

УДК 656.072.132

С.В. Дубова,
к.т.н., доцент КНУБА
І.А. Зварич

НАРИСИ ІЗ ІСТОРІЇ РОЗВИТКУ ПАСАЖИРСЬКОГО ТРАНСПОРТУ

Анотація: представлені основні історичні періоди становлення та перспективні тенденції розвитку наземного міського пасажирського транспорту м. Києва.

Ключові слова: міський пасажирський транспорт, електротранспорт, маршрутні таксомотори.

На сучасному етапі Україна є державою, де процес створення урбанізованих територій проходить з великою швидкістю. Зростання кількості населення міста у 20 сторіччі було основною причиною підвищення рухомості населення та територіального розвитку міста. Якщо на початку століття населення міст складало 14% загальної чисельності населення, то наприкінці - вже більше 60%. У цьому столітті процес накопичення населення у містах продовжується. Значно зменшилась питома вага сільських і помітно зросла питома вага міських жителів – з 34 до 68%.

Невід'ємною частиною урбанізованого простору є транспортна система, яка забезпечує внутрішні та зовнішні зв'язки його складових частин. Історія формування Києва показує, що транспорт міста завжди розвивався відповідно загальносвітовим тенденціям. Міський пасажирський транспорт (МПТ), історія розвитку якого почалася ще у 19 сторіччі, трохи більше ніж за сто років перетворився на систему, яка відіграє головну зв'язуючу роль у місті, сполучаючи житлові, промислові та рекреаційні зони міста, забезпечує перевезення пасажирів та вантажів в межах агломерації. У Києві функціонує розгалужена мережа МПТ загального користування, яка поєднує його різні види:

- 1) автомобільний – автобуси, таксі, легкові автомобілі;
- 2) електричний – залізниця, метрополітен, трамвай, тролейбус, фунікулер;
- 3) водний – теплохід, паром, катери, моторні човни;
- 4) велосипедний.

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. Основу складають (38%) автобуси малої місткості, які знаходяться у приватній власності – маршрутні таксомотори.

Маршрутна мережа наземного МПТ складена із 111 автобусних (звичайний та експресний режим руху), 38 тролейбусних, 27 трамвайних маршрутів. Крім того, комунальні автобусні підприємства обслуговують 49 приміських, 91 таксомоторних, 14 міжміських та 3 міжнародних маршрути.

Сучасна система МПТ склалася в результаті формування впродовж 120 років, спочатку на території Росії, потім СРСР та незалежної України.

Пагорбкуватість берегів могутнього Славутича у сиву давнину сприяла заснуванню стольного града Києва. А 112 років тому та ж пагорбкуватість Києва закликала до життя перший у Східній Європі електричний трамвай. 1 червня 1892 року по найкрутішому в місті Олександрівському (нині Володимирському) узвозу було розпочато його регулярний пасажирський рух. Цей оригінальний витвір інженерної думки належить українцю (полтавцю), військовому інженеру Федору Аполлоновичу Піроцькому. А побудували електричний трамвай у Києві російський інженер і підприємець Аманд Єгорович Струве та український інженер Василь Павлович Первенко. Київський трамвай став родоначальником МПТ не тільки в Києві, а й в Російській імперії.

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 "Київпастрас".

Історія розвитку міського трамваю почалася, коли перші проекти будівництва кінної залізниці у Києві починають надходити в міську управу з 1869 року. На початок 1886 року міська управа оголосила конкурс на кращий проект такої залізниці, а 29 вересня міська Дума визнала найкращим проект відомого інженера і підприємця А. Є. Струве. 20 липня 1891 року в Києві відкрився рух на двох кінних залізницях довжиною 12,8 версти по Хрещатику і вулиці Великій Васильківській. Вагони призначалися для 20-25 пасажирів. Незабаром застосували 7 паровичків. Однак перші місяці роботи залізниці на кінній та паровій тязі виявили неспроможність експлуатації їх в умовах гористого рельєфу міста. Дума змушена була повернутися до пропозицій про електричний трамвай. Досліди винахідника Ф. Піроцького, який у 1880 році успішно випробував електричну тягу, переконували в доцільності такого проекту. 8 травня цього ж року відбулася пробна поїздка.

Маршрут першого в Російській імперії пасажирського електричного трамвая довжиною 1,5 км пролягав від Царської площі до Нижньої площі (тепер площі Європейська і Поштова). Наступного дня газета "Киевлянин"

повідомляла: "Вагони переповнені публікою, до речі, багато пасажирів їздять по кілька разів угору і вниз, цікавлячись цією важливою для Києва новиною".

У 1893 році трамвай було пущено на Печерськ, 1894 - 1895 роках - по Володимирській, Караваєвській (тепер вул. Л.Толстого) вулицях; почала працювати трамвайна лінія, яка сполучала Лук'янівку із Сирецькими військовими таборами. 1896 року трамвай пішов Маріїнсько-Благовіщенською вулицею (тепер вулиця Саксаганського) через Галицьку площу (площа Перемоги) на Сінний базар (Львівська площа); 1899 - від Бессарабки до Політехнічного інституту. В 1905 році відкрився рух трамвая до Лаври, згодом - Прорізною і Глибочицькою вулицями. Стала до ладу Звіринецька лінія від Товарної станції через Печерськ, а також невелике відгалуження вздовж Набережної.

