженням об'ємів перевезення пасажирів трамваєм спостерігається зростання ролі тролейбусного та автобусного транспорту у місті. Але, починаючи 2006 року з кожним роком (мал. 5) кількість маршрутів маршрутних таксі зменшується. Це зумовлено тим що на вулично-дорожній мережі все більше віддається пріоритет таким видам транспорту як автобус і тролейбус більшої місткості.

Рухомість населення міста постійно зростає: за п'ять років з 2001 по 2006 рік – на 28%. Зростання кількості поїздок у пасажирському транспорті вимагає забезпечення якості та ефективності перевезень пасажирів за рахунок розробки та практичної реалізації відповідних організаційно – технічних та екологічних заходів: впровадження сучасного рухомого складу, оптимізація маршрутів, впровадження системи диспетчерського управління перевезеннями на основі використання нових методів організації процесу перевезень, оптимальна координація різних видів транспорту, оптимізація тарифів.

Використана література:

1. Статистичний збірник «Транспорт і зв'язок України» – К.: Державний комітет статистики України, 2008. – 275 с.
2. Комплексна схема транспорту міста Києва до 2020 року. Київ, 2004.

Аннотация

Рассмотрены исторические и современные особенности работы пассажирского транспорта г. Киева, проанализированы перспективы дальнейшего развития транспортной системы.

Annotation

The historical and contemporary features of municipal passenger transport are reviewed; the perspectives of transportation system's evolution are analyzed.