https://www.uz.gov.ua/cargo_transportation/zayavki/zerno_zayavka/ (дата звернення: 01.04.2022 – 31.07.2022).
4. Олена Степанів. Наукові праці. Есе. Спогади / Упорядник О. Шаблій. – Львів: Видавничий центр Наукового товариства ім. Шевченка, 2003. – 608 с.
5. *Шаблій О.*, *Борсук Ю.* Геологістичні аспекти залізничних пасажирських перевезень в Україні / О. Шаблій, Ю. Борсук // Часопис соціально-економічної географії. – Харків, 2021. – Вип. 31. – С. 37–46.
6. Яма збільшується: з'явилось відео з місця карстового провалля під залізницею на Буковині // Інтернет-видання «МБ». URL: https://molbuk.ua/chernovtsy_news/236585-yama-zbilshuietsia-ziavylos-video-z-miscia-karstovogo-provallia-pid-zaliznyceu-na-bukovyni.html (дата звернення: 31.10.2022).

УДК [656.2.07:338.47](477.83-25:4)"654"

ПЕРША ЗАЛІЗНИЦЯ І ЄВРОІНТЕГРАЦІЯ УКРАЇНИ (НА МАТЕРІАЛАХ НАРИСУ «СУЧАСНИЙ ЛЬВІВ»)

Юрій Борсук, Марія Пелех, Марія Хоминець

Львівський національний університет імені Івана Франка, Україна, м. Львів

У статті проаналізовано історичні передумови функціонування першої залізниці між Україною та Європою, використовуючи нарис О. Степанів «Сучасний Львів». З'ясовано вплив рельєфу на діючу залізничну лінію Львів – Перемишль. Визначено головні пасажирські потоки, що здійснюються у напрямку Польщі під час воєнного стану. Сформовано окремі проблеми, пов'язані з пасажиропотоком, а також перспективи в розвитку залізничного сполучення.

Ключові слова: кривизна, пасажиропотік, інтеграція, швидкість, електроенергія, євроколія.

THE FIRST RAILWAY AND THE EUROPEAN INTEGRATION OF UKRAINE (BASED ON THE MATERIALS OF THE ESSAY «MODERN LVIV»)

Yurii Borsuk, Maria Pelekh, Maria Khomynets

Ivan Franko National University of Lviv, Ukraine, Lviv

The article analyzes the historical prerequisites for the operation of the first railway between Ukraine and Europe, using O. Stepaniv's essay «Modern Lviv». The influence of the relief on the existing railway line Lviv – Peremyshl has been clarified. The main passenger flows in the direction of Poland during martial law have been determined. Separate problems related to passenger traffic, as well as prospects in the development of railway communication, have been formed.

Keywords: curvature, passenger flow, integration, speed, electricity, Eurorail.

Олена Степанів була одним із перших дослідників залізниць у географічній науці. Найбільш змістовно її суспільно-географічні напрацювання висвітлено в нарисі «Сучасний Львів». У роботі описуються історичні й географічні аспекти розвитку й функціонування залізничного транспорту наприкінці XIX – на початку XX століття.

Перша залізниця у сучасних межах України була прокладена за маршрутом Перемишль – Львів. 4 листопада 1861 року о 14:30 до Львова прибув перший пасажирський потяг зі столиці Австрійської монархії – Відня. У межах етнічних українських територій маршрут поїзда проходив через Жешув (Ряшів), Пшеворск (Переворськ), Ярослав, Пшемисль (Перемишль).

Ділянка залізниці Перемишль – Львів мала в обслуговуванні проміжні станції Медика, Мостиська, Судова Вишня, Мшана. В сучасний період у напрямку Перемишля функціонують 11 залізничних станцій, одна з яких – на території Республіки Польща (Медика). Крім того,

на перегонах між станціями побудовано зупинні пункти, призначені для приміського сполучення. У межах України найбільша кількість зупинок спостерігається на перегонах Рудно – Мшана (Зимна Вода, Суховоля), Городок-Львівський – Родатичі (Братковичі, Вовчухи), Родатичі – Судова Вишня (Бар, Княжий Міст), Хоросниця – Мостиська-1 (Арламова Воля, Підгать). У Львові є висока густота станцій, тому перегони Львів – 5 парк, 5 парк – Рудно діють без зупинних пунктів. На міжнародному перегоні Мостиська-2 – Медика в селі Шегині знаходиться зупинка Держкордон, до якої протягом доби курсують приміські рейси регіональної філії «Львівська залізниця». Це забезпечує маятникову міграцію населення із Шегинівської, Мостиської, Судововишнянської територіальних громад у напрямку Львова, а також надає альтернативу в переміщенні до міжнародного автомобільно-пішохідного пункту пропуску Шегині – Медика. З боку Республіки Польща на перегоні Медика – Пшемисль-Головний розташовуються зупинні пункти Медика-Сортувальна, Медика-Вантажна, Гурко.

