



УДК 911.375:656.025.2](477.83)

СУСПІЛЬНО-ГЕОГРАФІЧНІ ПРОБЛЕМИ ТРАНСПОРТНОГО СПОЛУЧЕННЯ У ЗОНІ ТЯЖІННЯ ВЕЛИКИХ ТА СЕРЕДНІХ МІСТ (НА ПРИКЛАДІ ЛЬВІВСЬКОЇ ОБЛАСТІ)

Юрій Борсук

*Науковий керівник: Кузик С. П., кандидат економічних наук, доцент
Львівський національний університет імені Івана Франка, Львів*

Для виявлення суспільно-географічних проблем транспортного сполучення у зоні тяжіння міських поселень вибрано великі і середні міста Львівської області. Проведено характеристику автомобільного і залізничного транспорту, що курсує у міжміському і приміському сполученні регіону. За допомогою структурної діаграми відображено частку автобусних маршрутів за районами у Львівській приміській зоні. Визначено населені пункти, які мають високий потік автотранспорту до Львова, Дрогобича, Червонограда і Стрия. Проаналізовано транспортну доступність районних центрів до великих і середніх міст обласного значення на основі курсування прямих міжміських та приміських поїздів. Запропоновано шляхи розв'язання транспортно-географічних проблем у контексті притягання малих міст до більших.

Ключові слова: міські системи розселення, великі міста, середні міста, зона тяжіння, міжміські сполучення, приміські сполучення.

HUMAN-GEOGRAPHICAL PROBLEMS OF TRANSPORT CONNECTION IN THE ZONE OF LARGE AND MEDIUM CITIES (ON THE EXAMPLE OF THE LVIV REGION)

Yurii Borsuk

*Supervisor: Kuzyk S., Candidate of Economic Sciences, Associate Professor
Ivan Franko National University of Lviv, Lviv*

Large and middle cities of Lviv region were selected to identify human-geographical problems of transport in the zone of attraction of urban settlements. The characteristics of automobile and railway transport, which runs in intercity and suburban communication of region, are carried out. The structural diagram shows the share of bus routes by districts in the Lviv suburban area. The settlements with high traffic flow to Lviv, Drohobych, Chervonograd, Stryi are determined. The transport accessibility of district centers to large and medium cities of region significance on the basis of direct intercity and suburban trains is analyzed. The ways of solving transport-geographical problems in the context of attraction of small cities to big ones are offered.

Keywords: urban settlement systems, large cities, medium cities, zone of attraction, intercity connections, suburban connections.

Транспорт забезпечує функціонування міст у виробничому та соціальному аспектах. Якщо говорити про зростання урбанізації, то набагато важливішим стає питання транспортного сполучення у зоні тяжіння великих та середніх міст. У розв'язанні транспортних проблем варто залучати й географів, які можуть аналізувати територіальну структуру перевезень у розрізі поселень. Тим більше, що вивчення приміських зон розселення є об'єктом дослідження і географічних наук, наприклад, географії населення.

Суспільно-географічні дослідження визначеної території починаємо зі статистичних даних. У 2017 р. найбільшу кількість пасажирів у Львівській області перевезено автомобільним транспортом. Це становить 57,1 % від загальної кількості перевезених. Пасажирські перевезення автомобільним транспортом останніми роками зменшуються. Такі процеси спостерігаються з 2014 року [1].



