

КИЇВСЬКИЙ МІСЬКИЙ ТРАНСПОРТ У ДРУГІЙ ПОЛОВИНІ ХХ – НА ПОЧАТКУ ХХІ СТОЛІТТЯ

Розповідається про роботу київського міського транспорту в другій половині ХХ – на початку ХХІ століття. Аналізуються основні особливості й тенденції цього періоду: забезпечення транспортом житлових масивів; будівництво метрополітену й швидкісного трамвая; кризові явища останньої чверті ХХ століття; вплив масової автомобілізації на громадський транспорт.

Ключові слова: Київ, міський транспорт, трамвай, тролейбус, автобус, метрополітен, ХХ–ХХІ століття.

Друга половина ХХ століття в Києві – час інтенсивного розвитку і швидкого зростання населення міста. Якщо площа Києва становила 680 км² у 1950, 790 км² у 1984 році¹, то населення – 1,1 млн у 1959, 2,2 млн у 1981, 2,6 млн у 2001². Така динаміка зростання міста, природно, викликала необхідність належного розвитку міського транспорту.

У цій статті розглядається еволюція київського міського транспорту з кінця 1950-х років до початку ХХІ століття. Для цього періоду були характерні:

- необхідність забезпечення міським транспортом новостворюваних житлових масивів. Це завдання вирішувалося різним – не завжди оптимальним – чином у різних випадках;
- поява метрополітену – найбільш швидкого й пасажиромісткого виду транспорту – і швидке зростання його питомої ваги в пасажироперевезеннях. Перерозподілом ролей на користь метрополітену було мотивовано, зокрема, закриття деяких магістральних ліній наземного транспорту;
- виникнення нових підвидів рейкового транспорту, розрахованих, як і метрополітен, на обслуговування великих пасажиропотоків – швидкісного трамвая і (в останні роки) міської електрички;
- економічний занепад і кризові явища кінця 1980-х – початку 1990-х років, наслідки якого в київському міському господарстві, зокрема на транспорті, значною мірою відчужаються й досі;
- розвиток транспорту в посткризових умовах, на тлі масової автомобілізації та інтенсифікації дорожнього руху.

Хоча зростання населення Києва за період, про який ідеться, значно випереджало зростання його території, населення прибувало головним чином за рахунок забудови нових районів міста. (Площа зростала не так швидко з тієї причини, що ще перед Другою світовою війною в межі міста були «авансом» включені території, багато з яких не забудовані й сьогодні. Відповідно, з 1894 по 1940 рік площа Києва збільшилася в 14 разів, тоді як населення – всього в 4 рази³.) Йдеться насамперед про житлові масиви (за сучасною напівофіційною термінологією, «спальні райони») – віддалені від центру місцевості з високою густиною населення і, як правило, невеликою кількістю робочих місць. Відповідно, транспорт, що їх обслуговує, має перш за все забезпечувати зв'язок їх з центром міста; хоча, коли самі масиви досягають значних розмірів, виникає потреба і в локальних маршрутах, всередині самого масиву, і в хордових (з одного масиву на інший).

Види міського транспорту впорядковані за зростанням і пропускнуою здатністю, і вартості будівництва наступним чином: безрейковий транспорт (автобус, тролейбус) – трамвай – метро. Автобус менш економічний і екологічний, ніж тролейбус, але прокласти автобусний маршрут набагато простіше. Тому типовий сценарій розвитку транспортного сполучення з новим жит-

ловим масивом такий: спочатку на масив приходить автобус; потім йому на допомогу та/або замість приходить тролейбус та/або трамвай; нарешті, якщо розмір масиву це виправдовує, будується метро. Однак у Києві неодноразово мали місце інші сценарії, обумовлені як об'єктивними, так і суб'єктивними факторами. Розглянемо різні варіанти, реалізовані в Києві, приблизно дотримуючись хронологічного порядку. Ми не ставимо мети повністю охопити історію розвитку транспортної мережі за описуваний період; мова піде лише про найбільш типові приклади.

Масштабне будівництво житлових масивів було передбачено постановою ЦК КПРС і Ради Міністрів СРСР «О розвитку жилищного строительства в СССР»⁴ від 31 липня 1957 року, в одному з пунктів якої йшлося про «необходимость осуществления жилищного строительства на свободных территориях, без сноса существующих строений и преимущественно крупными массивами». На початку 1960-х років житлові масиви на вільних від забудови територіях становили понад 50% нового житлового будівництва в Києві⁵.

