

ПЛАН ТРАНСКОРДОННОЇ МОБІЛЬНОСТІ ДЛЯ ТРАНСКОРДОННОГО РЕГІОНУ УГОРЩИНИ, СЛОВАЧЧИНИ, РУМУНІЇ ТА УКРАЇНИ

МОБІ

«СУЧАСНА ПРИКОРДОННА ІНФРАСТРУКТУРА –
УСПІШНИЙ КАРПАТСЬКИЙ РЕГІОН»



prepared with the support of
CIVITTA

ЗМІСТ

.....	1
1. ПАРТНЕРИ ПРОЕКТУ.....	2
2. МОТИВАЦІЯ.....	4
3. СТРАТЕГІЧНИЙ КОНТЕКСТ.....	6
4. БАЧЕННЯ - 2040.....	11
5. АКТИВНА МОБІЛЬНІСТЬ (велосипедна та пішохідна інфраструктура).....	12
5.1. Основні виклики.....	12
5.2. Основні проекти.....	13
6. ЗАЛІЗНИЧНІ МЕРЕЖІ.....	15
6.1. Основні виклики.....	15
6.2. Основні проекти.....	18
7. ГРОМАДСЬКИЙ ТРАНСПОРТ.....	21
7.1. Основні виклики.....	21
7.2. Основні проекти.....	23
8. ДОРОЖНЯ МЕРЕЖА.....	25
8.1. Основні виклики.....	25
8.2. Основні проекти.....	27
9. ВОДНІ ШЛЯХИ.....	31
9.1. Основні виклики.....	31
9.2. Основні проекти.....	32
10. ПОВІТРЯНИЙ ТРАНСПОРТ.....	33
10.1. Основні виклики.....	33
10.2. Основні проекти.....	34
11. ПЕРЕТИН КОРДОНУ.....	36
11.1. Основні виклики.....	36
11.2. Основні проекти.....	38
12. ПЕРЕХІД ДО АЛЬТЕРНАТИВНИХ ВИДІВ ПАЛИВА.....	43
12.1. Основні виклики.....	43
12.2. Основні проекти.....	44
13. ВИСНОВКИ ТА НАСТУПНІ КРОКИ.....	46



**МІЖНАРОДНА АСОЦІАЦІЯ ІНСТИТУЦІЙ
РЕГІОНАЛЬНОГО РОЗВИТКУ «МАІРР»**

88018, Україна, м. Ужгород, вул. Швабська, 71а.

тел.: +380993254990
E-mail: ceizhgorod@gmail.com
Website: <http://iardi.org>

Координатор проекту:
Носа-Пилипенко Наталія Олександрівна



**Служба
Відновлення**
У ЗАКАРПАТСЬКІЙ ОБЛАСТІ

**СЛУЖБА ВІДНОВЛЕННЯ
ТА РОЗВИТКУ ІНФРАСТРУКТУРИ
У ЗАКАРПАТСЬКІЙ ОБЛАСТІ**

88000, Україна, м. Ужгород, вул. Соборанецька, 39.

тел.: +380504036001
E-mail: 45625808@ukr.net
Website: zk.ukravtodor.gov.ua

Проектний менеджер:
Роман Карпенко



**САМОВРЯДУВАННЯ
РЕГІОНУ САБОЛЧ-ШАТМАР-БЕРЕГ**

4400, Угорщина, Ніредьгаза, пл. Героїв, 5.
тел.: +36706833561

E-mail: zimboran@szszbmo.hu
Website: www.szszbmo.hu

Проектний менеджер:
Зімборан Габор



КОШИЦЬКИЙ САМОВРЯДНИЙ КРАЙ

042 66, Словаччина, Кошице,
пл. Марафону Миру, № 1.

тел.: +4216196656
E-mail: stefan.zacharias@vucke.sk
Website: web.vucke.sk

Проектний менеджер:
Катаріна Сісакова



РАДА ПОВІТУ МАРАМУРЕШ

430311, Румунія, Бая-Маре,
вул. Георге Сінкай, 46.

тел.: +40262214170
E-mail: claudia.breban@maramures.ro
Website: www.cimaramures.ro

Проектний менеджер:
Клаудія Марія Бребан



**ТЕРИТОРІАЛЬНО-АДМІНІСТРАТИВНА
ОДИНИЦЯ ПОВІТУ САТУ МАРЕ**

440026, Румунія, м. Сату Маре,
пл. 25 Жовтня, 1.

