



DOI <https://doi.org/10.32782/naoma-bulletin-2026-5-1>

УДК 711.75(477+4)

ORCID ID: 0000-0002-3948-380X

ORCID ID: 0009-0001-2231-9560

Олексій Боборикін

кандидат архітектури,

старший викладач кафедри архітектурного проектування

Національна академія образотворчого мистецтва і архітектури

oleksiy.boborykin@naoma.edu.ua

Анастасія Дояр

здобувачка вищої освіти другого (магістерського) рівня

кафедра архітектурного проектування

Національна академія образотворчого мистецтва і архітектури

anastasiia.doiar@naoma.edu.ua

ПРАКТИЧНІ ШЛЯХИ РОЗВИТКУ ТРАМВАЙНО-ПІШОХІДНИХ ЗОН ЦЕНТРАЛЬНОЇ ЧАСТИНИ КИЄВА

Анотація. Стаття присвячена дослідженню містобудівних особливостей формування та вдосконалення трамвайно-пішохідних зон в історичних містах України. Основна увага зосереджена на можливості відновлення трамвайної мережі в центральній частині міста Києва та інтеграції Центрального залізничного вокзалу в сучасну систему міського громадського транспорту. У роботі розглянуто причини занепаду трамвайного руху в Києві, пов'язані з пріоритетом автомобільного транспорту, трансформаціями вулично-дорожньої мережі та недостатнім урахуванням потреб сталого розвитку. Проаналізовано досвід європейських міст, зокрема Страсбурга, Стамбула та Львова, щодо впровадження трамвайно-пішохідних вулиць у межах історичних центрів. Визначено потенціал поєднання трамвайного руху з пішохідними просторами як інструменту підвищення транспортної ефективності, доступності та збереження історичного середовища. **Мета дослідження** – обґрунтування практичних підходів до формування трамвайно-пішохідних зон у центральній частині Києва на основі відновлення трамвайного сполучення. **Методи дослідження** містять просторово-планувальний аналіз, аналіз містобудівної документації, порівняльне вивчення зарубіжного досвіду, а також оцінку функціонально-планувальної структури центральної частини Києва. **Результати дослідження** свідчать про доцільність використання трамвая як екологічного, малошумного та комфортного виду міського транспорту, здатного забезпечити безпересадковий доступ до історичних районів міста. Встановлено, що його інтеграція у пішохідні простори підвищує доступність міського середовища для маломобільних груп населення, сприяє зменшенню автомобільного навантаження та покращенню якості громадських просторів. Запропоновано концептуальні підходи до формування трамвайно-пішохідних зон на ключових міських вулицях. **Висновки.** Інтеграція трамвайного транспорту в пішохідні простори історичних міст розглядається як ефективний інструмент розвитку сталого міського транспорту, підвищення якості міського середовища та збереження культурно-історичної ідентичності центральних районів. Отримані результати можуть бути використані під час розроблення містобудівних рішень щодо модернізації транспортної системи Києва та інших історичних міст України.

Ключові слова: трамвайно-пішохідна зона, відновлення трамвайних ліній Києва, історичне середовище, транспортно-пересадочний вузол, трамвайна мережа Києва, сталий транспорт.

Oleksiy Boborykin

*Candidate of Architecture,
Senior Lecturer at the Department of Architectural Design
National Academy of Fine Arts and Architecture
oleksiy.boborykin@naoma.edu.ua*

Anastasiia Doiar

*Secondary Education (Master's Degree) Student
at the Department of Architectural Design
National Academy of Fine Arts and Architecture
anastasiia.doiar@naoma.edu.ua*

PRACTICAL WAYS TO DEVELOP TRAM AND PEDESTRIAN ZONES IN THE CENTRAL PART OF THE CITY OF KYIV

Abstract. The article is devoted to the study of urban planning features of the formation and improvement of tram and pedestrian zones in historic cities of Ukraine. The main focus is on the possibility of restoring the tram network in the central part of Kyiv and integrating the Central Railway Station into the modern urban public transport system. The paper examines the reasons for the decline of tram traffic in Kyiv, related to the priority given to motor transport, transformations in the street and road network, and insufficient consideration of sustainable development needs. The experience of European cities, in particular Strasbourg, Istanbul, and Lviv, in introducing tram-pedestrian streets within historic centers is analyzed. The potential of combining tram traffic with pedestrian spaces as a tool for improving transport efficiency, accessibility, and preservation of the historic environment is identified. *The purpose of the study is* to justify practical approaches to the formation of tram and pedestrian zones in the central part of Kyiv based on the restoration of tram service. *Research methods* include spatial planning analysis, analysis of urban planning documentation, comparative study of foreign experience, and assessment of the functional and planning structure of the central part of Kyiv. *The results of the study* indicate the feasibility of using trams as an environmentally friendly, low-noise, and comfortable form of urban transport capable of providing direct access to historic areas of the city. It has been established that the integration of trams into pedestrian areas increases the accessibility of the urban environment for people with reduced mobility, contributes to reducing car traffic and improving the quality of public spaces. Conceptual approaches to the formation of tram-pedestrian zones on key city streets are proposed. **Conclusions.** The integration of tram transport into pedestrian areas of historic cities is considered an effective tool for developing sustainable urban transport, improving the quality of the urban environment, and preserving the cultural and historical identity of central areas. The results obtained can be used in the development of urban planning solutions for the modernization of the transport system in Kyiv and other historic cities of Ukraine.

Key words: tram and pedestrian zone, restoration of Kyiv tram lines, historical environment, transport interchange, Kyiv tram network, sustainable transport.