**XX-а Всеукраїнська студентська наукова конференція
«РЕАЛІЇ, ПРОБЛЕМИ ТА ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ ГЕОГРАФІЇ В УКРАЇНІ»
Україна, м. Львів, 15–17 травня 2019 р.**

Автобусна мережа складається з міжміської та приміської системи перевезень. Міжміська система перевезень з'єднує між собою всі міські поселення Львівської області. Найбільше міжміських автобусних маршрутів зі Львова (по 10) виїжджає в напрямку Мостиського, Перемишлянського та Сколівського районів. Це свідчить про високий пасажиропотік до поселень даних адміністративних утворень, спричинених трудовою міграцією (Мостиська, Перемишляни), так і туристично-екскурсійною привабливістю (Сколе). Львів немає міжміських автобусних сполучень із Жовквою та Туркою. У напрямку Львів – Жовква курсують приміські автобуси. Натомість зі Львова до Турки взагалі немає міжміських автобусів. Дрогобич відправляє міжміські автобуси, кінцевою точкою яких є Городок, Миколаїв, Сколе, Старий Самбір, Яворів, а також Львів транзитом через Пустомити. З Червонограда міжміські маршрути виходять на Броди через Радехів та Буськ через Кам'янку-Бузьку. Стрий забезпечує міжміські перевезення у напрямку міст Жидачів та Сколе.

Приміська мережа автобусних перевезень охоплює територію довкола великих та середніх міст. Найбільше приміських маршрутів (156) прив'язані до Львова. Як показано на рис. 1, лідером за кількістю автобусних сполучень до населених пунктів є Пустомитівський район, де частка приміських автобусів становить 32 %. Тут більшість автопарку спрямовується за такими маршрутами: № 114 Львів – Сороки-Львівські (14 автобусів), № 138 Львів – Лапаївка (12), № 217А Львів – Підбірці (12), № 141 Львів – Пустомити (10), № 156 Львів – Зимна Вода (10 автобусів). Достатньо велика кількість автопарку обслуговує села Борщовичі, Яструбків, Оброшине, Пасіки-Зубрицькі, Соکیلники. Автобусне сполучення мають навіть села, населення яких менше 100 осіб (Дуб'янка, Яструбків) [2]. Частка приміських автобусів Жовківського району складає 19 %. Найбільше транспортних засобів курсує на маршрутах № 111 Львів – Дубляни через Малехів (32 автобуси), № 151 Львів – Жовква (24), № 180А Львів – Дубляни (14 автобусів). Приміські села Жовківського району мають по одному автобусу на маршруті в напрямку Львова. Винятком є деякі села, наприклад Крехів, до якого задіяні три автобуси через Жовкву та один через Яворівський район. Села Сулимів, Стронятин, Зашків, Завадів, Мокротин, Збиранка, Нова Скварява мають по два автобуси на маршруті через підвищений пасажиропотік під час трудової маятникової міграції. Багато приміських автобусів припадає на Львів (14 %). Вони функціонують у сполученні Львів – Рудно. На маршруті № 184А Львів – Рудно працює 40 автобусів, № 287 – 24, а № 184 – лише 8. Таким чином, забезпечуються перевезення між містом обласного підпорядкування та його супутником. Додаткові зв'язки формуються у Аналогічно 14 % автопарку припадає на Городецький район. Тут найбільше автобусів використовується на маршруті № 140 Львів – Городок (20). У сполученні Львів – Городок прокладені непрямі траєкторії руху, наприклад № 196 Львів – Великий Любінь – Городок. Велика частина автопарку виїжджає на маршрути № 174 Львів – Лісновичі (9 автобусів), № 183 Львів – Зимна Вода – Суховоля (8) та № 248 Львів – Комарно – Нове Село через Поріччя (6). Автобусне сполучення мають невеликі села, наприклад Годвишня (населення становить 203 особи) чи Бар (населення – 232 особи) [2]. До Яворівського району доїжджає 9 % автобусів від загальної кількості, задіяних у приміських перевезеннях Львова. Найбільша кількість транспортних засобів працює на маршруті № 131 Львів – Рясна-Руська (12 автобусів). Достатньо одиниць автобусів обслуговують Шкло, Бірки, Ясницька і Рокитно. У Кам'янка-Бузькому районі найбільша кількість рухомого складу задіяна в перевезенні за маршрутом № 120 Львів – Старий Яричів – Новий Яричів (6 автобусів). Менше п'яти автобусів спостерігається у сполученнях Львів – Кам'янка-Бузька, а також Львів – Зубів Міст через Кам'янку-Бузьку. Миколаївський район найбільш інтенсивно використовує маршрут № 288 Львів – Липівка – Пісочне (5 автобусів). Окремо можна виділити регулярні приміські сполучення Львів – Вербіж через Кагуїв та Львів – Миколаїв – Устя. В Перемишлянському районі по два автобуси курсують на маршрутах № 322 Львів – Романів та № 324 Львів – Лопушна – Суходіл. Решта населених пунктів (Сірники, Лагодів, Стоки, Підмонастир, Ганачівка, Селисько, Під'ярків, Підгородище) мають один автобус до міста Лева. Із Золочівського району в межі приміських перевезень потрапляють Глиняни. Окремі маршрути автобусів виконуються до міста Глиняни через Розворяни або навіть далі в село Женів. Найменше приміських маршрутів зі Львова спрямовується до Радехівського (№ 798 Львів – Нивиці через Буськ), Жидачівського (№ 381 Львів –