Першим великим (за тодішніми мірками) житловим масивом у Києві став **Першотравневий**, розташований ближче за інші до центру міста (район Чоколівського бульвару, вулиць Ушинського, Єреванської, Уманської). Його будівництво почалося в 1956 році. Основна магістраль, що з'єднує цей район із центром – Повітрофлотський проспект, по якому вже в 1950 році існувало автобусне сполучення⁶, а 1952 року було проведено тролейбусну лінію, з маршрутами № 8 і 9⁷. Для сполучення безпосередньо з масивом 15 квітня 1960 року було відкрито тролейбусний маршрут № 17 (Хрещатик – Першотравневий масив), який об'їжджав масив за одностороннім кільцем (вул. Авіації – пл. Космонавтів – Єреванська вул. – Курська вул.)⁸. Довгий час цей масив з'єднував із центром міста й Подолом також автобусний маршрут № 71 (вул. Ушинського – Рибальський півострів). Це був один з небагатьох автобусних маршрутів, що проходили через історичний центр Києва, і, ймовірно, єдиний у київській історії, якому було присвячено вірш. «Нижеобозначенной // трассой едет автор: // Рыбачий полуостров – // площадь Космонавтов. // Взятые бумажные // важные билеты, // едут, едут граждане // на свои планеты», – писав київський поет Микола Ушаков у 1965 році у вірші «Автобус 71 (Київ)»⁹. Цей маршрут був закритий на початку XXI століття.

З огляду на відносну близькість Першотравневого масиву до центру, вже на ранньому етапі з'явився хордовий тролейбусний маршрут, що зв'язував його не з центром, а з іншими районами Києва – № 19 (Першотравневий масив – Кабельний завод, відкритий 12 вересня 1960 року¹⁰). Через кілька років по основній трасі масиву, бульвару Леніна (Чоколівському), було пущено тролейбусний маршрут № 22 (вул. Щусєва – Севастопольська площа; відкритий 20 грудня 1967 року¹¹). Ці маршрути, у подовженому вигляді, існують і сьогодні.

На південний захід від Першотравневого розташований житловий масив **Відрадний** (на місці однойменного хутора, який виник у 1914 році), основна забудова якого відноситься до 1957–1963 років¹². З цим масивом і з розташованою на захід від нього **Борщагівкою** (що включає мікрорайони Микільська Борщагівка, Південна Борщагівка, Братська Борщагівка; забудова почалася в 1966 році) пов'язано кілька примітних епізодів транспортної історії Києва. Автобуси на Борщагівку ходили вже на початку 1950-х років (маршрут № 9, від площі Перемоги¹³). З січня 1961 року було відкрито першу чергу трамвайної лінії в бік Відрадного, до тимчасової кінцевої зупинки Медмістечко¹⁴ (на перетині нинішніх Борщагівської вулиці й бульвару Вацлава Гавела), куди пішов маршрут № 7, від залізничного вокзалу. У січні 1963 року ця лінія була продовжена до нинішньої кінцевої біля Автогенного заводу¹⁵. 9 березня 1967 року до Медмістечка було підведено тролейбус 21-го маршруту, по Індустріальній і Борщагівській вулицях¹⁶. Невдовзі після цього почалася історія першої в СРСР лінії швидкісного трамвая, яка й сьогодні з'єднує район залізничного вокзалу з Борщагівкою.

13 лютого 1968 року було відкрито відгалуження від Відраденської лінії трамвая до тимчасової кінцевої зупинки «Микільська Борщагівка» (не доїжджаючи до нинішньої станції «Гната Юри»). Новою лінією пішов трамвайний маршрут № 17, що зв'язав Борщагівку зі станцією метро «Завод «Більшовик» («Шулявська»)»¹⁷. 12 січня 1970 року цей маршрут продовжили вулицями

цею Картвелішвілі до нової кінцевої «Вулиця Сім'ї Сосніних» (нинішня назва зупинки – «Вулиця Зодчих»)¹⁸. 17 листопада 1971 року було відкрито другу гілку борщагівського трамвая – проспектом 50-річчя Жовтня (Леся Курбаса), до кінцевої станції «Вул. Велика Окружна» («Кільцева дорога»), куди від станції «Завод «Більшовик» пішов маршрут № 18¹⁹. Таким чином сформувалася західна частина нинішньої системи швидкісного трамвая.

При цьому вже станом на 1970 рік був готовий проект перебудови цієї лінії на трамвайну магістраль швидкісного руху, з прямим трасуванням Борщагівською вулицею і проспектом Космонавта Комарова. Час проїзду від площі Перемоги до Микільської Борщагівки мав становити 21 хвилину²⁰. Відзначимо, що згідно з більш раннім проектом, початку 1960-х років, на Борщагівку замість трамвая мало піти метро²¹. Передбачалося, що від станції «Завод «Більшовик» лінія поверне на південь, де буде збудовано три нові станції: «Відрадний», «Борщагівська», «Микільська Борщагівка»²². Однак уже в 1964 році повернулися до початкового проекту, згідно з яким лінія метро від станції «Завод «Більшовик» пішла далі під Брест-Литовським проспектом (проспектом Перемоги) до станції «Святошин»²³, а на Борщагівку було спрямовано трамвай.

1 лютого 1975 року було відкрито першу чергу лінії швидкісного трамвая – маршрут № 3 «Вокзал – Редукторний завод»²⁴. На його тимчасовій кінцевій зупинці (перед Індустріальним мостом) не було розворотного кільця, тому маршрут обслуговувався старими двосторонніми вагонами КТВ-57. Новий відрізок шляху по Борщагівській вулиці був повністю ізольований від вуличного руху: перетини в одному рівні були відсутні, сама лінія була відокремлена від проїжджої частини сітчастим парканом, а пасажирів потрапляли на зупинки через підземні переходи. 31 грудня 1976 року цю лінію було продовжено до з'єднання з уже наявною борщагівською ділянкою, і маршрут № 3 пішов до кінцевої станції «Вул. Велика Окружна»²⁵. Водночас маршрут № 1, до того що з'єднував центр міста (Палац спорту) з Борщагівкою через Брест-Литовський проспект і бульвар Івана Лепсе (Вацлава Гавела), було перенаправлено на нову трасу. Так утворилася сучасна конфігурація лінії швидкісного трамвая.