тел.: +40261711004
E-mail: stern.cristina@cism.ro
Website: www.sism.ro

Проектний менеджер:
Штерн Феліція Крістіна

Розробники:

Рейнхольд СТАДЛЕР (Румунія), Міхаела ЛІТЕ (Румунія), Крістіна ШТЕРН (Румунія), Наталія ТУРЧАК (Україна), Наталія НОСА-ПИЛИПЕНКО (Україна), Зіновій БРОЙДЕ (Україна), Людмила КОЗЛОВСЬКА (Україна), Олег ЛУКША (Україна), Оксана СТАНКЕВИЧ-ВОЛОСЯНЧУК (Україна), Катерина СТАНКЕВИЧ-КОВАЛЬ (Україна), Брігітта МАЙОРНЕ-ЛАСЛО (Угорщина) Катаріна СІСАКОВА (Словаччина), Габор ЗІМБОРАН (Угорщина)

Рецензенти:

Мартін ГІЛЛЕРМО РАМІРЕС, Асоціація європейських прикордонних регіонів «АЕВР» (Німеччина) (чекає на підтвердження) Володимир ХИМИНЕЦЬ, Національний інститут стратегічних досліджень, Україна (Україна)

Міжнародною експертною групою та партнерськими організаціями висловлюється вдячність за інформаційну та організаційну підтримку:

- **дипломатичним установам та міжнародним асоціаціям:**

Генеральному консульству Словачької Республіки в м. Ужгороді,
Генеральному консульству Угорської Республіки в м. Ужгороді,
Мартіну ГІЛЛЕРМО РАМІРЕСУ, генеральному секретарю Асоціації європейських прикордонних регіонів «АЕВР»

- **представникам органів державної влади та органів місцевого самоврядування, освітньо-науковим установам та експертам України:**

Віктору МИКИТІ, голові Закарпатської обласної військової адміністрації
Миколі ПІГУЛЯКУ, начальнику управління містобудування та архітектури Закарпатської ОВА
Володимиру ЧУБІРКО, голові Закарпатської обласної ради
Олегу ЛУКШІ, виконавчому директору Закарпатського регіонального відділення Асоціації міст України
Катерина СТАНКЕВИЧ-КОВАЛЬ, директору громадської організації «Екосфера»
Лесі ЛОЙКО, директору Агентства сприяння сталому розвитку Карпатського регіону «ФОРЗА»
Євгенію ЛУКШІ, голові правління Асоціації проєктних менеджерів «Ядро»
Ганні ЦІМБОЛИНЕЦЬ, директору Агенції регіонального розвитку Закарпаття
Зіновію БРОЙДЕ, директору Державного науково-технічного центру «Екоресурс»
Аліні ЛАМБРУХ, директору ГО «Фабрика інвестиційних проєктів»

- **представникам органів державної влади та органів місцевого самоврядування та експертам прикордонних регіонів Словаччини, Угорщини та Румунії:**

Оскар ШЕСТАКУ, президенту Саболч-Сатмар-Березького регіону Угорщини,
Чобо ПАТАКІ, президенту повітової ради Сату-Маре Румунії,
Йонелу ОВІДІУ, президенту повітової ради Марамуреш Румунії,
Мілану МАЄРСЬКОМУ, голові Кошицького самоврядного краю Словаччини

Перекладачі:

Андрій ШИТЄВ, Катерина ПУТРАШИК, Аліна НОСА.

Ця розробка спрямована на покращення руху пасажирів та товарів, а також підтримку сталого руху в межах транскордонного регіону Угорщина-Словаччина-Румунія-Україна, включаючи наступні адміністративні одиниці: регіон Саболч-Сатмар-Берег (Угорщина), самоврядні краї Кошицький та Пряшівський (Словаччина), повіти Марамуреш та Сату-Маре (Румунія) та області Закарпатську, Івано-Франківську та Чернівецьку (Україна). У цьому документі територію, що включає ці вісім адміністративних одиниць, будемо надалі називати «транскордонним регіоном».