Залізнична лінія Львів – Перемишль прокладена головно рівнинною частиною рельєфу, хоча загальний вигляд її траси залишається доволі викривленим. Олена Степанів вказує, що «*та лінія переходила вздовж ріки Верещиці з малими відхиленнями і була підведена до місця, де вибудовано Головний двірець*» [11, с. 105]. Найбільша абсолютна висота характерна для станцій Львів, 5 парк і Рудно (309 м над рівнем моря), а найменша – для станції Мостиська-1 (201 м). Максимальне перевищення абсолютної висоти формується на перегоні Городок-Львівський – Родатичі (перепад дорівнює 39 м), що пов’язано з перетином вододільної лінії басейнів Балтійського й Чорного морів (табл. 1). До слова, в Городку протікає річка Верещиця, яка є лівою притокою Дністра, а в Родатичах річка Ракув уже тече до Вишні – правої притоки Сяну.

Таблиця 1

Гіпсометричні й математико-географічні параметри трасування для залізниці Львів – Перемишль

Назва перегону	Довжина перегону, *км*	Висота першої станції, *м*	Висота другої станції, *м*	Похил, *м/км*	Кривизна
Львів – 5 парк	3,1	309	309	0	1,11
5 парк – Рудно	2,2	309	309	0	1,05
Рудно – Мшана	10,9	309	292	1,6	1,02
Мшана – Затока	7,4	292	288	0,5	1,0
Затока – Городок-Львівський	9,2	288	276	1,3	1,42
Городок-Львівський – Родатичі	9,4	276	237	4,1	1,09
Родатичі – Судова Вишня	9,3	237	223	1,9	1,02
Судова Вишня – Хоросниця	8,9	223	212	1,2	1,06
Хоросниця – Мостиська-1	10,5	212	201	1,0	1,05
Мостиська-1 – Мостиська-2	7,6	201	221	2,6	1,09
Мостиська-2 – Медика	6,6	221	208	2,0	1,03
Медика – Пшемисль-Головний	13,1	208	206	0,1	1,06

Через значний перепад на перегоні Городок-Львівський – Родатичі формується високий похил – 4,1 м/км. Наявність вододільного рельєфу в цьому місці призводить до найбільшої кривизни на маршруті – коефіцієнт дорівнює 1,42. Вище 1,10 кривизна спостерігається у місті Львові на перегоні Львів-Головний – 5 парк. Це зумовлюється проходженням залізниці більш балковою місцевістю з мінімальним перепадом між Левандівкою і

Новим Світом. Натомість найменший рівень кривизни в західній стороні приміської зони Львова (Мшана – Затока).

Пасажирський рух ділянкою Львів – Перемишль виконується за рахунок поїздів далекого сполучення, однак у межах обох країн відбувається курсування поїздів приміського сполучення (Львів – Мостиська-2, Пшемисль-Головний – Медика). Після проведення Чемпіонату Європи з футболу Євро-2012 зі Львова до Перемишля залишився лишень один поїзд – нічний швидкий Львів – Вроцлав. Час у дорозі з України в Польщу був доволі тривалим через заміну колісних пар із широкої української (1520 мм) на вузьку європейську (1435 мм) колію.

Ситуація змінилась у грудні 2016 року. У сполученні Львів – Перемишль розпочалось курсування швидкісного поїзда Київ – Перемишль. Перевагою цього рейсу стало швидке проходження митного й паспортного контролю під час руху поїзда від станції Львів до Мостиська-2 з українського боку й від станції Медика до кінцевої точки з польського боку [6, с. 311–312].