Постановка проблеми. Транспорт завжди був невіддільною частиною розвитку міст, формуючи не лише фізичну інфраструктуру, але й соціально-економічне обличчя урбанізованих територій. Його роль виходить далеко поза межі простої функції переміщення: він забезпечує доступність різних районів міста, підтримує економічні зв'язки, впливає на екологічний стан та комфорт міського середовища. У сучасних умовах значне зростання приватного автотранспорту призвело до збільшення заторів, підвищення рівня шуму та забруднення повітря, а також до скорочення площ громадських просторів, що негативно позначається на якості життя мешканців. Водночас недооцінка ролі громадського транспорту й поступова втрата трамвайних мереж у низці міст, зокрема у Києві, поглибили транспортні проблеми та знизили зручність пересування як для жителів, так і для гостей столиці.

У Києві історично трамвай відіграв важливу роль у з'єднанні центральних районів і транспортних вузлів, зокрема Центрального залізничного вокзалу, з іншими частинами міста. Проте демонтаж ліній у другій половині ХХ століття порушив цілісність трамвайної системи та позбавив вокзал безпосереднього сполучення з історичним центром столиці. Це призвело до перевантаження метрополітену й автомобільних магістралей та ускладнило доступ до центральних вулиць для маломобільних груп населення, туристів та пасажирів із багажем. З огляду на це, виникає потреба не лише у відновленні втрачених ділянок трамвайної мережі, але й адаптуванні їх до сучасних вимог мобільності, містобудівного благоустрою, спираючись на позитивний європейський досвід впроваджувати трамвайно-пішохідні зони вільні від автотранспорту.

Аналіз останніх досліджень та публікацій.

У сучасних дослідженнях, присвячених міському транспорту та пішохідному середовищу, питання формування трамвайно-пішохідних зон в історичних містах розглядається не часто. Комплексний підхід до цієї теми, що поєднує технічні, просторові й культурні складові, представлений обмеженою кількістю праць. Саме тому аналіз наукових та практичних джерел, які стосуються розвитку міських трамвайних систем, пішохідних просторів та принципів їхньої взаємної (інтеграції), дає змогу сформулювати цілісне уявлення про тенденції вдосконалення таких зон і визначити основні принципи їхньої адаптації до умов історичного міського середовища.

Навчальний посібник Н. Ільчук (2010) [1] та конспект лекцій С. Гордієнка (2019) [2] формують нормативно-методологічну основу: вони систематизують традиційні підходи до організації міського простору й транспортної інфраструктури, визначають базові поняття, вимоги і технічні норми, на які спираються подальші дослідження.

Питання перевантаження вулично-дорожньої мережі та потреба у впровадженні більш збалансованої транспортної політики розглянуто у роботах О. Степанчук, С. Тімкіної та О. Чернишової [3; 4], де також увагу акцентовано на застосуванні методів моделювання транспортних потоків. Дослідження О. Чередніченко та А. Валацкене (O. Cherednichenko та A. Valackienė, «Intelligent transport systems as traffic flow management tool (the case of Kyiv)») [5] розкриває можливості інтелектуальних транспортних систем для підвищення ефективності управління рухом у Києві.

Своєю чергою, у праці І. та О. Колотух [6] запропонована класифікація просторових транспортних утворень великого міста та підкреслено необхідність системного підходу до організації міських транспортних структур.

Методичні підходи до аналізу функціонування транспортно-пересадочних вузлів, зокрема організації пасажиропотоків та оптимізації пересадочних процесів, висвітлено у праці Д. Ломотька й І. Марасіної (2015) [7], що є важливим для інтеграції трамвайного сполучення з вокзальними комплексами.

Монографія М. Вотінова та О. Смірної [8] присвячена гуманізації транспортно-пішохідної інфраструктури великих міст і містить положення, безпосередньо релевантні для формування трамвайно-пішохідних зон в історичному середовищі. Автори підкреслюють важливість створення

комфортних, безпечних і безбар'єрних пішохідних просторів, у яких громадський транспорт – зокрема трамвай – повинен інтегруватися таким чином, щоб підсилювати пішохідну активність, а не конфліктувати з нею. У роботі сформульовано принципи гармонійного поєднання транспортних і пішохідних потоків, увагу акцентовано на ролі трамвая як екологічного, малощумного і придатного до використання в історичних районах виду транспорту. Окреме значення мають наведені приклади європейських міст, де трамвайно-пішохідні вулиці стали інструментом відновлення центрів та підвищення їхньої привабливості. Таким чином, монографія дає теоретичне підґрунтя для дослідження трамвайно-пішохідних зон і підтверджує їхню ефективність у контексті сталого розвитку та збереження історичного міського середовища.

Дослідження Ш. Хамбата та Р. Тонг (Shaneen Khambata, Ronit Tong) [9] присвячене взаємодії пішоходів з трамваями у міському середовищі. Автори аналізують фактори безпеки, ризики виникнення конфліктних ситуацій та умови, за яких пішоходи найчастіше не помічають наближення трамвая. У роботі підкреслена важливість чіткої організації простору, помітності колій та грамотно спроектованих переходів.

У працях, присвячених розвитку трамвайної інфраструктури Стамбулу, зокрема в матеріалі «Стамбульський ностальгічний трамвай» («Istanbul nostalgic tramways») [10] та дослідженні А. Картал (Asiye Nisa Kartal) «Зміни, втрати та виклики трансформації міського середовища: розповідь про вулицю Істікляль у Стамбулі з 1900-х років до сьогодні» («Changes, Losses, and Challenges on Transformation of the Urban Place: A Narrative on Istiklal Street, Istanbul from the 1900s Until Today») [11] щодо просторової трансформації вулиці Істікляль, проаналізовано динаміку змін історичного міського середовища та роль трамвайного руху в його збереженні. У джерелах простежується, що трамвай для Стамбулу є не лише засобом пересування, але й важливим символічним елементом, який формує унікальний образ центральних районів. Дослідження підкреслюють, що модернізація міських просторів супроводжується ризиками втрати історичної автентичності, тоді як збереження трамвайного руху сприяє підтриманню сталого характеру середовища. Обидва джерела підкреслюють значення трамвая як елемента, здатного підтримувати урбаністичну ідентичність історичних районів.