План транскордонної мобільності є синергією, а також кореляцією окремих планів мобільності (на рівні округів, областей, регіонів), розроблених в рамках проекту МОВІ (Сучасна Прикордонна Інфраструктура - Успішний Карпатський регіон - фінансованого Програмою транскордонного співробітництва ЄІС Угорщина-Словаччина-Румунія-Україна 2014-2020).

Проект МОВІ реалізується міжнародним консорціумом, до складу якого входять регіональні органи місцевого самоврядування та професійні установи: Міжнародна Асоціація Інституцій Регіонального Розвитку МАІРР (Україна), Самоврядування регіону Саболч-Сатмар-Берег (Угорщина), Кошицький самоврядний край (Словаччина), Рада Повіту Марамуреш (Румунія), Територіальна адміністративна одиниця повіту Сату-Маре (Румунія) та Служба автомобільних доріг у Закарпатській області (Україна).

Мета проекту полягає у створенні стійкої платформи для ефективної транскордонної мобільності людей та товарів шляхом вдосконалення транспортної та прикордонної інфраструктури, посилення співпраці між самоврядуваннями та професійними організаціями, спрямованими на розвиток транспортних зв'язків у прикордонних регіонах України, Румунії, Словаччини та Угорщини. В рамках проекту передбачається розроблення спільного Плану Мобільності, який буде включати регіональні плани кожного прикордонного регіону у сфері транспорту та прикордонної інфраструктури, розвитку послуг залізничного транспорту та послуг міжнародного авіаційного транспорту, тощо.

Очікувані досягнення: в рамках проекту планується забезпечити стратегічний підхід до сталого та ефективного розвитку транспортної та прикордонної інфраструктури шляхом розробки техніко-економічного обґрунтування та впровадження пілотного інфраструктурного проекту в Україні, а саме – зокрема реконструкції 4,350 км велосипедної доріжки. У результаті проекту буде збільшена мобільність товарів для бізнесу, а завдяки економічному розвитку та покращенню інфраструктури очікується збільшення кількості туристів та відвідувачів прикордонних регіонів.



Проект MOBI фінансовано Програмою транскордонного співробітництва ЄІС Угорщина-Словаччина-Румунія-Україна 2014-2020. Більше інформації доступно за посиланням: <https://huskroua-cbc.eu/>

План мобільності розробляється у складному контексті, оскільки російське вторгнення призвело до значних змін у потоці вантажів та людей. Цей стратегічний документ зосереджується не лише на зв'язках між ширшою європейською територією та транскордонним регіоном і на тому, як вони мають адаптуватися до зазначених нових транспортних потреб, але й звертає особливу увагу на міжрегіональні потоки з метою покращення транскордонного співробітництва для зміцнення територіальної злагоди, сталого економічного і соціального розвитку та підвищення рівня і якості життя громадян. Оскільки партнери проекту представляють переважно території рівня NUTS¹ 3: округ - Румунія та Угорщина, регіон - Словаччина та область - Україна, цей документ фокусується на потребах та можливостях розвитку у сфері мобільності та транспорту, які можуть бути реалізовані з обмеженими повноваженнями на цьому адміністративному рівні. Як і в більшості випадків, основні транспортні політики та проекти розробляються та впроваджуються на рівні національних органів влади (відповідні міністерства та державні компанії), тому цей документ відповідає національним стратегіям та політикам у сфері транспорту. Отже, проекти, такі як будівництво автомагістралей чи модернізація залізниць, на більшій частині беруться з національних транспортних планів. З іншого боку, оскільки 8 адміністративних одиниць, на які спрямований план, все ще мають важливі адміністративні обов'язки у сфері транспорту та мобільності, план включає різноманітні проекти, які можуть бути впроваджені безпосередньо ними - модернізація транспорту громадського користування на рівні округу / регіону / області, створення велосипедних маршрутів, модернізація та розширення доріг (дороги другорядного значення). З метою використання місцевого досвіду, цей план також включає кілька проектів, які не обов'язково належать до повноважень партнерів проекту, але можуть бути розроблені за допомогою партнерства.

¹Номенклатура територіальних одиниць для статистики – це ієрархічна система поділу економічної території Європейського Союзу та Великобританії з метою збору, розробки та узгодження європейської регіональної статистики, соціоекономічного аналізу регіонів та формування регіональних політик ЄС (джерело: <https://ec.europa.eu/eurostat/web/nuts/background>).