**XX-а Всеукраїнська студентська наукова конференція
«РЕАЛІЇ, ПРОБЛЕМИ ТА ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ ГЕОГРАФІЇ В УКРАЇНІ»
Україна, м. Львів, 15–17 травня 2019 р.**

Любешка) та Мостиського (№ 130 Львів – Довгомостиська) районів, що пов'язано з віддаленістю від обласного центру [3].

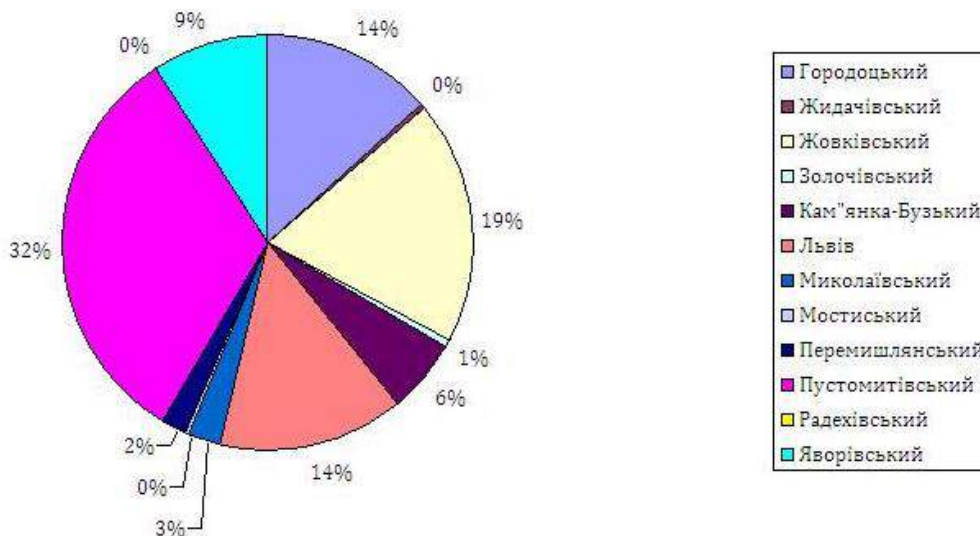


Рис. 1. Частка приміських автобусів у районах, що курсують у приміській зоні Львова

Приміська зона Дрогобича в основному формується з автобусних маршрутів, що обслуговують Дрогобицький район (винятком є тільки село Свидник Турківського району). Найбільша кількість транспортних засобів курсує за маршрутом № 147 Дрогобич – Трускавець (22 автобуси). Також багато автопарку використовується на маршрутах № 148 Дрогобич – Стебник (10 автобусів), № 358 Дрогобич – Стрий (8), № 141 Дрогобич – Болехівці (6). Такі приміські населені пункти як Дерезичі, Сторона, Винники, Унятичі, Лішня, Снятинка, Вороблевичі, Михайлевичі, Летня, Меденичі, Рівне, Нижні Гаї, Бійничі, Раневичі, Ясениця Сільна, мають по два автобуси до Дрогобича, а Рихтичі – навіть три [3].