Дослідження «Lviv Public Transport Analysis» [12] та План розвитку електромобільності Львівської МТГ [13] узгоджено висвітлює ключову роль трамвая у структурі громадського транспорту Львова та його значення для історичного центру міста. У цих джерелах наголошується, що трамвай забезпечує стале перевезення пасажирів, знижуючи автомобільне навантаження та органічно інтегрується у пішохідні простори Старого міста.

Видання «Історія київського трамвая» (2024) [14] висвітлює ключові етапи розвитку трамвайної мережі столиці та причини її поступового скорочення, що вплинуло на транспортну доступність центральних районів. Дослідження І. Савчука та Т. Нагорного (2018) [15] доповнює цей матеріал просторовим аналізом сучасної мережі, окреслюючи проблеми її розбалансування та слабкої інтеграції з іншими видами транспорту. Загалом ці джерела дають цілісну картину про трансформацію трамвайного транспорту Києва та підкреслюють актуальність його модернізації в умовах сучасного містобудівного розвитку.

Метою дослідження є обґрунтування практичних підходів до формування та розвитку трамвайно-пішохідних зон центральної частини Києва через відновлення трамвайного сполучення та інтеграцію Центрального залізничного вокзалу в систему міського громадського транспорту.

Виклад основного матеріалу. Транспорт є одним з ключових елементів розвитку сучасних міст, відіграючи вирішальну роль у формуванні їхньої інфраструктури, економічного зростання та соціальної взаємодії. Завдяки транспорту забезпечується доступність територій, з'єднання різних частин міста, а також зв'язок між містами та регіонами. У цьому контексті, роль транспорту є комплексною, оскільки він сприяє мобільності населення, підтримує функціонування економічних процесів та впливає на якість життя соціуму.

Особливості міського транспорту визначаються його складною інфраструктурною організацією та високим ступенем залежності від технологій і соціальних потреб. Однією з найважливіших характеристик є щільність транспортних мереж, яка впливає на зручність і швидкість пересування. Інша важлива особливість – це необхідність інтеграції різних видів транспорту, що дає змогу підвищити ефективність використання транспортної системи загалом.

Попри значні досягнення у розвитку транспортної інфраструктури, сучасні міста стикаються з низкою проблем, пов'язаних із транспортом.

Найпоширенішими проблемами міської транспортної системи є перевантаження мереж, яке спричиняє затори, зниження швидкості пересування та погіршення якості повітря. Зростання кількості приватного автотранспорту також призводить до збільшення викидів парникових газів, що негативно впливає на екологічний стан міських територій [2]. Окрім екологічних та проблем з трафіком, автомобілі займають значну частину міського простору, зменшуючи площу, доступну для пішоходів, велосипедистів та рекреаційних зон. Це обмежує можливості комфортного пересування та взаємодії жителів у міському середовищі. Ще однією важливою проблемою є недостатній розвиток громадського транспорту, що не лише посилює залежність від приватних авто, але й обмежує рівень транспортної доступності для маломобільних груп населення, поглиблюючи соціальну нерівність у доступі до міської інфраструктури.

У контексті вирішення транспортних проблем сучасних міст важливу роль відіграють транспортно-пересадочні вузли (ТПВ). Вони слугують точками інтеграції різних видів транспорту, забезпечуючи зручні пересадки для пасажирів і сприяючи оптимізації транспортних потоків. ТПВ дають змогу зменшити час пересування та поліпшити загальну ефективність транспортної системи. Їхнє проектування враховує не лише технічні аспекти, але й комфорт пасажирів, доступність для маломобільних груп і можливості для комерційного використання прилеглих територій [7]. Таким чином, транспортно-пересадочні вузли є невіддільною частиною стратегії сталого розвитку міських транспортних систем.

Широкий спектр транспортних вирішень у містах відкриває можливості для комплексного розв'язання транспортних завдань. У міській транспортній мережі трамваї є основним видом наземного транспорту, який з'єднує райони поза зоною дії метрополітену. Він зменшує завантаженість доріг вулично-дорожньої мережі та виступає екологічно доцільною альтернативою приватному автотранспорту. Усі пішохідні комунікації та елементи планування мають гармонійно інтегруватися у міську інфраструктуру, зокрема в центральних районах міста. Поряд із пішохідними вулицями та зонами у центрах міст все більше поширюються трамвайно-пішохідні зони. Трамвайно-пішохідна вулиця – частина вулично-дорожньої мережі, призначена для руху трамваїв, пішоходів, велосипедистів та автомобілів екстрених служб, рух

приватного автотранспорту такою вулицею забронено [8]. Такі зони часто розташовані у центральних частинах міста, створюють привабливе та безпечне середовище для прогулянок, шопінгу та інших міських активностей [8].

Зарубіжний досвід свідчить про ренесанс трамвайного транспорту в історичних районах великих міст. Цікавий симбіоз екологічного трамвая з прогулянковими зонами створив нову функціональну зону міст без автомобільного транспорту. Серед успішних прикладів можна вважати трамвайно-пішохідні зони у Страсбурзі (Франція) та Стамбулі (Туреччина). Трамвайно-пішохідні вулиці як принципово нова концепція організації, насамперед у ядрі міст, вперше з'явилися в Німеччині в 1990-х роках [8, с. 72]. Наразі трамвайно-пішохідні вулиці є в переважній більшості міст Європи, де зберігся і розвивається трамвайний рух, і список міст із трамвайно-пішохідними вулицями дедалі розширюється [8, с. 72]. Більшість нових сучасних трамвайних систем містять у собі концепцію вже не окремих вулиць, а трамвайно-пішохідного центру загалом [8, с. 72]. Піонером такої концепції в новому містобудівному плануванні став Страсбург [8, с. 72]. Дійсно, обґрунтуванням відновлення трамвая був негативний вплив автомобіля в місті (забруднення, затори, безладне паркування). Але завдяки спорудженню трамвайної інфраструктури центр міста знову став пішохідним, а паркування у центрі міста значно зменшилось завдяки обмеженню доступу приватного транспорту до центральних частин міста (іл. 1).