Європейська мережа TEN-T відіграє важливу роль у збільшенні пропуску потоків пасажирського та вантажного транспорту в межах Європи, становлячи основу для європейського транспортного сектора. Останнє оновлення мережі TEN-T від липня 2022 року передбачає внесення змін для розширення та розвитку зв'язків з деякими третіми країнами (наприклад, Україною, Молдовою) та зменшення інтересу до покращення зв'язків з іншими (наприклад, Росією та Білоруссю).

Мережа складається з 9 тематичних коридорів (див. карту), які забезпечують східно-західні та північно-південні зв'язки по всій Європі. Кожен тематичний коридор складається з окремих автомобільних, залізничних та водних коридорів, разом з відповідними портами, аеропортами та залізничними вузлами. Мережа TEN-T складається з 2 рівнів: основна мережа (включаючи розширену основну мережу), яка представляє найважливіші вузли та зв'язки транс-європейської транспортної мережі, та комплексна мережа, що охоплює всю Європу і забезпечує доступність та зв'язність всіх регіонів в Союзі, включаючи віддалені регіони та віддалені райони. Термін завершення всієї мережі TEN-T - 2050 рік, з проміжними кроками у 2030 та 2040 роках (див. таблицю), і очікується, що ці розробки призведуть до зниження викидів парникових газів на 0,4% та зростання ВВП на 2,4% до 2050 року.

РИС.1 ГРАФІК РОЗВИТКУ МЕРЕЖІ TEN-T



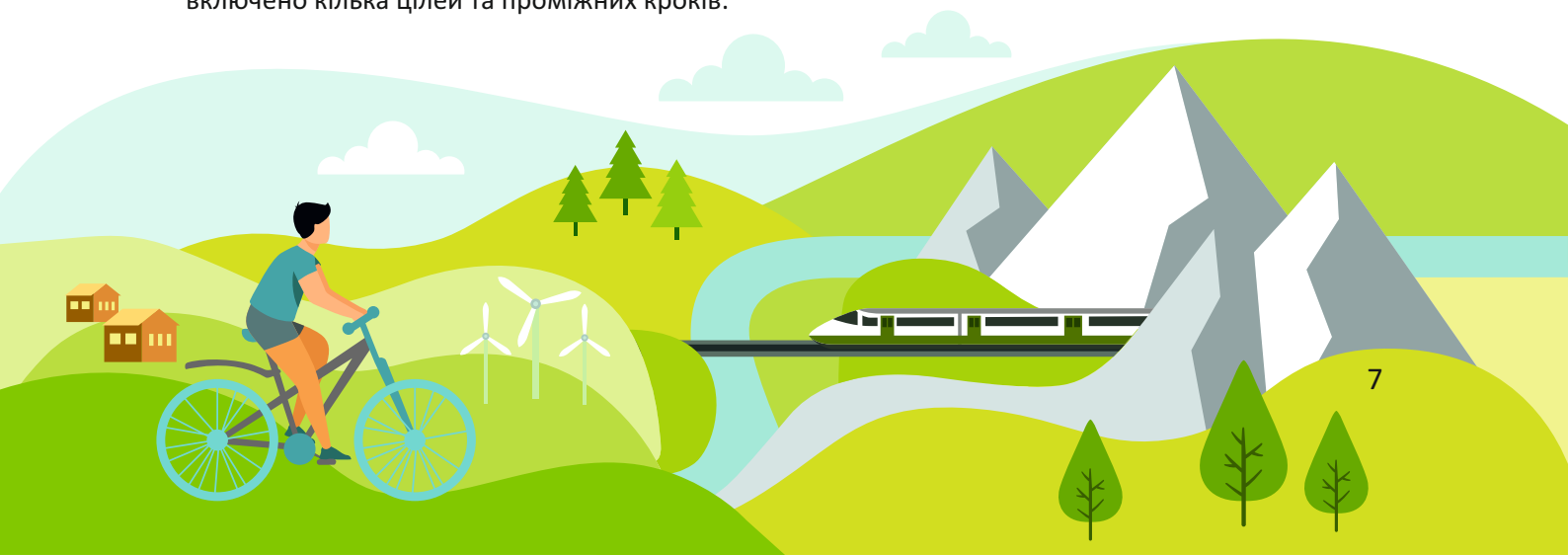
На європейському рівні мережу TEN-T доповнює мережа **EUROVELO**, яка є обширною мережею велосипедних коридорів великої дальності, що з'єднує кілька країн. Під час оновлення 2021 року їзда на велосипеді не була повністю врахована у рекомендаціях мережі TEN-T, тому EuroVelo представляє основну європейську мережу для альтернативних видів транспорту, яка наразі охоплює 17 коридорів та 45 000 км. Очікується, що мережа розтягнеться до 90 000 км, коли буде повністю впроваджена. Ці коридори мають потенціал стати основою для національних та місцевих велосипедних маршрутів або мереж, а також привабливим брендом для велосипедного туризму в Європі.