У 20-ті роки київські трамвайники виступили ініціаторами організації руху трамваїв за чітким графіком, автоматизації керування трамвайними стрілками і термітного зварювання рейкових стиків, створили перший всесоюзний трамвайний музей. Після цього такі нововведення з'являлись у Москві, Петрограді (нині С.-Петербург), Харкові та інших містах.

У 30-ті роки в Києві було налагоджено масове виготовлення трамвайних вагонів не тільки для своїх потреб, а й для інших міст України (всього близько 300 одиниць).

З кожним роком кількість пасажирів у Києві збільшувалася. Так, в 1932 році трамваєм перевозили в два рази більше пасажирів, ніж у 1913 році. На початок Великої Вітчизняної війни київський внутрішньоміський електричний транспорт за обсягом перевезень займав третє місце в колишньому СРСР.

У післявоєнні роки трамвайне господарство в Києві було відновлено. Розбудова міста сприяла подальшому розвитку трамвайної мережі.

У 1978 році в Києві стала до ладу перша в Радянському Союзі лінія швидкісного трамвая протяжністю 18,5 км, яка пролягала на відокремленій колії без перетинів з іншими видами транспорту та пішоходами.

На сьогоднішній день в Києві діє 24 трамвайних маршрутів та 4 трамвайних депо, довжина трамвайних колій становить 460 км, перевезення пасажирів здійснюється 360 трамвайними вагонами. Програма розвитку трамваю, яка прийнята останнім генпланом та комплексною схемою транспорту до 2020 року передбачає скорочення пасажироперевезень у 1,4 рази. Довжина наземних трамвайних ліній зменшиться на 30 % у центральній частині міста. Розвиток трамваю передбачено на житлових масивах лівого берега та на Борщагівці.

Реконструкція лінії швидкісного трамваю забезпечить експлуатацію поїздів зі швидкістю близько 28 км/год і високий комфорт перевезення

пасажирів.

Вже більше 100 років кияни та гості міста охоче користуються оригінальним видом транспорту - фунікулером, що з'єднує Печерський і Подільський райони міста. Ідею збудувати його подав інженер А. А. Абрагамсон. Проект узялися розробляти інженери М. К. П'ятницький та М. І. Баришников. Спорудження київського фунікулера тривало з 1902 по 1905 рік. Колії підйому простягнулися на двісті метрів. Спочатку фунікулер з'єднував верхню терасу Володимирської гірки з вулицею Боричів тік. Називався він Михайлівським механічним підйомом, припускають, що таку назву він отримав тому, що, піднявшись на гору, пасажери відразу потрапляли до Михайлівського Золотоверхого монастиря.

Слід зазначити, що незвична транспортна споруда виявилася надійною в експлуатації і досить сучасною. В 1928 році фунікулер було реконструйовано, лінію подовжено на 38 м до вул. Жданова, поблизу Поштової площі. У 1958 році проведено кардинальну реконструкцію: у машинному залі, що міститься на верхній станції, встановили сучасне устаткування, яке гарантувало повну безпеку руху, перебудували верхню і нижню станції, замінили самі вагончики. Вони мали м'які сидіння, були розділені на окремі купе. В 1984 році завершилася чергова капітальна реконструкція київського фунікулера, що надала його станціям сучасний вигляд. Особливо своєрідно виглядає нижня станція, де арки наче піднімаються нагору по схилу (архітектори Янош Віг, Валентин Єжов та ін.).

Щодоби послугами київського фунікулера користується 13,2 тисяч киян та гостей міста. І хоча рейс триває всього 2,5-3 хвилини, пасажери встигають помилуватися мальовничим краєвидом, що відкривається перед ними.

Повернення Києву у червні 1934 року статусу столиці України викликало в житті міста особливе пожвавлення. Серед іншого, постало питання і впровадження нових видів громадського транспорту, в першу чергу, тролейбуса. Він з'явився в місті 5 листопада 1935 року - другий у Радянському Союзі після Москви і перший в Україні (для цього п'ять тролейбусів київським трамвайникам довелось виготовити власними силами). Конструктором київських трамваїв і тролейбусів був визначний інженер Михайло Олександрович Ольшанський.

У післявоєнні роки київські електротранспортники налагодили виготовлення тролейбусів власної конструкції сімейства "Київ", чим започаткували в Україні тролейбусобудування: для потреб народного господарства країни було виготовлено 1556 "киянок" п'яти модифікацій, переважно для українських міст. Зміна взаємовідносин на міжнародному ринку наприкінці 80-х років втретє спонукала київських електротранспортників

організувати виробництво тролейбусів власної конструкції. У січні 1991 року з воріт заводу електротранспорту вийшов дослідний зразок зчленованого тролейбуса моделі "Київ-11". Цією моделлю тролейбуса зацікавились дніпропетровські "Південмашівці" та київські авіабудівники, які згодом освоїли масове виготовлення аналогічних тролейбусів для міст України.