Приміські сполучення Червонограда охоплюють населені пункти Сокальського та Радехівського районів. Найбільше автобусів (15 одиниць) задіяні в перевезеннях Червоноград – Сокаль. Приміські маршрути № 276 Червоноград – Яструбичі, № 278 Червоноград – Хлівчани й № 279 Червоноград – Діброва мають в загальному обігу по три автобуси, а № 275 Червоноград – Розжалів, № 297 Червоноград – Себечів, № 299 Червоноград – Острів, № 302 Червоноград – Зубків використовують по два автобуси. Пряме сполучення до Червонограда одним автобусом мають Радехів, Борятин, Цеблів, Волсвин, Стремінь, Ванів, Карів, Низи, Бишів, Старгород [3].

Стрийська мережа приміських автобусів формується із населених пунктів Стрийського, а також Жидачівського, Миколаївського та Дрогобицького районів. Зрозуміло, що найбільш інтенсивним є сполучення Стрий – Дрогобич (№ 358 Стрий – Дрогобич), де курсує 8 автобусів протягом дня. Більшість сільських поселень мають один автобус до Стрия, проте за маршрутами № 465 Стрий – Угерсько, № 470 Стрий – Голобутів та № 472 Стрий – Кавське працює два автобуси, а за № 488 Стрий – Подорожне через Угільну, Малі Дідушичі – навіть три [3]. Більшість поселень Стрийської приміської зони мають один автобус до свого центру.

Перевезення пасажирів залізничним транспортом у Львівській області займає 5,5 % від загальної кількості. Понад 30 тис. осіб скористались послугами залізниці у 2000, 2001, 2011, 2012, 2015, 2016 роках. Протягом 2000–2016 рр. кількість перевезених пасажирів ніколи не спадала нижче 25 тис. осіб [1]. У 2017 р. відбулось стрімке падіння перевезень, що пов'язане зі зміною обліку пасажиропотоку. Якщо за 2016 р. частка приміських пасажирів у Львівській області становила 44,7 %, то цілком імовірно, що загальна тенденція залишилася такою протягом 2017 р. Можна стверджувати, що 12 688,1 тис. осіб – це 45 % усіх пасажирів. Таким чином, за 2017 р. перевезено 28 385,0 тис. осіб, що становить 92,9 % до рівня 2016 р.

Пасажирські перевезення на залізниці поділяються на міжміські та приміські. Міжміські поїздки виконуються за рахунок пасажирських поїздів далекого сполучення. Найбільше пар



**XX-а Всеукраїнська студентська наукова конференція
«РЕАЛІЇ, ПРОБЛЕМИ ТА ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ ГЕОГРАФІЇ В УКРАЇНІ»
Україна, м. Львів, 15–17 травня 2019 р.**

пасажирських поїздів (11) курсують на ділянці Золочів – Львів. Також достатньо маршрутів сполучають Стрий і Броди з обласним центром (7 і 6 пар відповідно). Такі міста районного значення як Кам'янка-Бузька, Миколаїв, Пустомити, Радехів, Сокаль, Старий Самбір, поєднані зі Львовом одним маршрутом поїзда. Дрогобич може притягувати Золочів і Самбір, а Червоноград – тільки Сокаль. Стрий може проявляти міжміський вплив на Броди, Миколаїв, Пустомити, Сколе. Найінтенсивніше Стрийська зона тяжіння впливає на Сколе, оскільки на ділянці Сколе – Стрий задіяні три пари пасажирських поїздів. Міжміські маршрути потягів відсутні в містах Городок, Жидачів, Жовква й Мостиська. Натомість формування приміських маршрутів наочно відображає тяжіння поселень до великих міст.