Рис. 1. **Швидкісний режим пасажирських поїздів Інтерсіті+ на ділянці Львів – Перемишль**

Пасажиропотік у напрямку Польщі інтенсивно зріс після встановлення безвізового режиму України до країн Шенгенської зони. Наприкінці 2017 року до Перемишля уже курсували два швидкісні поїзди зі столиці (№705 і №715) [5, с. 100]. У грудні 2018 року в розкладі Львів – Перемишль було додано маршрут із Одеси. Таким чином, від початку 2019 року до введення жорсткого карантину в березні 2020 року зі Львова до Перемишля і зворотно призначено стабільне курсування чотирьох поїздів. Найбільше пасажирів користувались залізничним транспортом у Перемишль під час новорічно-різдвяних свят. Час від часу в пікові дати до цього польського міста доїжджали ще два додаткові потяги – зі столиці та Львова.

Міжнародне пасажирське сполучення зупинилось 15 березня 2020 року внаслідок обмежень, пов'язаних зі стрімким поширенням коронавірусної інфекції у Європі та світі. Рух між Україною і Польщею був відсутній до початку жовтня 2021 року. Вже з 10 жовтня минулого року відновлено курсування обох експресів №705 і №715 Київ – Перемишль. У перший день руху до станції Перемишль прибуло 230 осіб, а відправилось – 88 осіб (табл. 2).

Таблиця 2

Кількість пасажирів, що здійснювали поїздки в поїздах Київ – Перемишль – Київ після відновлення руху поїздів і під час воєнного стану протягом тижня, *осіб*

Дати та дні курсування	Жовтень, 2021 р.							Квітень, 2022 р.						
	10	11	12	13	14	15	16	22	23	24	25	26	27	28
Прибуття	230	106	124	198	198	191	198	766	489	435	714	764	696	657
Відправлення	88	75	61	54	84	133	117	557	557	378	530	547	603	540

Протягом першого тижня після карантинного відновлення у Польщу потрапили 1245 осіб, а вже в останній тиждень квітня 2022 року – 4521 осіб. Як бачимо, через війну пасажиропотік до сусідньої країни підвищився у 3,6 рази. Ще більша частка в понад 6 разів виникла у зворотному напрямку: якщо в перший тиждень після запуску було перевезено з Перемишля 612 осіб, то в останній тиждень «гарячого квітня» – 3712 осіб. Це свідчить про те, що після визволення окремих територій населення активно поверталось додому – в Україну. Залізниця Львів – Перемишль стала шляхом безпеки й інтеграції у Європу.

До початку війни ділянка Львів – Перемишль пропускала три поїзди далекого сполучення (2 – зі станції Київ-Пасажирський, 1 – зі станції Одеса-Головна) [10]. Проведення бойових дій у межах північно-східних і південних областей України призвело до масового переміщення населення у напрямку країн Європейського Союзу. Для забезпечення попиту в перевезенні емігрантів ввечері 25 лютого 2022 року в рейс відправився перший евакуаційний електропоїзд за маршрутом Львів – Медика. 26 лютого в розкладі до станції Медика було заявлено 3 рейси електричок. Наступного дня їх кількість було збільшено до 6, а рух продовжено до Перемишля. З 3 березня цього року графікові маршрути пасажирських поїздів було скасовано через хаотичний пасажиропотік і надмірне заповнення рухомого складу. Тоді ж кількість рейсів було збільшено до 8 евакуаційних пар маршрутом Львів – Перемишль (3, 4, 8 березня). Перевезення відбувалось за рахунок одного поїзда далекого сполучення складом 20 вагонів (місткість – 1800 осіб) і сімох електропоїздів складом від 6 до 10 вагонів (місткість одного рейсу дорівнює від 720 до 1040 осіб). Таким чином, на початку березня протягом доби евакуаційні потяги до Перемишля перевозили понад 7500 осіб (табл. 3).