ПАРИЗЬКА УГОДА – це юридично обов’язкова міжнародна угода з питань зміни клімату, прийнята на Конференції ООН зі зміни клімату (COP21) у Парижі, Франція, 12 грудня 2015 року. Основною метою угоди є збереження глобального підвищення температури на рівні, що «значно перевищує» 2 °C, та докладання зусиль з обмеження підвищення температури до 1,5 °C в порівнянні з промисловими показниками. На основі ключових аспектів цієї угоди ЄС розробив **ЄВРОПЕЙСКУ ЗЕЛЕНУ УГОДУ** - нову стратегію на європейському рівні для забезпечення сталого розвитку. Вона спрямована на розвиток на основі зелених технологій та сталого розв’язання проблем з метою досягнення цілі щодо кліматичної нейтральності до 2050 року. Угода визначає ряд основних викликів на наступні десятиліття, таких як: чиста енергія, стале промислове виробництво, будівництво та реконструкція та сталість у сфері мобільності. Найбільш важливі для Плану транскордонної мобільності є заходи та цілі, що встановлені для мобільності, наприклад, зниження викидів парникових газів, пов’язаних з транспортом, їх має бути не менше 90% порівняно з показниками 1990 року, щоб зробити значний внесок у досягнення кліматичної нейтральності.

З позицій Європейської зеленої (2019 р.) та Паризької (2015 р.) угод, вплив транспортування є одним з основних чинників глобальних змін клімату. Принципове значення для МОБІ має твердження Комісара ЄС з питань транспорту А. Велеана безпосередньо у день проголошення Зеленої угоди ЄС 11 грудня 2019 р. про необхідність максимального переведення вантажопасажирських перевезень на великі відстані з автодорожніх на залізничні і водні засоби з використанням мультимодальних технологій сполучень. Це має принципове значення для зони проєкту МОБІ, оскільки саме на цей простір припадає зона максимального перегріву серед усіх ареалів компактного проживання на планеті, який спостерігається упродовж останніх десятиріч.

В грудні 2020 року Європейською Комісією була запущена **СТРАТЕГІЯ СТАЛОЇ ТА РОЗУМНОЇ МОБІЛЬНОСТІ**, яка має на меті визначити шляхи розвитку мобільності на європейському рівні, зокрема, з урахуванням впливу пандемії Covid-19 на мобільність та виниклих внаслідок пандемії потреб. Стратегія доповнюється Планом дій, що складається з 82 ініціатив, спрямованих на керівництво плануванням мобільності в наступні роки. Основні цілі стратегії - це сталість, інтелектуальність та стійкість, які відповідають цілям з мобільності, визначеним у Зеленій угоді. У стратегії запропоновано 3 основних принципи для досягнення амбітних цілей: i. Зробити всі транспортні засоби більш сталими; ii. Забезпечити широкий доступ до сталих альтернатив у багатомодальній транспортній системі; iii. Розробити стимули для підтримки запланованої перехідної процедури.

Ці три цілі взаємодіють та підтримують одна одну з метою створення зеленої, з’єднаної, автоматизованої багатомодальної та доступної мобільності, використовуючи кризу, створену пандемією Covid-19, як засіб прискорення процесів модернізації та декарбонізації всієї транспортної системи та мобільності до 2050 року. Для досягнення цього результату в стратегію включено кілька цілей та проміжних кроків:



До 2030:

- Щонайменше 30 мільйонів автомобілів з нульовими викидами в експлуатації на дорогах Європи.
- 100 кліматично нейтральних європейських міст.
- Подвоєння обсягу швидкісного залізничного руху в Європі.
- Широке впровадження автоматизованої мобільності.
- Готовність до ринку морських суден з нульовими викидами.
- Сукупний транспорт, запланований для поїздок менше 500 км, має мати нейтральні викиди вуглецю.