Як видно з табл. 1, Миколаїв, Пустомити, Самбір входять до зони тяжіння трьох міст у Львівській області, що пояснюється вигідним транспортним розташуванням. Зрозуміло, що найбільша сила тяжіння формується з найближчим великим містом. Якщо Миколаїв найближче знаходиться до Стрия (30 км), то це є Стрийська зона тяжіння. З Пустомит найменша відстань до Львова (19 км), тому місто належить до Львівської зони тяжіння. Самбір найбільше тягнеться до Дрогобича, оскільки Львів і Стрий розташовані на більшій відстані від нього (78 і 70 км відповідно). Сколе має вихід на Львівську і Стрийську зони, проте головним центром тяжіння є Стрий.

Таблиця 1

Приміська зона тяжіння на основі функціонування залізничного сполучення [5]

Районні центри	Міста, до яких тяжіють	Кількість пар приміських поїздів, од.	Відстань до міст, км	Поселення з людностю понад 5 тис. осіб, що розташовані на шляху до центру тяжіння
Броди	Львів	3	93	Красне
Городок	Львів	6	33	Зимна Вода, Рудно
Жидачів	Стрий	3	29	–
Жовква	Львів	2	32	Брюховичі
Золочів	Львів	6	77	Красне
Кам'янка-Бузька	Львів	1	50	Дубляни
Миколаїв	Львів	10	45	Щирець, Пустомити
	Дрогобич	4	57	Стрий
	Стрий	10	30	–
Мостиська	Львів	6	71	Судова Вишня, Городок, Зимна Вода, Рудно
Пустомити	Львів	10	19	–
	Дрогобич	4	83	Щирець, Миколаїв, Стрий
	Стрий	10	56	Щирець, Миколаїв
Радехів	Львів	1	79	Кам'янка-Бузька, Дубляни
Самбір	Львів	5	78	Рудки
	Дрогобич	4	43	–
	Стрий	4	70	Дрогобич
Сколе	Львів	4	113	Стрий, Миколаїв, Щирець, Пустомити
	Стрий	5	38	–
Сокаль	Львів	3	96	Червоноград, Соснівка, Добротвір, Дубляни
	Червоноград	6	8	–
Старий Самбір	Львів	5	99	Самбір, Рудки
Турка	Львів	5	143	Старий Самбір, Самбір, Рудки

Найменша протяжність від районного центра до міста обласного значення становить 8 км (Сокаль – Червоноград). Також малі відстані мають ділянки притягання міст Пустомити – Львів (19 км), Жидачів – Стрий (29 км), Миколаїв – Стрий (30 км), Жовква – Львів (32 км), Городок – Львів (33 км), Сколе – Стрий (38 км), Самбір – Дрогобич (43 км), Миколаїв – Львів (45 км).



**XX-а Всеукраїнська студентська наукова конференція
«РЕАЛІЇ, ПРОБЛЕМИ ТА ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ ГЕОГРАФІЇ В УКРАЇНІ»
Україна, м. Львів, 15–17 травня 2019 р.**

Найбільш віддалені від великого міста Турка і Сколе. Із Турки до Львова відстань досягає 143 км. Крім того, на залізничній лінії Львів – Самбір – Сянки немає міст із населенням понад 50 тис. осіб. Єдиним містом, до якого можна дістатись без пересадок, залишається Львів.

