

Крістіна Олександрівна Рибка,

студентка групи 13-ТТ

Харківського національного технічного університету сільського господарства імені Петра Василенка

Науковий керівник – ГОРОДЕЦЬКА Тетяна Едуардівна,

кандидат економічних наук, доцент, доцент кафедри транспортних технологій і логістики Харківського національного технічного університету сільського господарства імені Петра Василенка

РОЗВИТОК ХАРКІВСЬКОГО МЕТРОПОЛІТЕНУ ЯК СКЛАДОВОЇ МІСЬКОГО ТРАНСПОРТУ

Стабільна робота транспорту – невід’ємна умова нормального функціонування всієї економіки держави. Жодна країна світу, і Україна не може бути винятком, у своєму житті не обходиться без синхронного розвитку транспорту і транспортної інфраструктури. Неможливо переоцінити роль транспорту, і зокрема громадського міського електричного транспорту, в житті міст країни, що полягає у забезпеченні потреб мешканців в переміщеннях. Метрополітени функціонують в трьох українських містах – Києві, Харкові та Дніпрі та перевозять від 40 до 55 % від загального обсягу пасажирів міського громадського транспорту цих міст [1].

Після відкриття 23 серпня 1975 року Харківський став шостим за ліком метрополітемом в СРСР після московського, ленінградського, київського, тбіліського, бакинського та другим в Україні. До послуг пасажирів - 30 станцій із трьома підземними пересадочними вузлами в середмісті.

Харківський метрополітен - сучасне за призначенням та технічним обладнанням транспортне підприємство, це складний комплекс численних інженерних споруд, які забезпечують швидкісний безпечний рух поїздів і масове перевезення пасажирів.

Найбільші труднощі для міського транспорту м. Харкова представляло забезпечення перевезень пасажирів за віссю міста «захід-схід», уздовж якої розташовані найбільші промислові підприємства, великі житлові масиви, основні вузли зовнішнього та приміського залізничного та автомобільного

сполучення, загальноміський центр. Рішення про будівництво першої черги Харківського метрополітену було прийнято 29 квітня 1968 року.

23 серпня 1975 року було відкрито першу чергу Харківського метрополітену - ділянку Свердловсько-Заводської лінії (нині «Холодногірсько-Заводська») завдовжки 9,8 км з вісьмома станціями від «Вулиця Свердлова» (нині ст. «Холодна гора») до «Московський проспект» (нині ст. «Турбоатом»).

Сьогодні Харківський метрополітен має три чинні лінії, експлуатаційна довжина яких сягає близько 38,1 км. Лінії метрополітену перетинають усі 9 районів міста, проте кількість станцій нерівномірна: у Шевченківському - 8 станцій, у Київському - 6, у Московському та Немишлянському - по 4, у Слобідському та Холодногірському - по 4, в Індустріальному - 2, а в Новобаварському та Основ'янському лише по одній станції.

Власником метрополітену є комунальне підприємство «Харківський метрополітен», створене 2009 року шляхом реорганізації з державного підприємства «Харківський метрополітен» [2].

З 2016 року, після введення в експлуатацію станції «Перемога», почалося будівництво на ділянці «Метробудівників - Одеська». Будівництво третьої ділянки Олексіївської лінії від станції «Метробудівників» до ст. «Одеська» (буде розташована на перехресті просп. Гагаріна та вул. Одеської). Будувати ст. «Державінська» (буде розташована на проспекті Гагаріна в районі перехрестя вул. Чугуївської та пров. Золотого) будуть без перебудови руху міського транспорту. Тунелі між станціями «Державінська» й «Одеська» планується будувати закритим способом. Загальна протяжність ділянки метрополітену в бік Одеської, що будується, становить 3,5 км. Протяжність кожного станційного комплексу – 650-700 м з урахуванням платформи, двох вестибюлів, камер вентиляції і тягової підстанції. Проект реалізується за рахунок коштів міста, кредитних коштів Європейського банку реконструкції та розвитку (160 млн євро) і Європейського інвестиційного банку (160 млн євро) [3].

Будівництво метро в бік аеропорту можливе як надземне, лінію будуватимуть на естакаді по розділовій смузі проспекту Гагаріна. Зокрема, на деяких ділянках цього напрямку неможливе підземне будівництво метро, тому

що винос комунікацій дуже коштовний, а також через небажання зносу «приватного сектора».

Станом на березень 2020 року місто вже побудувало два перегінних тунелі сполучної гілки між станцією «Перемога» та майбутнім електродепо протяжністю 202 м та провело благоустрій над цими тунелями. Місто розчищає територію для будівництва метро від споруд. Майданчик під станцію метро «Одеська» вже готовий, демонтаж і вивіз сміття на місці станції «Державінської» планується завершити до квітня. Проекти з будівництва двох нових станцій затверджені, пройшли державну і екологічну експертизи і готові для проведення міжнародних торгів для визначення генпідрядника будівництва.

Список бібліографічних посилань

1. Стаматін В. В. Розвиток підходів до розбудови інфраструктури метрополітенів (на прикладі м. Харків) [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://btie.kart.edu.ua/issue/view/11374>

2. Офіційний сайт КП «Харківський метрополітен» [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <https://www.metro.kharkov.ua>

3. У Харкові готуються до будівництва нових станцій метро [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <https://city.kharkov.ua/uk/news>

Андрій Богданович ЛИТВИНЧЕНКО,
студент НУБіП України

Науковий керівник – СЛІПУХА Тетяна Іванівна,
асистент кафедри транспортних технологій та засобів у АПК НУБіП України

АНАЛІЗ ПАСАЖИРСЬКИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ В УКРАЇНІ

Основним процесом транспорту є транспортні перевезення, що забезпечують ефективне функціонування системи господарських відносин будь-якої країни. Збільшення обсягів перевезень свідчить про зростання економіки країни, а зниження їх обсягу - є індикатором кризових явищ в економіці.

Стандарти та вимоги сучасного життя зовсім інші ніж були раніше, населення повинно задовольняти свої потреби в зручному переміщенні до місць