Тоді ж, наприкінці 1976 року, відбувся єдиний в історії Києва випадок заміни тролейбусного сполучення трамвайним. Відрізок тролейбусного маршруту № 21, від Індустріального моста до Медмістечка, який тепер збігався з трасою швидкісного трамвая, було закрито. Пізніше цей тролейбусний маршрут було продовжено південніше, на масив Відрадний²⁶.

Наприкінці листопада 1978 року було закрито маршрути № 17 і 18, що з'єднували Борщагівку зі станцією метро «Завод «Більшовик»²⁷, а 30 грудня офіційно прийнято в експлуатацію лінію швидкісного трамвая з маршрутами № 1 і 3²⁸. (Підкреслимо, що лінія на той момент фактично існувала вже два роки; змінився лише режим її експлуатації). 28 грудня 1984 року південну гілку трамвая (маршрут № 1) було продовжено до Михайлівської Борщагівки (кінцева станція «вулиця Булгакова»)²⁹. Протягом 2007–2011 років сама лінія і станції були в кілька етапів реконструйовані, без зміни траси. 16 жовтня 2010 року рух по лінії, після тимчасового закриття, було відновлено в повному обсязі³⁰, причому на додаток до тих, що існували раніше, було відкрито новий маршрут № 2, що зв'язав Микільську Борщагівку з Південною й Михайлівською. Разом із тим, починаючи з 2001 року, коли було ліквідовано трамвайний рух по вулиці Саксаганського, швидкісний трамвай пов'язує Борщагівку не безпосередньо з центром міста, а лише з районом залізничного вокзалу – що робить його менш зручним для жителів масиву, змушуючи їх під час прямування в центр робити зайву пересадку. Проте ця лінія користується великим попитом і сьогодні, значно перевершуючи за пасажиропотоком інші види транспорту на Борщагівці (тролейбуси № 39, 41, автобуси № 9, 69, 90).

Швидкісний трамвай на момент своєї появи став істотним нововведенням. Його головною рисою є повна або майже повна ізоляція від вуличного руху (відсутність перетинів у одному рівні), що й забезпечує набагато більшу, порівняно зі звичайним трамваєм, експлуатаційну швидкість і надійність (незалежність від пробок). З точки зору тарифікації, київський швидкісний трамвай з 1978 року став окремим видом транспорту. Вартість проїзду у звичайному трамваї тоді становила 3 копійки, а для проїзду по всьому маршруту № 3 й по швидкісній ділянці

маршруту № 1 було встановлено 5-копійчаний тариф та запроваджено окремі квитки з написом «Швидкісний трамвай». Так тривало до 1987 року, коли тариф на всі види міського транспорту було уніфіковано, у розмірі 5 копійок³¹. Тоді ж, у 1978 році, на швидкісному трамваї було введено принцип оплати проїзду до посадки в транспорт (турнікети на станціях), що зберігся до сьогоднішнього дня. Починаючи з 1980-х років, сучасний швидкісний трамвай користується що далі, тим більшою популярністю на Заході як альтернатива метро: будучи набагато дешевше в будівництві, він здатний обслуговувати не набагато менші пасажиропотоки.

У західній частині Києва, на північ від Борщагівки, розташовані житлові масиви **Нивки** (забудова почалася з 1965 року), **Академмістечко** (друга половина 1950-х – 1960-і) і **Новобіличі** (друга половина 1970-х років). Ці райони традиційно зв'язувалися з центром Києва через Брест-Литовське шосе (проспект), уздовж якого вони й виникли. Трамвайна лінія по шосе до Святошина була відкрита ще в 1900 році і включена до загальної системи міського трамвая в 1924 році³². Наприкінці 1940-х – на початку 1950-х років на допомогу трамваю тут прийшов троллейбус. Лінію провели в кілька етапів: спочатку до Повітрофлотського шосе, потім до Польової вулиці, далі до «Залізничного пересічення» (у нинішньої станції метро «Берестейська»)³³. Згодом же основним видом транспорту на цьому напрямку став метрополітен. Поїзди пішли під Брест-Литовським проспектом до станції «Завод «Більшовик» («Шулявська») у 1963 році й далі до станції «Святошин» у 1971 році. Розширювався і троллейбусний рух: у 1967 році – на північ від проспекту, уздовж вулиці Щербакова (нині Щербаківського), основної магістралі Нивок (маршрут № 5); у 1985 році – на захід по проспекту, до Чорнобильської вулиці, тобто на масив Новобіличі (маршрут № 7)³⁴. Разом із тим трамвайну лінію по Брест-Литовському проспекту, по ходу реконструкції самого проспекту, було в кілька етапів ліквідовано (1978–1982 роки). Так склалася сучасна транспортна схема на західному напрямку: стрижневу роль відіграє метро (у 2003 році лінія продовжена до сьогоднішньої кінцевої «Академмістечко»), допоміжну – троллейбуси (окрім уже названих, згадаємо маршрути № 39 і 41, відкриті в тому ж 2003 році, що зв'язують, по різних трасах, лінію метро з лінією швидкісного трамвая, яка проходить південніше).