До 2035:

- Великі повітряні судна з нульовими викидами готові для ринку.

До 2050:

- Майже всі легкові автомобілі, вантажівки, автобуси та важкі транспортні засоби повинні бути з нульовими викидами.
- Подвоєння обсягу вантажного залізничного транспорту.
- Мультиmodalна, повністю функціонуюча ТЕН-Т (Трансевропейська транспортна мережа) для сталого та інтелектуального транспорту з високошвидкісним з'єднанням.

ІНІЦІАТИВА ТРИМОР'Я (3SI) – це політично натхненна та комерційно спрямована ініціатива з покращення зв'язку між дванадцятьма країнами-членами Європейського союзу, розташованими між Балтійським, Адріатичним та Чорним морями. Ініціатива була запропонована на початку 2014 року через спільний інтерес у розвитку транспортної, енергетичної та цифрової інфраструктури на північно-південній осі ЄС. У 2022 році було встановлено п'ять цілей для 3SI, одна з яких спрямована на надійний, сталий та всеосяжний зв'язок, зокрема на створення інтелектуальних рішень для обміну даними та більш ефективного та безпечного використання сполучення в транспортному, енергетичному та цифровому секторах. Крім того, у 2019 році було створено ІНВЕСТИЦІЙНИЙ ФОНД ТРИМОР'Я, комерційний фонд, спрямований на інвестування в критичну інфраструктуру, що сприяє прискоренню економічного розвитку, покращенню зв'язків та співробітництва в цьому регіоні. Для транспортного сектора Фонд підтримує розширення транспортних об'єктів та фінансування нових транспортних сполучень між країнами Тримор'я.

Серед найважливіших чинників впливу на формування Плану мобільності є одночасне набуття у останній декаді червня 2022 року Україною (а також Молдовою) кандидатського статусу на вступ до ЄС та партнерства з Ініціативою Тримор'я (3SI), до якої входять 12 країн ЄС та стратегічні партнери — США, Велика Британія, Німеччина і Японія. У цій макрорегіональній структурі, що активно розвивається з 2016 року, основні завдання МОБІ підпадають під пріоритет № 1, на який спрямовано більше половини інвестувань, що залучаються для проектів країн 3SI. До завершення проекту в 3SI головує Румунія.