Таблиця 3

Кількість пасажирських поїздів до Перемишля у перші два тижні повномасштабної війни

Назва поїзда	Лютий 2022 р.					Березень 2022 р.								
	24	25	26	27	28	01	02	03	04	05	06	07	08	09
Графікові маршрути														
№36 Одеса – Перемишль	1	1	1	1	1	1	1	0	0	0	0	0	0	0
№90 Львів – Перемишль	1	1	1	1	1	1	1	0	0	0	0	0	0	0
№705 Київ – Перемишль	1	1	1	1	1	1	1	0	0	0	0	0	0	0
№715 Київ – Перемишль	1	1	1	1	1	1	1	0	0	0	0	0	0	0
Евакуаційні маршрути														
Львів – Медика	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Львів – Перемишль	0	0	6	6	4	4	4	8	8	7	7	7	8	7
Всі маршрути														
РАЗОМ	4	5	10	10	8	8	8	8	8	7	7	7	8	7

Станом на 1 липня 2022 року ділянкою Львів – Перемишль проїжджали 11 поїздів: 5 – у далекому сполученні (3 – зі столиці, 1 – з Одеси, 1 – із Запоріжжя), 6 – у приміському сполученні (всі – зі Львова). Крім того, в межах України виконується курсування трьох пар приміських поїздів за маршрутом Львів – Мостиська-2, у Польщі – також трьох пар (одна – з Жешува, дві – з Перемишля).

Приміський пасажиропотік у маршруту Львів – Мостиська-2 найбільш активно проявляється у час пік. До березня 2020 року на цьому маршруті були призначені електрички Львів – Держкордон. Це забезпечувало більш доступне й мобільне переміщення пасажирів до прикордонного пункту пропуску в селі Шегині Мостиського району. Проте зручність поїздки до зупинного пункту Держкордон не виправдала сподівання. Кількість пасажирів одного з рейсів залишалась дуже низькою, що поглиблювало збитковість електропоїзда під час експлуатації. Мінімально допустима схема з чотирьох вагонів або двох моторних секцій заповнювалась у середньому до 30 %. Необхідно зазначити, що одна моторна секція за одну годину роботи зі швидкістю 130 км/год. споживає 800 кВт електроенергії [3]. Якщо в потяга дві моторні секції, то за годину руху з такою швидкістю потрібно 1600 кВт, а за 2 год 13 хв зі Львова до кордону – 3550 кВт. Однак у дорозі потяг рухається не з конструкційною швидкістю 130 км/год, а менше – в даному випадку приблизно 38 км/год. Це означає, що згідно пропорції споживання електрики буде так само менше – 1038 кВт. АТ «Українська залізниця» закуповує електроенергію за ціною 1,92 грн/кВт, тому для оплати енергоносіїв маршруту Львів – Держкордон потрібно 1993 грн. Проте електрична складова в загальній сумі

витрат займає 30 %, а в нашому випадку це дорівнює 1993 грн. Тоді 100 % витрат досягне 6643 грн. Тобто отримати прибутки з цього рейсу можна тоді, якщо сума від реалізованих квитків буде становити понад 6643 грн.

Загадкою залишається сума доходів, отримана з пасажирів під час продажу квитків. Вибіркові дослідження зазначеного рейсу Львів – Держкордон, проведені 5 лютого 2017 року, дали нам можливість відстежити пасажиропотік у напрямку українсько-польського кордону. Фактично цим рейсом було перевезено 180 осіб. Якщо середня вартість квитків у сполученні Львів – Держкордон дорівнює 27 грн, то сума виручки з даного рейсу повинна складати 4860 грн. У такому разі збитковість маршруту є гарантованою: недоотримання фінансових ресурсів становить 1790 грн або ж 27 % від собівартості. Шляхом виходу з ситуації може бути зростання тарифної вартості на 30 %, тобто середня ціна квитка мала б досягати 35 грн. Але з особистих спостережень варто сказати, що в поїздах панує корупційна вигода, зумовлена домовленістю контролера з пасажиром, що призводить до зниження кількості проданих квитків.