На північ від Нивок і на північний схід від Новобіличів розташований житловий масив **Виноградар** (друга половина 1970-х років). Особливість сполучення з цим районом – у тому, що міський електротранспорт до нього підвели з двох напрямків, оскільки це дозволила географія міста. У 1978 році стало до ладу продовження троллейбусної лінії від Нивок на північ, вулицею Маршала Гречка, до кінцевої зупинки «Проспект Свободи» (маршрут № 26). Це забезпечило зв'язок нового масиву з лінією метро. Однак цього транспортного коридору було недостатньо. У 1988 році нова троллейбусна лінія прийшла на Виноградар з південного сходу (маршрут № 25), зв'язавши його, таким чином, з Куренівкою і станцією метро «Петрівка»³⁵. З продовженням третьої лінії метро на північний захід (до станції «Сирець», відкритої в 2004 році) Виноградар пов'язаний троллейбусним сполученням з усіма трьома лініями метро. Наразі існує план продовження метро на сам масив, проте це не справа найближчого майбутнього.

«Класичним» сценарієм розв'язання транспортної задачі в Києві стало проведення транспорту на житловий масив **Оболонь** (друга половина 1970-х років). Першим транспортом тут стали автобуси (маршрути № 89, 91, 93), які зв'язали Оболонь з Куренівкою через Лугову вулицю і далі зі станцією метро «Завод «Більшовик»³⁶. У 1975 році сюди прийшов трамвай: лінія по Резервній вулиці (маршрут № 11) зв'язала масив, що будувався, з тією самою Куренівкою і з Подолом³⁷. У 1978 році було здано в експлуатацію другу чергу оболонського трамвая (маршрут № 16, на північ Оболоні)³⁸. При цьому, паралельно з забудовою самого масиву, велися роботи з продовження сюди другої лінії метро. У 1980 році поїзди пішли до станції «Проспект Корнійчука» (нині «Оболонь»), у 1982 році – до нинішньої кінцевої «Героїв Дніпра». Наявність метро значною мірою розв'язує транспортну проблему на Оболоні. Проте, починаючи з другої половини 1990-х років, цей масив отримав, поряд із трамвайним, непогано розвинене троллейбусне сполучення. Тролейбусні маршрути ведуть звідси на захід, до Куренівки, Виноградара та Мінського масиву (№ 24, 32), на південь, до станції метро «Петрівка» (№ 34); зовсім недавно

з'явився маршрут, що зв'язав Оболонь з Троєщиною (№ 47); нарешті, є внутрішньомасивний маршрут (№ 44) – подовжена версія трамвайного маршруту № 4, який колись існував. Таким чином, трамвай на Оболоні поступився значною частиною свого колишнього пасажиропотоку тролейбусу. На початку XXI століття, коли в Києві швидкими темпами закривалися трамвайні лінії, було ухвалено рішення ліквідувати оболонську трамвайну мережу³⁹. Однак, значною мірою під тиском громадськості – мала місце організована опозиція цьому рішення – воно було скасоване. Натомість, 2014 року було відкрито новий трамвайний маршрут № 17, що зв'язав Оболонь з Мінським масивом (площею Шевченка)⁴⁰.

На протилежному кінці міста розташований житловий масив **Теремки** (кінець 1970-х років). Між центром Києва й Теремками знаходиться район, який зазвичай називають «Виставка»: у середині 1950-х років тут, на місці колишнього хутора Червоний Трактир, була збудована Сільськогосподарська виставка, яка пізніше змінила кілька назв, і тоді ж у цю місцевість була проведена тролейбусна лінія по проспекту 40-річчя Жовтня (Голосіївському)⁴¹. У 1966 році було складено проект продовження сюди трамвайної лінії від Голосіївської площі по Васильківській вулиці. Новою кінцевою маршрутів № 9, 10, 24 мала стати Виставка (що на той час називалася «Виставка передового досвіду народного господарства УРСР», або ВПДНГ). Передбачалося, що ці трамвайні маршрути обслуговуватимуть як уже наявні житлові райони, так і майбутнє університетське містечко й житловий масив Теремки. Прогнозований пасажиропотік, таким чином, цілком виправдовував будівництво трамвая⁴². Однак цьому проекту не було дано хід, оскільки вже наприкінці 1960-х років було вирішено, що «незабаром» тут з'явиться метро, тож у трамваї не буде необхідності. Метро на Теремки дійсно прийшло – але майже на півстоліття пізніше (лінія була доведена до станції «Виставковий центр» у 2011 році і до кінцевої станції «Теремки» у 2013). Відзначимо, що проміжним рішенням транспортної проблеми Теремків і, частково, району Виставки (університету), з 1985 до середини 1990-х років, був експресний автобусний маршрут № 80, що починався від тодішньої кінцевої станції метро «Дзержинська» («Либідська»). Протягом 4,5 кілометрів, від Московської площі до Виставки, цей маршрут не робив жодної зупинки, що було нетипово для Києва.

