

## Секция «География»

### Географические особенности и основные перспективы развития рельсового общественного транспорта г. Киева

**Кучевский Антон Андреевич**

Студент

КНУ - Киевский Национальный Университет имени Тараса Шевченко,

Географический факультет, Киев, Украина

E-mail: Toha-Kucha@ukr.net

Постоянное увеличение количества автомобильного транспорта и загруженности автодорог г. Киева диктует необходимость постоянно развивать и совершенствовать внутригородскую систему рельсового общественного транспорта, что требует современного географического исследования.

Можно выделить 3 главных аспекта развития сети рельсового общественного транспорта г. Киева: территориальный, технологический и функциональный.

Структурно современная система рельсового общественного транспорта Киева включает в себя 3 линии метрополитена, 21 трамвайный маршрут, кольцевую линию городской электрички (наземное метро), а также фуникулер.

*Киевский метрополитен* состоит из 3 веток: 1 линия широтного направления (Святошинско-Броварская) и 2 линии широтно-меридионального направления (Куреневско-Красноармейская и Сырецко-Печерская). Основные перспективные проекты – радиальное расширение трех действующих линий, создание двух новых веток (полукольцевой Подольско-Вигуровской и меридиональной Левобережной), а также строительство пересадочных узлов возле станций городской электрички. Новые участки оборудуются в стиле Hi-tech, закупаются вагоны нового образца (Кременчугский завод).

*Трамвайная сеть* Киева топологически не является цельной. Ее можно разделить на две не связанные между собой подсети: правобережная и левобережная. Каждая подсеть располагает 1 линией скоростного трамвая: правобережная Борщаговская и левобережная Троещинская. Перспективной является прокладка соединительных линий через Днепр, что позволит объединить две отдельные подсети в единый цикл. Продолжается приобретение современных модернизированных вагонов, в том числе с низким полом. Уникальным с туристической точки зрения является участок от урочища Мушанка до пос. Пуца-Водица, пролегающий через Пуца-Водицкий лесной массив.

Для оптимизации транспортно-логистической системы города была введена в эксплуатацию кольцевая линия *городской электрички* – наземный метрополитен (исходный и конечный пункт – ж/д вокзал Дарница). Конфигурационно маршрут наземного метро образует неправильную окружность протяженностью 50,8 км и охватывает значительную часть города по кругу, а также проходит через живописные зеленые зоны города (парки «Нивки», «Дубки», Сырецкий дендропарк). Это создает условия для создания на базе городской электрички обзорного кругового туристического маршрута, предназначенного для общего ознакомления с городом.

Киевский *фуникулер* представляет собой подъемную систему, которая соединяет Подол (Нижняя станция) и парк Владимирская Горка (Верхняя станция). Фуникулер имеет преимущественно туристическое значение. Сегодня планируется замена подвижного состава фуникулера с современными вагонами с лучшим обзором.

**Выводы.** Система рельсового общественного транспорта Киева имеет тенденцию к территориальному расширению и технологическому развитию. Внедрение новых видов рельсового транспорта (в частности, наземного метро) способствует пространственной и временной рационализации внутригородских пассажирских потоков. Инфраструктура рельсового общественного транспорта является своеобразным «географическим каркасом» протекания общественно-географических процессов в г. Киеве. Кроме того, использование уникальных особенностей расположения рельсовой транспортной сети города может стать важным фактором развития туристической деятельности Киева.