Стамбул – історичне серце Туреччини – також має свою унікальну історію трамвайно-пішохідних

зон. Відомо, що в місті вперше запроваджено трамвайне сполучення ще наприкінці XIX ст., вони стали невіддільною частиною міського транспорту [10]. Упродовж років еволюції міста та його інфраструктури, концепція трамвайно-пішохідних зон також зазнавала змін. З початком епохи модернізації у XX ст. площа Таксім (тур. Taksim Meydanı) зазнала різних перетворень: неодноразово перебудовувалася, включно зі змінами транспортної інфраструктури та реконструкцією громадських просторів. Поява трамвайного руху на площі Таксім стала важливим етапом її транспортного розвитку, адже колія проходила через центральну частину, забезпечуючи зручне сполучення. Це стало важливим етапом у розвитку цієї площі, зробивши її більш доступною та зручною. У другій половині XX ст. трамвайна лінія на вул. Істікляль (тур. İstiklâl Caddesi) та площі Таксім продовжила працювати, забезпечуючи зручний транспортний зв'язок через центр міста [10]. Сьогодні ж площа Таксім є взірцем сучасної трамвайно-пішохідної зони в історичному центрі Стамбулу, його яскравою візитівкою (іл. 2).

Наведені нами приклади трамвайно-пішохідних зон відображають постійний процес адаптації та розвитку міської інфраструктури, що передбачає забезпечення потреб сучасного життя і сприяння розвитку міста.

Початок XX ст. відзначився активним будівництвом трамвайних ліній у Києві [14]. Трамваї стали важливим засобом міського транспорту та прокладалися через центральні райони міста. У міжвоєнний період і в 1950–1960-х роках трамвайно-пішохідні зони були дуже поширені в центральних частинах Києва. Популярні місця, де



а)



б)

Іл. 1. Трамвайно-пішохідна зона:
а – вул. Фран-Буржуа (Страсбург, Франція). [16]; б – пл. Клебер (Страсбург, Франція). [17]



Іл. 2. Трамвайно-пішохідна зона на пл. Таксім у Стамбулі (Туреччина). [18]

трамваї проходили поруч з пішоходами, – це вулиці Інститутська, Хрещатик, Сагайдачного та інші. В період занепаду з розвитком автомобільного транспорту та інших видів громадського транспорту наприкінці ХХ та початку ХХІ ст., трамваї втратили свою популярність через затори та незручності для автомобілістів [15]. Це призвело до скорочення багатьох трамвайних маршрутів та відмови від деяких трамвайно-пішохідних зон.

На відміну від Києва, занепад трамвая наприкінці ХХ ст. оминув Львів. У цьому історичному місті добре розвинена трамвайна мережа; тут існують трамвайно-пішохідні зони, які гармонійно поєднуються в межах майже вільного від автотранспорту Старого міста.

Ефективне функціонування міської транспортної системи великою мірою залежить від узгодженої роботи транспортно-пересадочних вузлів із мережею громадського транспорту. Особливої уваги потребує зв'язок таких вузлів із трамвайно-пішохідними зонами, адже саме трамвай у Львові історично виконує роль швидкісного та екологічно безпечного наземного транспорту, здатного забезпечити прямий доступ до історичного центру міста.

Для пасажирів, які прибувають на центральний залізничний вокзал або користуються

міжміськими автобусними маршрутами, важливо забезпечити умови для швидкого й безпересадкового сполучення з центральною частиною Львова, не вдаючись до послуг таксі чи приватних автомобілів. Зручні пішохідні зв'язки між вокзалом та трамвайними лініями дають змогу скоротити час пересування, зменшити транспортне навантаження на прилеглі вулиці та підвищити комфорт користувачів громадського транспорту. Одним із ключових чинників є наявність прямого трамвайного сполучення між центральним залізничним вокзалом і центром Львова, зокрема трамвайного маршруту № 1, який з'єднує основний транспортний вузол із центральними площами.

Інтеграція вокзалу з трамвайною мережею суттєво впливає й на організацію міського простору: вона зменшує транспортне навантаження на вулиці центральної частини Львова та сприяє збереженню її історичних кварталів від надмірного автомобільного руху й пов'язаних із ним шуму та забруднення повітря. Можливість безпересадкової поїздки особливо важлива для літніх людей, студентів та осіб з обмеженою мобільністю, адже робить переміщення містом більш зручним і безпечним.

На сьогодні центральний залізничний вокзал Києва не має прямого трамвайного сполучення

з іншими частинами міста, зокрема з центральними районами. Історично трамвайна мережа проходила вулицями, що оточують вокзал: колії пролягали вздовж Вокзальної, Жилянської, а також у напрямках до Галицької площі (колишня пл. Перемоги) та далі до Хрещатика. У 1960 р. трамвай перевозив понад половину пасажирів громадського транспорту міста [15, с. 58]. Він мав найбільш розгалужену транспортну мережу [15, с. 59]. До початку 1990-х рр. ХХ ст. трамвай перевозив пасажирів більше, аніж метрополітен [15, с. 59]. За роки незалежності України трамвайні колії почали масово демонтувати через активне будівництво метрополітену й зростання ролі автомобільного транспорту. Трамвай поступово став «застарілим» видом транспорту, і більшість його ліній, у 1990-х роках ХХ ст., у центральній частині міста було ліквідовано. У першій половині 2000-х рр. скорочення ліній київського трамвая прискорилося [14; 15].

Наслідком таких рішень стало суттєве зменшення транспортної доступності залізничного вокзалу саме для трамвайного сполучення. Сьогодні пасажирів, які прибувають до Києва потягами далекого чи приміського сполучення, не мають змоги пересісти безпосередньо на трамвай. Щоб потрапити до центральних вулиць міста чи до адміністративно-ділових районів, вони змушені користуватися метрополітеном, маршрутними автобусами або ж таксі. Це створює додаткове транспортне навантаження на Вокзальну площу, Берестейський проспект та прилеглі вулиці, що призводить до заторів і знижує ефективність роботи транспортного вузла загалом.