Починаючи з 1980-х років, акцент у житловому будівництві Києва змістився на Лівий берег. У 1981 році, коли тільки починалася забудова нового житлового масиву **Троєщина**, вже було відомо, що з часом цей масив стане першим у місті за чисельністю населення, випередивши Оболонь. До Троєщини з півдня долучається **Воскресенський** масив, забудований ще в другій половині 1960-х років; з тієї ж пори існувала трамвайна лінія, яка з'єднувала Воскресенку зі станцією метро «Комсомольська» («Чернігівська»), а також автобусні маршрути по бульвару Перова, від станції метро «Дарниця». Трамвайну лінію було продовжено до вулиці Кибальчича в 1982 році, а згодом на саму Троєщину: до вулиці Сабурова в 1986 році й далі до Милославської вулиці в 1994 році⁴³.

Однак ні пропускну здатності транспортного коридору від Троєщини на південь, ані можливостей першої лінії метро (яка на той час уже обслуговувала Лісовий масив і частково Дарницю) не могло вистачити для обслуговування нового масиву. Тут, як і у випадку з Виноградарем, рішення полягало в підведенні транспорту до масиву з двох напрямків. Основною трасою на Троєщину став проспект Ватутіна, який підходить до цього масиву з заходу та зв'язує його, через Московський міст, зі станцією метро «Петрівка». Спочатку по цій трасі були прокладені маршрути автобусів-експресів (№ 101, 106, 110). У грудні 1983 року по Московському мосту пішли тролейбуси нового маршруту № 29, до бульвару Перова. Таким чином, уперше в історії Києва тролейбус перетнув Дніпро і з'явився на лівому березі⁴⁴. У липні 1984 року відкрився рух по тролейбусному маршруту № 30, до вулиці Сабурова. Примітно, що завдяки малій кількості зупинок експлуатаційна швидкість нового маршруту (26 км/год) була набагато вище, ніж у середньому по місту (17 км/год)⁴⁵. У наступні роки лінію тролейбуса на Троєщині кілька разів продовжували. У 2002 та 2007 роках тролейбусні лінії поєднали цей масив також із першою лінією метро (відповідно, по Братиславській вулиці – маршрут № 37 і по бульвару Перова – нинішній маршрут № 50).

Але тролейбусів і автобусів було недостатньо для величезного масиву. В останні роки ХХ сто-

ліття приступили до реалізації проекту швидкісного трамвая на Троєщині. Новий маршрут № 2 було відкрито в травні 2000 року. На самому масиві лінія пройшла по вулиці Бальзака, на помітній відстані від центральної магістралі (проспекту Маяковського), що зменшувало її цінність. Однак основна проблема була в тому, що трамвай не підвозив пасажирів ні до центру міста, ні навіть до метро. Лінія закінчувалася біля проспекту Ватутіна, де пасажирів мали єдину можливість – пересідати на тролейбуси, які йшли до метро з тієї самої Троєщини. Передбачалося, що в майбутньому ця лінія піде на південь, до станції метро «Лівобережна» й далі вздовж берега Дніпра в бік Осокорків; на самій Троєщині почали будувати депо для лівобережного швидкісного трамвая. Але ці плани не були реалізовані. У той же час популярність збудованої лінії, яку городяни прозвали «трамваєм у нікуди», падала. Як часто трапляється в подібних випадках, мав місце зворотний зв'язок: падіння попиту спричиняло збільшення інтервалів руху (бо перевізник не хотів «возити повітря»), що, у свою чергу, позбавляло тих пасажирів, які ще залишалися, стимулу користуватися цим маршрутом. У середині 2000-х років троєщинський швидкісний трамвай працював з інтервалом близько півгодини, рух припинявся близько 19 години вечора, а вагони возили в кращому випадку по 3–5 пасажирів. У 2009 році рух на цій непопулярній і нерентабельній лінії було припинено⁴⁶, що вельми негативно позначилося на іміджі трамвая в Києві.

Однак того ж 2009 року, знову-таки як спроба розв'язати транспортну проблему Троєщини, у Києві було запущено новий вид рейкового міського транспорту – міську електричку. Перші три роки пасажирів до зупинки електрички «Троєщина» підвозили автобуси (маршрути № 59, 60, 61), що виявилось недостатньо ефективним. У жовтні 2012 року лінію троєщинського швидкісного трамвая було подовжено на південь, до нової платформи міської електрички «Троєщина-2», де організовано пересадку⁴⁷. З того часу троєщинський швидкісний трамвай знову функціонує (маршрути № 4, 5). Однак проблема транспортного сполучення з Троєщиною по суті не розв'язана досі. Остання за часом спроба поліпшити ситуацію була зроблена в жовтні 2015 року – запущено експресний автобусний маршрут № 114 «Залізничний вокзал – Милославська вул.»⁴⁸. Пропускна здатність цього маршруту, якому до того заважають пробки у центральній частині міста, абсолютно не відповідає потребам. Для житлового масиву такого розміру необхідна лінія метро або швидкісного трамвая, яка б поєднувала його з центром міста. Однак перспективи появи того чи іншого на Троєщині наразі неясні.