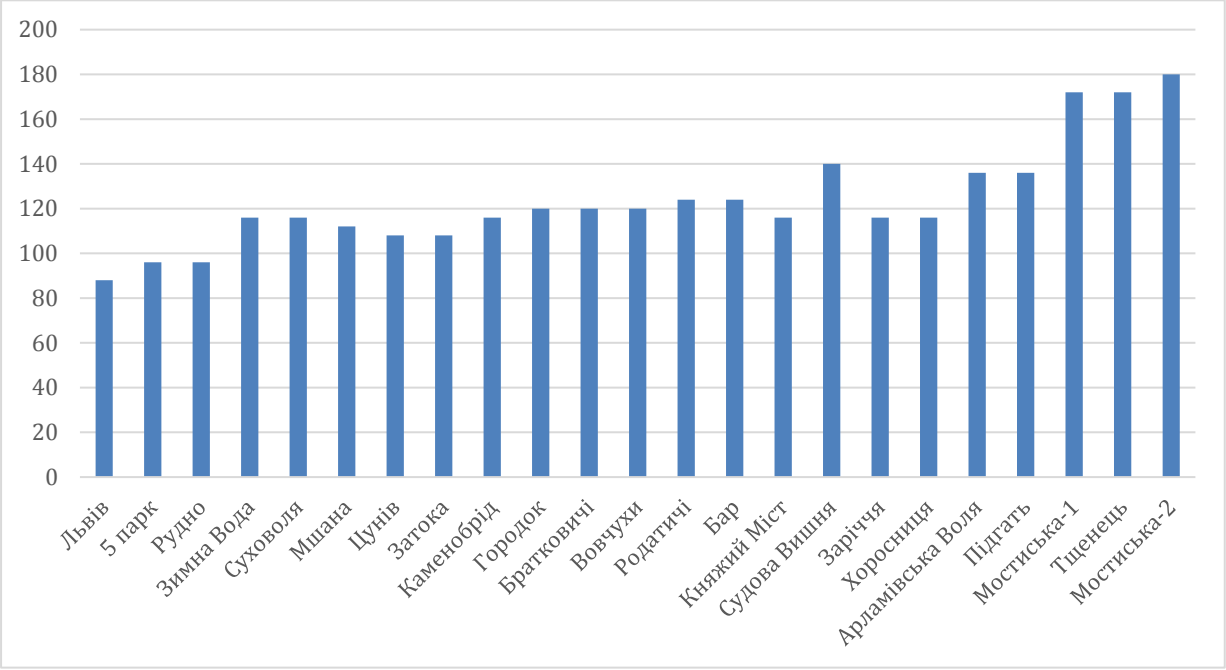

Рис. 2. **Кількість пасажирів у скасованому приміському поїзді Львів – Держкордон**
(вибіркове дослідження – 5 лютого 2017 року)

Несплата проїзду взагалі або в неповному обсязі залишається однією із головних проблем низької дохідності у приміському сполученні. Посилення заходів із контролю безквиткових не дає відчутного фінансового ефекту, що пов’язано з відносно дешевим тарифоутворенням. Щоб навести лад у приміському русі з оплатою пасажирів за проїзд, Львівська залізниця 24 вересня 2008 року організувала спеціальну перевірку квитків на Мостиському напрямку. Для цього на станції Мшана було організовано пересадку пасажирів в інший електропоїзд за наявними у них проїзними документами. Безквиткові пасажири мали змогу придбати квитки у приміщенні вокзалу, а також у провідників навпроти поїзда. Не бажаючи платити за проїзд, пасажири заблокували колію. Акція непокори «зайців» тривала понад 5 годин. За цей час усі накричалися досхочу і завдали шкоди електропоїзду. Очевидно, причиною люті стало усвідомлення неприємного факту, що далі безкоштовної їзди не буде. Не оминули «увагою» й журналістів, які знімали на фото та відео розлючений натовп. Кілька осіб намагалися поламати фото- й відеотехніку. Почали кидати в журналістів каміння. Один із каменів, що призначався репортерам, розбив голову пасажирці. Через провокаційні дії нетверезих «зайців» постраждали пасажири, які придбали квитки у касах та провідників. Більшість із них таки хотіли продовжити поїздку, але кілька найбільш агресивних і нетверезих пасажирів блокували рух поїздів, постійно зриваючи стоп-кран. Порозуміння досягли лише на завершення доби. Рух поїздів було відновлено близько опівночі. За цей час паса-

жири розбили 4 вікна й пошкодили стоп-кран. Всі відеоматеріали цього інциденту були передані в міліцію, яка з'ясувала прізвища заколотників, щоб притягти їх до відповідальності. Адже за блокування колії передбачена кримінальна відповідальність [12].