Відсутність прямого трамвайного зв'язку з вокзалом негативно впливає на екологічну ситуацію: зростає використання приватного транспорту і таксі, що збільшує викиди вуглекислого газу та шумове забруднення. Крім того, сучасний трамвай – це один із найбільш екологічних та комфортних видів наземного транспорту, тому його відсутність у транспортній системі вузла зменшує доступність міста для людей з обмеженою мобільністю, пасажирів із багажем, літніх людей і туристів.

Відновлення та розроблення нового трамвайного руху в центральних районах не лише дасть змогу повернути місту ефективний вид громадського транспорту, але й стане поштовхом до модернізації просторової структури центральних вулиць. Нові трамвайно-пішохідні траскторії дадуть змогу з'єднати між собою головні

громадські простори та історичні райони, а також забезпечать умови для пересадок на інші види транспорту. Вони гіпотетично можуть проходити наступними маршрутами, утворюючи два замкнені кола Нижнього та Верхнього міста старого Києва (іл. 3).

Нижнє коло пролягатиме існуючими коліями Верхнього Валу та вул. Костянтинівської, а далі, мінаючи Контрактову площу, вулицею Сагайдачного до Поштової площі, Боричевим Током до вул. Набережно-Хрещатицької, згодом вулицею Іллінською і знову, повз Контрактову площу та нижню частину Андріївського узвозу, урочище Гончари-Кожум'яки вулицею Воздвиженською, замикаючись на Валах. Увесь маршрут має стати лише трамвайно-пішохідним, розширюючи наявні пішохідні ареали Подолу – одного з найдавніших історичних районів Києва.

Трасування верхнього маршруту нами запропоновано прокласти вулицями Ярославів Вал, Володимирською, повз Софійську та Михайлівську площі, вулицею Десятинною та Пейзажною алеєю. Вузлові точки маршруту передбачаються на Михайлівській та Львівській площах, а також біля Золотих воріт. Такий трикутник має бути вільний від автомобільного транспорту. Зв'язок з нижнім трамвайно-пішохідним колом забезпечуватиметься трьома фунікулерами, один з яких вже є між Михайлівською та Поштовою площама. Два нових фунікулери запропоновано утворити між Львівською площею та Верхнім Валом, та між Пейзажною Алеєю і вулицею Гончарною відповідно. Запровадження такої транспортної системи сприятиме формуванню нових ракурсів огляду панорам міста, що є особливо характерним для міст із вираженим рельєфом.

Обидва трамвайно-пішохідні кола разом із системою фунікулерів утворюватимуть унікальну структуру міських вулиць, вільних від пішохідного транспорту.

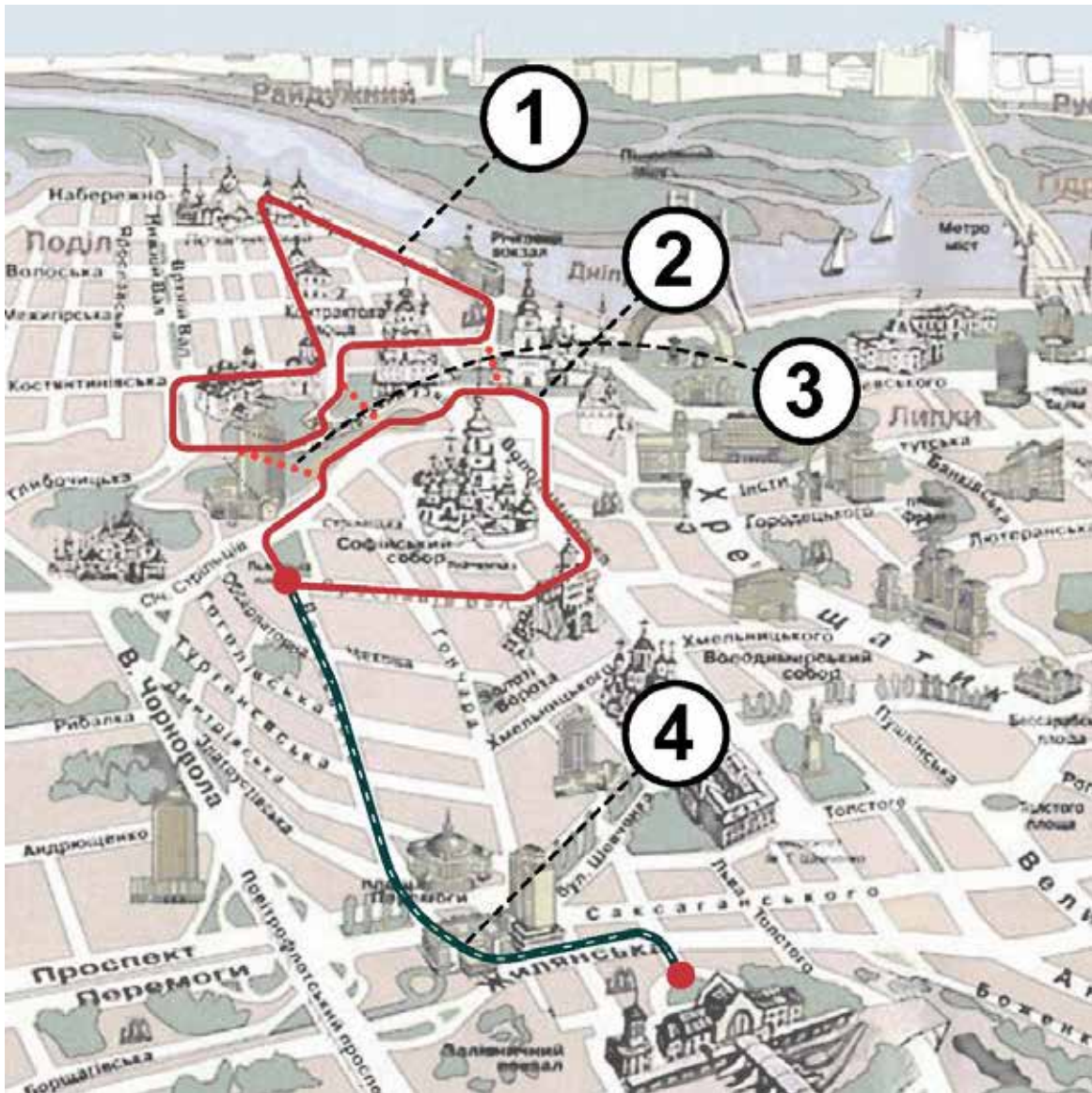
Розроблення запропонованої моделі трамвайно-пішохідної мережі частково спирається на результати магістерського дослідження А. Дояр (виконане 2025 року в навчально-творчій майстерні А. Давидова на кафедрі архітектурного проектування НАОМА).