Набагато краща, ніж на Троєщині, ситуація з транспортом у південній частині лівого берега, де розташовані три великих житлових масиви, що прилучаються один до одного: **Осокорки, Позняки, Харківський**. Продовження лінії метро в цю місцевість велося паралельно з житловим будівництвом; як результат, згадані масиви отримали надійне сполучення з центром міста на ще більш ранній стадії свого розвитку, ніж Оболонь. Південний міст, який з'єднав ці райони з центром, був відкритий у грудні 1990 року⁴⁹. Через рік третя лінія метро була доведена до останньої станції на правому березі – «Видубичі» – від якої через міст і по проспекту Бажана пішли автобусні маршрути (№ 14, 83)⁵⁰, але вже в грудні 1992 року з'явилися перші станції третьої лінії метро на лівому березі – «Славутич» і «Осокорки»⁴⁹. Ще через два роки лінія була продовжена до станції «Харківська»⁵². Останні станції на цій же лінії, відкриті вже в XXI столітті – «Бориспільська» й особливо «Червоний хутір» – були побудовані на перспективу, з урахуванням майбутньої забудови прилеглої місцевості. Наразі пасажиропотік на цих станціях набагато нижче, ніж їх пропускна здатність.

Аналізуючи загальні тенденції та особливості розвитку київського транспорту в період, про який ідеться, почнемо з опису ролі метрополітену, з появою і розвитком якого були пов'язані найзначніші зміни. Основна функція метрополітену – зв'язок густонаселених околиць із центром і частково між собою. Має сенс виділити два сценарії його будівництва: 1) там, де до цього ніякого іншого транспорту – не враховуючи тимчасових або малозначних автобусних ліній – не було (наприклад, Оболонь, Позняки); 2) там, де раніше існувала більш-менш розвинена транспортна мережа (центр, проспект Перемоги, Теремки).

Можлива особливість першого сценарію полягає в згаданій вище появі «недовантажених» станцій метрополітену (в разі, коли його будівництво випереджає розвиток прилеглих районів).

Недовантажені станції також з'являються, коли лінія метрополітену тимчасово закінчується в місцях, де немає достатнього пасажиропотоку (незалежно від колишньої транспортної ситуації в цьому місці). Прикладом у Києві є відкрита в 2004 році станція «Сирець». У перспективі передбачається продовження північно-західного відрізка третьої лінії метро на Виноградар, на даний же момент згадана станція є однією з найменш використовуваних. У другому сценарії навантаження на транспорт, що існував раніше, зменшується, і частина колишніх маршрутів, як правило, закривається. Часто маршрути, що використовуються для підвозу, скорочуються до нових станцій метро після відкриття останніх. Характерні приклади: ліквідація трамвайного руху на проспекті Перемоги після спорудження першої лінії метро; скорочення тролейбусного руху по Великій Васильківській вулиці й Голосіївському проспекту після продовження другої лінії метро до станції «Либідська» й до Теремків відповідно. Такі рішення зрозумілі й виправдані з точки зору транспортної логістики. Однак у Києві під приводом «дублювання метро» неодноразово позбавлялися від корисних маршрутів наземного транспорту. Мова в першу чергу про абсолютно невиправдане скорочення руху в центрі (хоча метрополітен глибокого закладення з очевидних причин погано пристосований для коротких поїздок) і прилеглих районах: трамвайного (лінії вокзал – Печерськ, вокзал – Московська площа) і тролейбусного (Хрещатик, Володимирська вулиця). Останніми роками ситуація дещо поліпшилася (автобусний маршрут № 24, відновлення колишніх трас тролейбусних маршрутів № 8, 9 і продовження маршруту № 5), однак дефіцит наземного транспорту в центрі досі відчувається.

Іншим фактором, що вкрай негативно вплинув на роботу міського транспорту, стала економічна криза кінця 1980-х – початку 1990-х років. На київському транспорті її наслідки були особливо відчутні, оскільки в другій половині 1980-х років абсолютно всі пасажирські тролейбуси, майже всі (з 1987 року — всі) трамваї та значна більшість автобусів у Києві були імпортними (тролейбуси – Škoda 9Tr і 14Tr, трамваї – Tatra T-3, виробництва Чехословаччини, автобуси – Ikarus серій 260 і 280, виробництва Угорщини). З розпадом «соціалістичної співдружності» та переходом на тверду валюту закупка не тільки нового рухомого складу, але й запчастин для наявного стала проблематичною, а швидко організувати виробництво вітчизняних машин у достатньому обсязі не вдалося. У результаті кількість рухомого складу стала різко скорочуватися. Так, інвентарний парк тролейбуса досяг свого максимального розміру в 1988 році – 1156 машин. Протягом наступних трьох років, незважаючи на інтенсивні закупівлі тролейбусів DAC румунського виробництва, загальна кількість тролейбусів скоротилася більш ніж на сотню – до 1013 в 1991 році⁵³. Кількість справних машин падала ще швидше: восени 1989 року на лінію виходило 924 тролейбуси, восени 1991 року – 751. При цьому зростаючі транспортні потреби Троєщини вимагали максимально можливого насичення тролейбусним і автобусним рухомим складом маршрутів через Московський міст. Машини, яких не вистачало, знімали, як правило, з центральних маршрутів, багато з яких у результаті були скорочені або закриті⁵⁴.