Перший маршрут тролейбусу пролягав по вулиці Червоноармійській (тепер вулиця Велика Васильківська) від вулиці Загородньої (тепер вулиця П. Любченка) до площі Льва Толстого. На маршруті довжиною 3,5 км курсувало 4 тролейбуси моделі ЛК.

На кінець 1940 року в місті було три маршрути: "вулиця Загородня - Вокзал"; "Вокзал - площа 3-го Інтернаціоналу" (тепер Європейська площа); "вулиця Загородня - площа 3-го Інтернаціоналу". Тролейбусний парк складався з 47 машин, протягом 1940 року ними було перевезено 15 млн. пасажирів.

Вперше у світовій практиці в Києві у 1966 році були зчеплені два тролейбуси у поїзд, керований одним водієм (автором цього нововведення став молодий інженер Володимир Пилипович Веклич). Винахід Веклича був запозичений багатьма тролейбусними господарствами, зокрема, Донецька, Ленінграда (нині С.-Петербургу), Мінська, Таллінна, Риги, Херсона, Миколаєва, Новосибірська та інших. Впровадження їх розпочалось у 1968 році. Максимальної кількості поїздів було досягнуто 1983 року (296), коли в поїздах експлуатувалося 55% наявного парку тролейбусів. Тролейбусні поїзди експлуатували до 1993 року, поки їх повністю не замінили румунські та чеські тролейбуси надвеликої місткості. З 1998 року в столиці стали експлуатувати такі ж тролейбуси виробництва авіаційного заводу "Авіант".

На сьогодні діє 43 тролейбусних маршрутів, загальна довжина яких становить 774 км. Перевезення пасажирів здійснюється 403 транспортними одиницями ЛАЗ вітчизняного виробництва. У Києві діють 4 тролейбусні депо. За генпланом Києва до 2020 року тролейбус буде основою наземного пасажирського транспорту: питома вага досягне 27%, пасажироперевезення збільшаться у 1,9 рази.

Перші омнібуси перевозили пасажирів у Києві вже в 1879 році, але першу регулярну автобусну лінію в Києві відкрито 30 жовтня 1925 року за маршрутом: площа 3-го Інтернаціоналу (тепер Європейська площа) - вулиця Л. П'ятакова (тепер вулиця Саксаганського). В грудні того ж року було відкрито другу лінію (Деміївську). Використовували в той час автобуси марок "Мерседес-Даймлер" і "Фіат".

Починаючи з 1929 року, автобусний парк міста поповнюється машинами вітчизняного виробництва: з 1932 року - 19-місними автобусами ЗІС-18, з 1938 року - 24-місними автобусами ЗІС-16.

У 1934 році було створено автобусно-таксомоторну базу, що розміщувалась у Боєнському провулку (тепер вулиця І. Кудрі). В ній налічувалося близько 30 одиниць рухомого складу. В 1937 році автобусний парк Києва нараховував 60 автобусів, а в 1939 році вже близько 80. Швидкими темпами розвивалось автобусне господарство міста в післявоєнні роки. Кількість перевезень пасажирів в 1967 році порівняно з 1947 роком збільшилась у 88 разів. У 1990 році до послуг мешканців міста було 1686 автобусів, довжина автобусних маршрутів становила 884 км. На сьогодні автобусна мережа КП "Київпастранс" охоплює 100 маршрутів, загальна довжина автобусних ліній становить 4500 км, з яких 1852 - міські. Нині на міські маршрути щодня виїздить із 8 київських автопарків більш як 550 автобусів. За рік вони перевозять понад 700 мільйонів пасажирів.

Довжина автобусної мережі за генпланом Києва до 2020 року збільшиться на 153 км, пасажироперевезення – у 1,4 рази. Таксомотори поступово замінюються на автобуси середньої та великої місткості, тому пасажиропотік скоротиться у 1,6 рази, питома вага знизиться наполовину до 7%.

Відмічені особливості розвитку наземного пасажирського транспорту відображають основні перспективи у системи МПТ міста Києва, коли пріоритет поступово віддається його екологічним видам: міській залізниці, метрополітену, швидкісному трамваю, тролейбусу, фунікулеру. Це повторює історичні закономірності, транспортна система міста Києва знову відповідає основним світовим тенденціям розвитку сучасних транспортних систем.

Використана література

1. Статистичний збірник «Транспорт і зв'язок України» – К.: Державний комітет статистики України, 2008. – 275 с.
2. Комплексна схема транспорту міста Києва на період до 2020 року. Основні положення. Київ, 2004. – 16 с.
3. Київ. Енциклопедичний довідник. Київ, 1981. – 695 с.

Аннотация

Представлены основные исторические периоды становления и перспективные тенденции развития наземного городского пассажирского транспорта г. Киева.

Ключевые слова: городской пассажирский транспорт, электротранспорт, маршрутные таксомоторы.

Annotation

The main historical periods of formation and future extinction of urban transportation system in Kiev and Ukraine are represented.