Ця мережа потребуватиме надійного зв'язку з Залізничним вокзалом – головним транспортно-пересадковим вузлом Києва. Таке сполучення можна забезпечити вулицею Бульварно-Кудрявською з Львівської площі, відновивши

трамвайний маршрут № 2. Таким чином вирішується поєднання транспортно-пересадочного вузла з трамвайно-пішохідною мережею в самодостатню транспортну систему, цілісну та унікальну (див. іл. 3).

У межах трамвайно-пішохідних зон передбачено створення комфортного та естетично привабливого громадського простору. Трамвайні колії доцільно проектувати як сучасні безшумні рейкові системи, врівень із поверхнею вулиці. Таке рішення створить зручні умови для пересування пасажирів, зокрема маломобільних груп населення та людей із багажем, забезпечуючи безперешкодний доступ до трамваїв. Окрім підвищення рівня комфорту та безпеки, такий тип

колій сприяє гармонійному інтегруванню трамвайного руху в міський простір і покращує його візуальне сприйняття. Ще одним важливим елементом є впровадження низькопідлогових сучасних трамваїв, які забезпечують безбар'єрний доступ, знижений рівень шуму, енергоефективність та високий комфорт перевезень. На відміну від застарілого рухомого складу, такі вагони підвищують швидкість обміну пасажирів і якість роботи всієї транспортної системи. Для пішоходів формуються широкі тротуари з безбар'єрними маршрутами для людей з обмеженою мобільністю, облаштовуються велодоріжки, а зупинки трамвая матимуть сучасні навіси, інформаційні табло й забезпечать комфортну посадку навіть для



Іл. 3. Пропозиція трасування трамвайно-пішохідних вулиць у центральній частині Києва: 1 – нижнє трамвайне кільце; 2 – верхнє трамвайне кільце; 3 – мережа фунікулерів; 4 – зв'язок з транспортно-пересадочним вузлом – міським залізничним вокзалом). [Ілюстрація О. Боборикіна]

пасажирів із багажем. Важливою складовою стане благоустрій громадського простору: встановлення лавок, ліхтарів, урн, велопарковок, озеленення.

Запропонована концепція забезпечить безперервний екологічний маршрут від центрального вокзалу до новостворених трамвайно-пішохідних вулиць в історичному ядрі Києва, дасть змогу знизити транспортне навантаження на ключові магістралі, полегшить доступ до визначних культурних та туристичних об'єктів і сприятиме розвитку сучасних громадських просторів. Буде поєднано транспортну ефективність із містобудівним благоустроєм, а також створено більш комфортне, привабливе та зручне для жителів і гостей столиці середовище.

Головні висновки і перспективи використання результатів дослідження. Розглянувши проблематику нинішньої ситуації транспортно-пересадочного вузла на Центральному вокзалі Києва, ми дійшли висновку, що відсутність безпосереднього трамвайного сполучення значно ускладнює пересування пасажирів. Нині трамвайна мережа розташована на значній відстані від вокзалу й не інтегрована з іншими видами громадського транспорту, що позбавляє пасажирів можливості швидко й без пересадок дістатися до центральних районів міста. Це створює додаткове навантаження на метрополітен та автомобільні дороги, погіршуючи якість транспортного обслуговування й екологічну ситуацію в столиці.

Саме тому нами запропоновано відновити історичну трамвайну систему Києва, яка свого часу

була важливою складовою міської інфраструктури, і водночас створити нові маршрути, що дадуть змогу поєднати транспортно-пересадочний вузол Центрального вокзалу з ключовими центральними вузлами – Поштовою та Контрактовою площами, вул. Сагайдачного, Львівською площею та вулицею Володимирською. Ми прагнемо не лише покращити функціональність транспортної системи, але й повернути місту частину його історичної ідентичності. Відновлення трамвайної мережі є важливим кроком для збереження культурної спадщини та розвитку сталого, екологічного транспорту, що відповідає сучасним європейським тенденціям.

Нами було розглянуто зарубіжний досвід, зокрема приклади Страсбурга, Стамбула, а також Львова, які підтверджують, що трамвайно-пішохідні зони ефективно поєднують потреби мобільності з формуванням привабливого міського простору. Впровадження подібних рішень дають змогу знизити автомобільний трафік у центральних районах, поліпшити благоустрій вулиць і зробити громадські простори комфортними для мешканців і туристів. А головним їхнім містобудівним принципом є сталий розвиток трамвайно-пішохідних зон в історичних містах, який забезпечується збереженням існуючих трамвайно-пішохідних зон, розвитком нових та створенням цілих трамвайно-пішохідних мереж, невіддільною частиною яких є інтеграція з транспортно-пересадочними вузлами міст, зокрема залізничними вокзалами.