Нарешті, ще одним процесом, що вплинув на еволюцію київського міського транспорту, головним чином у XXI столітті, стала масова автомобілізація та інтенсифікація дорожнього руху. Зрозуміло, зростання кількості особистого транспорту якоюсь мірою знижує попит на громадський транспорт. При цьому, однак, виникає проблема пробок на дорогах. У Києві на початку XXI століття стали позбуватися від маршрутів громадського транспорту (насамперед трамвая) в порядку «боротьби з пробками», віддаючи вуличний простір, що звільнювався, під автомобільний рух. Порочність такого підходу була добре відома з минулого досвіду країн Заходу і, зрозуміло, швидко позначилася і в Києві. Найбільш примітні приклади – ліквідація трамвайного руху на вулиці Саксаганського (разом із лініями на Солом'янку й до автовокзалу) в 2001 році й на мосту імені Патона в 2004 році. Проблему пробок у жодному місці це не вирішило; пасажирі ж пересіли або на особистий транспорт, або на тролейбус, пущений замість трамвая, або на маршрутні таксі. Згодом міська влада усвідомила, що ліквідація громадського транспорту й розширення доріг призводять не до розв'язання, а до поглиблення транспортних проблем, і в останні роки подібні тенденції припинилися. Однак шкода, що її завдали дії попередніх років, занадто

велика, і нормалізація ситуації, навіть за найсприятливішого сценарію – питання не одного року.

Безумовним позитивним фактором останніх років є те, що в Україні налагоджено виробництво власного рухомого складу. Перш за все це стосується тролейбусів: у Києві в останні роки майже повністю оновлено тролейбусний парк (його основу тепер складають низькопідлогові машини ЛАЗ і «Богдан») і регулярно проводяться закупівлі нових машин. З автобусами й особливо трамваями справа йде складніше, однак і тут у порівнянні з першим десятиліттям нашого століття, коли автобусів надходила мінімальна кількість, а трамваї не закуповувалися взагалі, наявний безумовний прогрес. Зокрема, обидві лінії швидкісного трамвая – борщагівська і троєщинська – на цей момент обслуговуються переважно новим рухомим складом.

Отже, друга половина ХХ – початок ХХІ століття в історії київського міського транспорту характеризуються перш за все екстенсивним зростанням, найважливішу роль в якому відіграв розвиток метрополітену. Основне завдання, яке мали розв'язувати нові лінії як метро, так і наземного транспорту – забезпечення потреб жителів новостворюваних житлових масивів. Метро на житлові масиви в одних випадках прийшло вчасно (Оболонь, Позняки/Харківський), в інших випадках – з деякою затримкою (Новобіличі) або з великою затримкою (Теремки), або не прийшло взагалі (Троєщина, Виноградар). Інші види рейкового транспорту, що з'явилися в Києві – швидкісний трамвай (який вирішив проблему транспортного сполучення Борщагівки і, невеликою мірою, Троєщини) і міська електричка.

Негативні явища в еволюції транспорту за вказаний період пов'язані, по-перше, з економічною кризою другої половини 1980-х – початку 1990-х років, по-друге, з хибною політикою міської влади щодо громадського транспорту в епоху автомобілізації. На даному етапі наслідки цих явищ поступово долаються, хоча і сьогодні робота київського міського транспорту далека від ідеальної.

Автор висловлює щире подяку Костянтину Козлову та Олексію Янковському за допомогу в роботі і корисні обговорення.

¹ Київ. Энциклопедический справочник. Под ред. А. В. Кудрицкого. – К., 1982. – С. 30.

² https://uk.wikipedia.org/wiki/Населення_Києва

³ Київ. Энциклопедический справочник. Под ред. А. В. Кудрицкого. – К., 1982. – С. 30.

⁴ О развитии жилищного строительства в СССР: Постановление ЦК КПСС и Совета Министров СССР, принятое 31 июля 1957 г. – М., 1957. – 22 с.

⁵ Шулькевич М. М., Дмитренко Т. Д. Киев. Архитектурно-исторический очерк. – 6-е изд. – К., 1982. – С. 158.

⁶ Київська правда. – 21 листопада 1950.

⁷ Держаний архів м. Києва (далі – ДАК). – Ф. Р-10. – Оп. 1. – Спр. 116. – Арк. 222.

⁸ ДАК. – Ф. Р-10. – Оп. 1. – Спр. 410. – Арк. 64.

⁹ Ушаков Н. Автобус 71 (Київ) // Ушаков Н. Стихотворения и поэмы [Библиотека поэта]. – М., 1980. – С. 428.

¹⁰ ДАК. – Ф. Р-10. – Оп. 1. – Спр. 410. – Арк. 168.

¹¹ Там само. – Спр. 639. – Арк. 242–243.

¹² Київ. Энциклопедический справочник. Под ред. А. В. Кудрицкого. – К., 1982. – С. 458.