Можна стверджувати, що чим ближче розташовані районні центри від великих та середніх міст, тим менше на маршруті поселень із чисельністю населення понад 5 тис. осіб. Наприклад, у Львівській області на відстані до 30 км у зоні тяжіння міст-супутників немає поселень, де людність перевищує 5 тис. жителів. Сокаль і Червоноград мають між собою село Завишень (кількість населення – 1210), що пояснюється близькістю міст у зоні притягання [2]. Подібна ситуація є на ділянці Пустомити – Львів, де село Оброшине “витягує” майже 4200 осіб. На відстані понад 30 км від великого або середнього міста знаходяться більші поселення. До прикладу, в зоні тяжіння Жовква – Львів існує містечко Брюховичі (кількість населення – 6315) [6]. Більше двох-трьох поселень між містами можна виокремити тоді, коли відстань до центру притягання становить більше 70 км. Найбільше населених пунктів із людністю більше 5 тис. осіб є в зонах впливу Мостиська – Львів (71 км) (Судова Вишня, Городок, Зимна Вода, Рудно), Сколе – Львів (113 км) (Стрий, Миколаїв, Щирець, Пустомити), Сокаль – Львів (96 км) (Червоноград, Соснівка, Добротвір, Дубляни). Хоча існують і винятки, спричинені нерівномірністю розселення у межах області. На приміських маршрутах Броди – Львів (93 км) і Золочів – Львів (78 км) існує лише одне містечко (Красне з кількістю населення 6460 осіб) [6], яке розвинулось завдяки існуванню вузлової залізничної станції.

Головною проблемою являється нерозвиненість транспортного сполучення між певними містами. Тут можна навести приклад міста Турка, яке знаходиться ближче до Дрогобича, але через відсутність прямих маршрутів спрямовується до Львова. При цьому зростає відстань до великого міста, що призводить до збільшення часу. Також потрібно сказати, що окремих міжміських автобусів Львів – Турка – Львів немає, тому жителям цього району доводиться користуватися приміськими поїздами сполученням Львів – Сянки – Львів. Час руху з Турки до Львова становить від 3 год 47 хв до 4 год 21 хв, що пояснюється необхідністю зупинятись на всіх зупинних пунктах та станціях. Виходом із ситуації може бути призначення регіональних поїздів підвищеного комфорту за маршрутом Львів – Турка – Львів, які будуть мати зупинки на станціях Рудки, Самбір, Старий Самбір. Крім того, через Турку можна пропускати пасажирські поїзди, що переміщуються в напрямку Закарпатської області.

Таким чином, Львівська область має достатньо розвинену автобусну та залізничну мережу в зоні тяжіння великих та середніх міст. Проте деякі районні центри, що розташовані надто далеко від міст обласного значення, змушені “тягнутися” до Львова (Турка, Старий Самбір, Броди, Золочів, Мостиська). Встановлено, що центр Турківського району, в силу різних обставин, потерпає від нестабільного автобусного сполучення зі Львова. Тому виникає необхідність запуску прискорених міжміських поїздів як до Турки, так і далі на Закарпаття.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Головне управління статистики у Львівській області: [Електронний ресурс] // Державна служба статистики України. Режим доступу: <http://www.lv.ukrstat.gov.ua/>
2. Кількість наявного населення сільських населених пунктів (1, 2, 3, 4) (2001 (05.12)): [Електронний ресурс] // Державна служба статистики України. Режим доступу: database.ukrcensus.gov.ua/MULT/Database/Census/databasetree_uk.asp.
3. Мережа приміських та міжміських внутрішньообласних автобусних маршрутів Львівської області: [Електронний ресурс] // Львівська обласна державна адміністрація. Режим доступу: <https://loda.gov.ua/>
4. Розклад руху призначених пасажирських поїздів: [Електронний ресурс] // “Укрзалізниця”. Режим доступу: <http://www.uz.gov.ua/passengers/timetable/>
5. Розклад руху приміських поїздів: [Електронний ресурс] // “Львівська залізниця”. Режим доступу: <http://railway.lviv.ua/schedule/suburban/>
6. Чисельність наявного населення України на 1 січня 2018 року: [Електронний ресурс] // Державна служба статистики України. Режим доступу: http://www.ukrstat.gov.ua/druk/publicat/kat_u/2018/zb/06/zb_chnm2018pdf.pdf