Список використаних джерел

1. Міський транспорт : навч. посіб. для студентів вищих навчальних закладів, які навчаються за спеціальністю «Міське будівництво та господарство»/ Н.І. Ільчук. Луцьк : РВВ ЛНТУ, 2010. 129 с.
2. Гордієнко С. М. Міський транспорт : конспект лекцій (для студентів денної та заочної форм навчання та слухачів другої вищої освіти, спеціальності 192 – Будівництво та цивільна інженерія) / Харків. нац. ун-т міськ. госп-ва ім. О. М. Бекетова. Харків : ХНУМГ, 2019. 98 с.
3. Степанчук О. В., Тімкіна С. Ю., Чернишова О. С. Аналіз сучасного стану та проблем автомобілізації в містах України. *AVIA-2023: матеріали XVI Міжнар. наук.-техн. конф.*, 18–20 квіт. 2023 р. Київ, 2023. С. 20.15–20.19. URL: <https://conference.nau.edu.ua/index.php/AVIA/AVIA2023/paper/view/9455/7712> (дата звернення: 16.02.2026).
4. Степанчук О. В., Лапенко О. І., Чернишова О. С. Особливості використання методів моделювання транспортних потоків на вулично-дорожній мережі міста. *Теорія та практика дизайну: зб. наук. праць. Архітектура та будівництво.* 2022. № 25. С. 110–119. DOI: <https://doi.org/10.18372/2415-8151.25.16787> (дата звернення: 16.02.2026).
5. Cherednichenko O., Valackienė A. Intelligent transport systems as traffic flow management tool (the case of kyiv). *Urban development and spatial planning.* 2022. № 80. Pp. 416–450. DOI: <https://doi.org/10.32347/2076-815x.2022.80.416-450> (дата звернення: 16.02.2026).
6. Колотуха І. В., Колотуха О. В. Класифікація просторових транспортних утворень великого міста (на прикладі Києва). *Вісник ОНУ. Сер.: географічні та геологічні науки.* 2022. Т. 27, № 1 (40). С. 100–113. DOI: [https://doi.org/10.18524/2303-9914.2022.1\(40\).257536](https://doi.org/10.18524/2303-9914.2022.1(40).257536) (дата звернення: 16.02.2026).
7. Ломотько Д. В., Марасіна І. Є. Аналіз функціонування транспортно-пересадочних вузлів на високошвидкісних залізничних магістралях. *Зб. наук. праць укр. держ. ун-ту залізничн. трансп.* 2015. № 154. С. 39–47. DOI: <https://doi.org/10.18664/1994-7852.154.2015.65844> (дата звернення: 16.02.2026).
8. Вотінов М. А., Смірнова О. В. Гуманізація транспортно-пішохідної інфраструктури крупнішого міста : монографія. Харків : ХНУМГ ім. О. М. Бекет., 2020. 99 с.

9. Khambata S., Tong R. Understanding how pedestrians interface with trams. *PTRC and Contributors*. 2009. URL: <https://www.starconference.org.uk/star/2009/ShaneenKhambata.pdf> (дата звернення: 16.02.2026).
10. Istanbul nostalgic tramways. Wikipedia. URL: https://en.wikipedia.org/wiki/Istanbul_nostalgic_tramways (дата звернення: 03.10.2025).
11. Kartal A. N. Changes, losses and challenges on transformation of the urban place: a narrative on Istiklal Street, Istanbul from the 1900s until today. *urbe. Revista Brasileira de Gestão Urbana*. 2021. №. 13 (1). P. 1–17. DOI: <https://doi.org/10.1590/2175-3369.013.e20190335> (дата звернення: 16.02.2026).
12. Громадський транспорт Львова. Історія та статистика 2022. URL: https://transformative-mobility.org/wp-content/uploads/2023/07/GIZ_TUMI_Report-II_Lviv_Public-Transport_Analysis.pdf.
13. План розвитку електромобільності Львівської міської територіальної громади. URL: https://transformative-mobility.org/wp-content/uploads/2024/06/240422_Lviv_E-Mobility_Plan-2s.pdf (дата звернення: 16.02.2026).
14. Історія кийвського трамваю : тематичний дайджест / НТУ, Бібліотека; укладач зав. інформаційно-бібліографічним відділом.: Л. В. Колісник. Київ, 2024. 17 с.
15. Савчук І.Г., Нагорний Т.В. Просторова організація трамвайного транспорту великого міста (на прикладі Києва). *Український географічний журнал*. 2018. С. 56–62. DOI: <https://doi.org/10.15407/ugz2018.01.056> (дата звернення: 16.02.2026).
16. Ciesielski J. How to get around strasbourg, france (local's guide), 2024. *Dabbling in Jet Lag*. URL: <https://www.dabblinginjetlag.com/how-to-get-around-strasbourg-france/> (дата звернення: 16.02.2026).
17. Трамвай у Страсбурзі: історія ренесансу та сучасна інфраструктура. *Платформа розвитку міст*. URL: <http://urbanua.org/dosvid/zakordonni-pryklady/430> (дата звернення: 16.02.2026).
18. Оновлення ретро-трамваїв у Стамбулі. *Railway Supply*. URL: <https://www.railway.supply/uk/onovlennya-retro-tramvaiv-u-stambuli/> (дата звернення: 16.02.2026).