¹³ <http://www.mashke.org/kiyvtram/history/schemes/1952-routes-bus/1952-bus.gif>

¹⁴ ДАК. – Ф. Р-10. – Оп. 1. – Спр. 448. – Арк. 1.

¹⁵ Вечірній Київ. – 2 січня 1963.

¹⁶ ДАК. – Ф. Р-10. – Оп. 1. – Спр. 639. – Арк. 77–78.

¹⁷ Там само. – Спр. 667. – Арк. 71.

¹⁸ Вечірній Київ. – 13 січня 1970.

¹⁹ http://tram.mashke.org/cgi-bin/db/db_history.cgi

²⁰ Вечірній Київ. – 19 січня 1970.

²¹ ДАК. – Ф. Р-10. – Оп. 1. – Спр. 518. – Арк. 113–116.

²² Вечірній Київ. – 9 березня 1963.

²³ Козлов К. Київський метрополітен. – К., 2011. – С. 81.

- ²⁴ Вечірній Київ. – 1 лютого 1975.
- ²⁵ Вечірній Київ. – 3 січня 1977.
- ²⁶ Козлов К., Машкевич С. Київський троллейбус / Kiev Trolleybus. – К., 2009. – С. 270.
- ²⁷ http://tram.mashke.org/cgi-bin/db/db_history.cgi
- ²⁸ Решение киевского городского совета народных депутатов № 46 от 3 января 1979 года.
- ²⁹ http://tram.mashke.org/cgi-bin/db/db_history.cgi
- ³⁰ <http://potok.ua/main/19073-stolichnyj-skorostnoj-tramvaj-nachinaet-svoyu-rabotu.html>
- ³¹ Машкевич С. До історії тарифів на громадський транспорт в Києві // Краєзнавство. – 2012. – № 1. – С. 51.
- ³² Машкевич С. Історія приміських трамвайних ліній Києва. I. Святошинський трамвай // Краєзнавство. – 2014. – № 1. – С. 43.
- ³³ Козлов К., Машкевич С. Київський троллейбус / Kiev Trolleybus. – К., 2009. – С. 81–88.
- ³⁴ Там само. – С. 193, 285.
- ³⁵ Там само. – С. 273, 318.
- ³⁶ <http://www.mashke.org/kievtram/history/schemes/1975-scheme/1975-Scheme.jpg>
- ³⁷ Вечірній Київ. – 9 жовтня 1975.
- ³⁸ Прапор комунізму. – 2 липня 1978.
- ³⁹ Сегодня. – 15 июня 2004.
- ⁴⁰ <http://kiev.unian.net/997480-tramvaj-ot-ploschadi-shevchenko-do-metro-obolon-zapustyat-20-oktyabrya.html>
- ⁴¹ Машкевич С. Київський міський транспорт у післявоєнний період (1943 – кінець 1950-х років) // Етнічна історія народів Європи. – 2015. – № 49. – С. 68–79.
- ⁴² ДАК. – Ф. Р-6. – Оп. 3. – Спр. 4167. – Арк. 12–14.
- ⁴³ Тархов С., Козлов К., Оландер А. Електротранспорт України: енциклопедичний путівник. – К., 2010. – С. 313.
- ⁴⁴ Вечірній Київ. – 9 грудня 1983.
- ⁴⁵ Прапор комунізму. – 15 липня 1984.
- ⁴⁶ Тархов С., Козлов К., Оландер А. Електротранспорт України: енциклопедичний путівник. – К., 2010. – С. 309, 315.
- ⁴⁷ <http://kp.ua/kiev/362707-na-troeschyne-zapustyly-skorostnoi-tramvai>
- ⁴⁸ <http://kiev.unian.net/1160037-v-kieve-co-sleduyuschey-nedeli-pustyat-avtobus-s-troeschinyi-do-jeleznodorojnogo-vokzala.html>
- ⁴⁹ Вечірній Київ. – 26 грудня 1990.
- ⁵⁰ Хрещатик. – 28 грудня 1991.
- ⁵¹ Хрещатик. – 30 грудня 1992.
- ⁵² Киевские ведомости. – 29 декабря 1994.
- ⁵³ Козлов К., Машкевич С. Київський троллейбус / Kiev Trolleybus. – К., 2009. – С. 529.
- ⁵⁴ Вечірній Київ. – 5 листопада 1991.

Рассказывается о работе киевского городского транспорта во второй половине XX – начале XXI века. Анализируются основные особенности и тенденции этого периода: обеспечение транспортом жилых массивов; строительство метрополитена и скоростного трамвая; кризисные явления последней четверти XX века; влияние массовой автомобилизации на общественный транспорт.

Ключевые слова: Киев, городской транспорт, трамвай, троллейбус, автобус, метрополитен, XX–XXI век.

The article describes the development of municipal transportation in Kiev during the second half of the XX – early XXI century. The main features and trends of this period are: providing transportation to residential areas; development of subway and speed tram; the crisis of the last quarter of the XX century; the impact of mass motorization on public transportation.

Keywords: Kiev, public transportation, tram, trolleybus, bus, metro, XX–XXI century.