Однак ще цікавішим випадком із порушенням законодавства був «нелегальний» в'їзд опозиційного лідера Міхеїла Саакашвілі з Польщі в Україну. Подія сталася 10 вересня 2017 року під час відправлення швидкісного поїзда №715 Перемишль – Київ. Екс-президент Грузії разом із родиною відмовились покинути салон потяга, не розуміючи проблем, пов'язаних із громадянством. У результаті затримка рейсу досягнула 3 год 45 хв. [9]. Через невдоволення пасажирів у поїзді Саакашвілі покинув рухомий склад і вже прорвав кордон пішим ходом на автомобільному пункті пропуску Медика – Шегині.

Перспективи розвитку залізниці Перемишль – Львів у період євроінтеграції пов'язані з інтенсивним рухом поїздів до Європи. Завдяки проходженню євроколії від Перемишля до станції Мостиська-1 вдалось реалізувати продовження потяга Прага – Перемишль до цього міста [13]. Проте Мостиська залишається маловідомою кінцевою точкою, а головний пасажиропотік орієнтований до Львова. В такому разі є необхідним продовження євроколії у напрямку Львова. Одним із варіантів цього проекту є прокладання залізничного полотна шириною 1435 мм за відтинком Мостиська-1 – Скнилів [4]. Це може посприяти як у розвитку вантажних контейнерних перевезень, так і в переміщенні пасажирів до околиць аеропорту Львів.

Отже, залізнична лінія Перемишль – Львів далі продовжує активно функціонувати в міжнародному сполученні, особливо під час воєнного стану в Україні. Реалізація державних інвестиційних програм із розвитку інфраструктурних об'єктів може надати залізниці більше переваг у перевезенні пасажирів і вантажів. Саме цього потрібно досягати зараз на шляху до перемоги.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. *Борсук Ю.* Економіко-географічна характеристика приміського залізничного транспорту в умовах збитковості (на прикладі Львівської області) / Ю. Борсук // Економічні та соціальні інновації як фактор розвитку економіки: зб. матер. ІІ Міжнар. наук.-практ. конф. (м. Запоріжжя, 27 червня 2020 року). – Запоріжжя : ГО «СІЕУ», 2020. – С. 34–40.
2. *Борсук Ю.* Суспільно-географічні проблеми транспортного сполучення у зоні тяжіння великих та середніх міст (на прикладі Львівської області) / Ю. Борсук // Реалії, проблеми та перспективи розвитку географії в Україні: матеріали ХХ-ої Всеукраїнської студентської наукової конференції (м. Львів, 15–17 травня 2019 р.). – Львів : Простір-М, 2019. – С. 67–71.
3. ЕР2 // «Вікіпедія». URL: https://uk.wikipedia.org/wiki/%D0%95%D0%A02 (дата звернення: 31.10.2022).
4. Євроколію «Мостиська – Скнилів» почнуть будувати цьогоріч // Інтернет-видання «Zbruč». URL: https://zbruc.eu/node/95938 (дата звернення: 31.10.2022).
5. *Кузик С., Борсук Ю.* Економічна ефективність використання залізничних пасажирських маршрутів Західного регіону України / С. Кузик, Ю. Борсук // Історія української географії. Всеукраїнський науково-теоретичний часопис. – Тернопіль, 2017. – Вип. 36. – С. 99–105.
6. *Кузик С., Борсук Ю.* Значення транспорту Львова у розвитку міжнародного туризму / С. Кузик, Ю. Борсук // Туризм, географія, краєзнавство: актуальні проблеми теорії і практики: матер. міжнар. наук.-практ. конф. (м. Тернопіль, 16–17 травня 2019 р.). – Тернопіль : ТНПУ, 2019. – С. 310–313.
7. *Кузик С., Борсук Ю.* Соціально-економічні передумови функціонування приміського залізничного транспорту (на прикладі Львівської області) / С. Кузик, Ю. Борсук // Вісник Одеського національного університету. Серія: Економіка. – 2020. – Вип. 3 (82). – С. 76–84.
8. *Піх Б., Корженевич І., Курган М.* Використання рухомого складу з розсувними колісними парами на напрямку Київ – Львів – Мостиська 2 / Б. Піх, І. Корженевич, М. Курган // Вісник ДНУЗТ імені акад. В. Лазаряна. – Вип. 3. – Дніпропетровськ, 2004. – С. 82–89.
9. Поїзд Перемишль – Київ, яким мав приїхати Саакашвілі, вже в Україні // Інтернет-видання «НВ». URL: https://nv.ua/ukr/ukraine/events/pojizd-peremishl-kijiv-jakim-mav-prijihati-saakashvili-vzhe-v-ukrajini-1828011.html (дата звернення: 31.10.2022).
10. Службовий розклад руху пасажирських поїздів 2020-2021, введений з 12 грудня 2021 року. – Київ, 2021. – 445 с.
11. *Степанів О.* Путівник Львова. Перевидання з 1943 р. Стереотипне. – Львів : Вид. центр «Фенікс», 1992. – 144 с.