References

1. Ilchuk, N. I. (2010). *Miskyi transport : navchalnyi posibnyk dlia studentiv vyshchyykh navchalnykh zakladiv, yaki navchajutsia za spetsialnistiu «Miske budivnytstvo ta hospodarstvo»* [Urban transport: a textbook for students of higher educational institutions studying urban construction and management]. Lutsk : RVV LNTU [in Ukrainian].
2. Hordiienko, S. M. (2019). *Miskyi transport : konspekt leksii* [Urban transport: lecture notes]. KhNUMH [in Ukrainian].
3. Stepanchuk, O. V., Timkina, S. Yu., Chernyshova, O. S. (2023, April 18-20). Analiz suchasnoho stanu ta problem avtomobilizatsii v mistakh Ukrainy [Analysis of the current state and problems of motorization in Ukrainian cities]. *AVIA-2023: materialy XVI Mizhna. nauk.-tekhn. Konf* [AVIATION-2023: materials of the XVI International Scientific and Technical Conference]. 15–19. Retrieved from <https://conference.nau.edu.ua/index.php/AVIA/AVIA2023/paper/view/9455/7712> [in Ukrainian].
4. Stepanchuk, O. V., Lapenko O. I., Chernyshova, O. S. (2022). Osoblyvosti vykorystannia metodiv modeliuвання transportnykh potokiv na vulychno-dorozhniї mrezhi міста [Features of using traffic flow modeling methods in the city's street and road network]. *Teoriia ta praktyka dyzainu: zb. nauk. prats. Arkhitektura ta budivnytstvo* [Theory and practice of design: collection of scientific works. Architecture and construction], (25), 110–119. <https://doi.org/10.18372/2415-8151.25.16787> [in Ukrainian].
5. Cherednichenko, O., & Valackienė, A. (2022). Intelligent transport systems as traffic flow management tool (the case of kyiv). *Urban development and spatial planning*, (80), 416–450. <https://doi.org/10.32347/2076-815x.2022.80.416-450> [in English].
6. Kolotukha, I. V., & Kolotukha, O. V. (2022). Klasyfikatsiia prostorovykh transportnykh utvoren velykoho міста (na prykladi Kyieva) [Classification of spatial transport formations in a large city (using Kyiv as an example)]. *Visnyk ONU. Ser.: heorhrafichni ta heolohichni nauky* [Bulletin of ONU. Series: Geographical and Geological Sciences], T. 27, 1 (40), 100–113. [https://doi.org/10.18524/2303-9914.2022.1\(40\).257536](https://doi.org/10.18524/2303-9914.2022.1(40).257536) [in Ukrainian].
7. Lomotko, D. V., & Marasina, I. Ye. (2015). Analiz funktsionuvannia transportno-peresadochnykh vuzliv na vysokoshvydkisnykh zaliznychnykh mahistraliakh [Analysis of the functioning of transport and transfer hubs on high-speed railway lines]. *Zb. nauk. prats ukr. derzh. un-tu zaliznychn. transp* [Collection of scientific works of the Ukrainian State University of Railway Transport], (154), 39–47. DOI: <https://doi.org/10.18664/1994-7852.154.2015.65844> [in Ukrainian].
8. Votinov, M. A., & Smirnova, O. V. (2020). Humanizatsiia transportno-pishokhidnoi infrastruktury krupnishoho міста : monohrafiia [Humanization of transport and pedestrian infrastructure in large cities: monograph]. Kharkiv : KhNUMH im. O. M. Beket. [Kharkiv: O. M. Beket Kharkiv National University of Municipal Economy]. P. 99 [in Ukrainian].
9. Khambata, S., & Tong, R. (2009). Understanding how pedestrians interface with trams. *PTRC and Contributors*. Retrieved from: <https://www.starconference.org.uk/star/2009/ShaneenKhambata.pdf> [in English].
10. Istanbul nostalgic tramways. (n.d.). Wikipedia. Retrieved from: https://en.wikipedia.org/wiki/Istanbul_nostalgic_tramways [in English].
11. Kartal, A. N. (2021). Changes, losses and challenges on transformation of the urban place: a narrative on Istiklal Street, Istanbul from the 1900s until today. *urbe. Revista Brasileira de Gestão Urbana*, 13 (1), 1–17. DOI: <https://doi.org/10.1590/2175-3369.013.e20190335> [in English].

12. Hromadskyi transport Lvova. Istoriiia ta statystyka [Public transport in Lviv. History and statistics]. (2022). Retrieved from: https://transformative-mobility.org/wp-content/uploads/2023/07/GIZ_TUMI_Report-II_Lviv_Public-Transport_Analysis.pdf [in Ukrainian].

13. Plan rozvytku elektromobilnosti Lvivskoi miskoi terytorialnoi hromady [Plan for the development of electric mobility in the Lviv municipal community]. Retrieved from: https://transformative-mobility.org/wp-content/uploads/2024/06/240422_Lviv_E-Mobility_Plan-2s.pdf [in Ukrainian].

14. Kolisnyk, L. V. (2024). Istoriiia kyivskoho tramvaiu : tematychnyi daidzhest [History of the Kyiv tram: thematic digest]. NTU, Biblioteka; ukladach zav. informatsiino-bibliohrafichnym viddilom [NTU, Library; compiled by the head of the information and bibliography department]. Kyiv, P. 17 [in Ukrainian].

15. Savchuk, I., & Nahornyi, T. (2018). Prostorova orhanizatsiia tramvainoho transportu velykoho mista (na prykladi kyieva) [Spatial organization of tram transport in a large city (using Kyiv as an example)]. *Ukrainskyi heohrafichnyi zhurnal [Ukrainian Geographic Journal]*. 56–62. DOI: <https://doi.org/10.15407/ugz2018.01.056> [in Ukrainian].

16. Ciesielski J. How to get around strasbourg, france (local's guide), 2024. *Dabbling in Jet Lag* [in English].

17. Tramvai u Strasburzi: istoriia renesansu ta suchasna infrastruktura [Trams in Strasbourg: a story of renaissance and modern infrastructure]. *Platforma rozvytku mist [A platform for urban development]* [in Ukrainian].

18. Onovlennia retro-tramvaiv u Stambuli [Renovation of retro trams in Istanbul]. *Railway Supply* [in Ukrainian].



Стаття поширюється на умовах ліцензії відкритого доступу (CC BY 4.0)

Дата першого надходження статті до видання: 10.02.2026
Дата прийняття статті до друку після рецензування: 11.03.2026
Дата публікації (оприлюднення) статті: 27.04.2026