12. Тяжко звикають «зайці» до дисципліни // «Львівський залізничник». – №38 (7792) від 3 жовт. 2008 р. URL: https://www.facebook.com/groups/312759305472921/search/?q=Мшана (дата звернення: 31.10.2022).
13. Чехи пустять потяг євроколією із Праги до Мостиськ // Інтернет-видання «Zbruč». URL: https://zbruc.eu/node/91560 (дата звернення: 31.10.2022).

УДК 911.2/.3:656.01.078(282.247.314:477-14)"652/654"

СУСПІЛЬНО-ГЕОГРАФІЧНІ ОСОБЛИВОСТІ ЗИМОВИХ ЗАЛІЗНИЧНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ У МЕЖАХ УКРАЇНИ

Юрій Борсук, Степан Кузик

Львівський національний університет імені Івана Франка, Україна, м. Львів

Розглядаються найпопулярніші залізничні маршрути останнього тижня докарантинного й посткоронавірусного років. Досліджуються перевезення під час новорічної ночі в межах України закількістю пасажирів. Подаються фізико-географічні показники залізничної лінії Стрий – Мукачево, що перешкоджають розвитку швидкісного сполучення у напрямку Закарпатської області. Аналізується зимовий пасажиропотік до гірського поселення Славське.

Ключові слова: перевезення, пасажиропотік, перевищення, похил, кривизна.

HUMAN-GEOGRAPHICAL FEATURES OF WINTER RAIL TRANSPORTATION WITHIN UKRAINE

Yurii Borsuk, Stepan Kuzyk

Ivan Franko National University of Lviv, Ukraine, Lviv

The most popular railway routes of the last week of the pre-quarantine and post-coronavirus years are considered. Transportation during the New Year's Eve within the borders of Ukraine by the number of passengers is being studied. Physico-geographic indicators of the railway line Stryy – Mukachevo, which prevent the development of high-speed connections in the direction of Zakarpattya region, are presented. The winter passenger flow to the mountain settlement of Slavske is analyzed.

Keywords: transportation, passenger flow, excess, slope, curvature.

Сезон зимових перевезень залізничним транспортом починається введенням нового графіку руху пасажирських поїздів у другу неділю грудня. Протягом новорічно-різдвяних свят у розкладі відбуваються додаткові призначення, особливо в напрямку гірських районів. Це сприяє переміщенню населення до відомих туристичних об’єктів. Однак попит на поїздки має нерівномірний характер, більш залежний від вихідних дат.

Свято Нового року залишається найбільш масовим, оскільки наприкінці грудня активно зростає пасажиропотік у всіх напрямках. У цьому контексті варто навести найбільш популярні сполучення, що проходять через станцію Львів протягом останнього тижня року (25 грудня – 31 грудня). Для цього спробую використати дані 2019 і 2020 років.

З табл. 1 видно, що пасажиропотік наприкінці 2019 року був більш активним, ніж у 2020 році. Це зумовлено впливом протиепідемічних обмежень під час пандемії інфекційного захворювання COVID-19 у грудні 2020 року.

Найбільш пікові дні перевезень у передноворічний тиждень 2019 року припадали на 28 і 29 грудня, а також 30 грудня (13 і 9 маршрутів відповідно). До сполучень із підвищеним пасажиропотоком необхідно віднести такі: Трускавець – Дніпро, Львів – Вроцлав, Львів – Маріуполь, Львів – Херсон, Івано-Франківськ – Миколаїв, Перемишль – Київ, Ковель – Чернівці, Запоріжжя – Ужгород, Харків – Рахів, Чернівці – Одеса, Одеса – Чернівці. Як бачимо, більшість вищенаведених маршрутів зосереджені у напрямку Подніпров’я, Приазов’я та Пів-