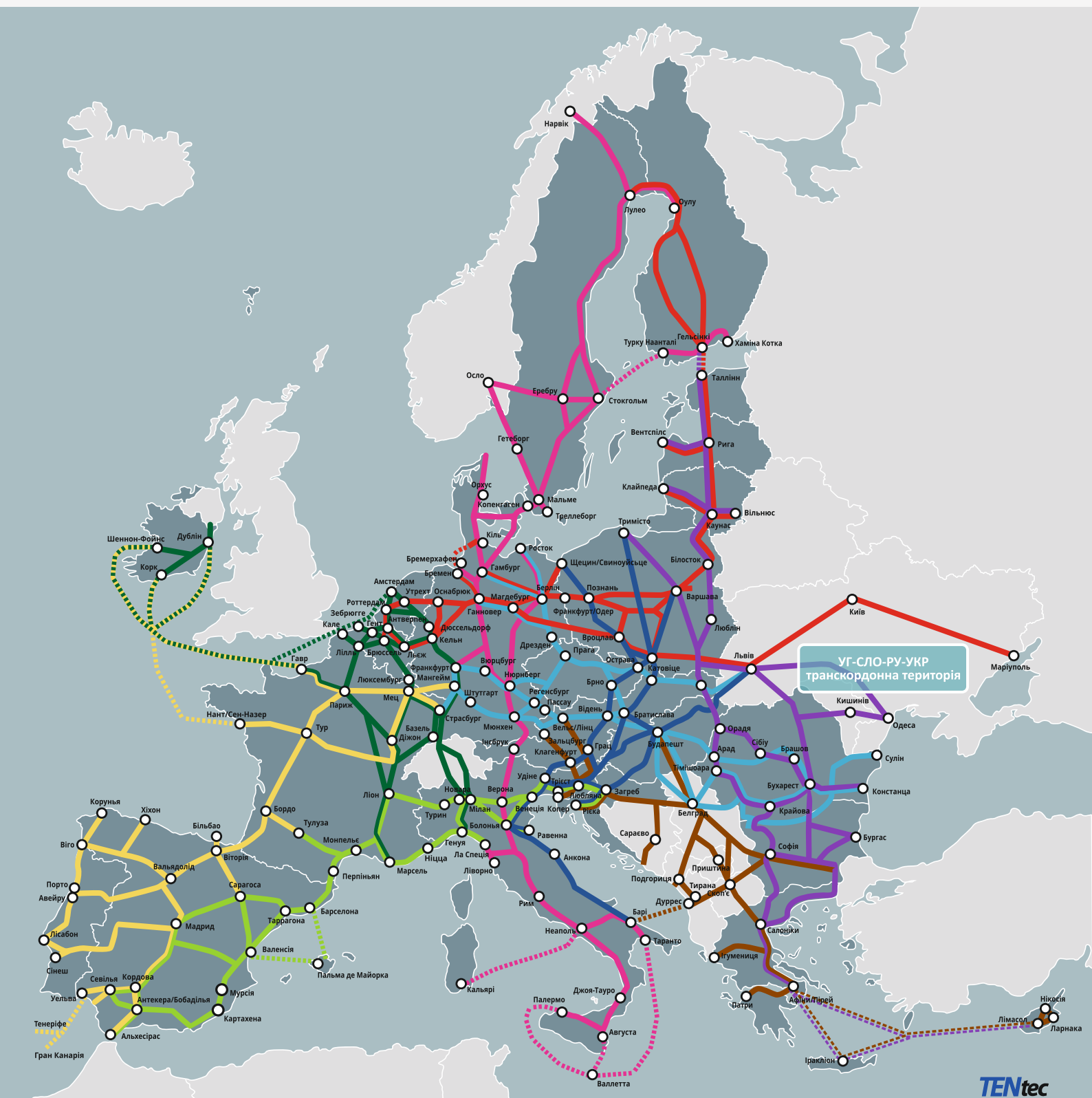
Єдиним механізмом багаторівневого управління, що охоплює увесь Карпатський регіон, є Рамкова конвенція з охорони та сталого розвитку Карпат (**КАРПАТСЬКА КОНВЕНЦІЯ**), прийнята семи країнами у травні 2003 року у Києві, Україна. Ця конвенція є другим підрегіональним договірним режимом для охорони та сталого розвитку гірського регіону на європейському рівні. На основі Карпатської конвенції було подано пропозицію щодо **МАКРОРЕГІОНАЛЬНОЇ СТРАТЕГІЇ ДЛЯ КАРПАТСЬКОГО РЕГІОНУ**, яка була подана до Європейської комісії у 2018 році. Основною метою стратегії є зміцнення конкурентоспроможності та привабливості макрорегіону Карпат на

основі його унікальної природно-культурної спадщини та потенціалу внутрішнього розвитку. Стратегія складається з чотирьох основних пріоритетних напрямків, один з яких спрямований на мобільність, а саме: 3. Згуртовані Карпати: Збільшення функціональної доступності Карпат, зокрема, шляхом ініціатив щодо збільшення транспортної доступності, цифрової доступності та розвитку мобільних електронних сервісів.

Водночас, зона проекту MOBI знаходиться на території що входить до Карпатського євро регіону та **ПІЛОТНОГО ЄВРОРЕГІОНУ «ВЕРХНІЙ ПРУТ»**, на який розпорядженням Кабінету Міністрів України від 14.02.2002 № 59-р покладено «експериментальне опрацювання механізмів транскордонного співробітництва як елементів процесу європейської інтеграції і розбудови регіональної політики», та першим пріоритетом якого ще у 2000 році визначено «розвиток транспортно-комунікаційної інфраструктури на рівнях транс європейських коридорів та місцевих сполучень». При цьому, місце сходження адміністративних меж Івано-Франківської та Чернівецької областей України і Сучавського повіту Румунії (які входять до обох євро регіонів - «Карпатського» і «Верхнього Прута») з Марамуреським повітом на українсько-румунському кордоні знаходиться на відстані 60 км від вищезгаданого географічного центру Європи на Закарпатті.

На завершення, згідно з історичним призначенням, яке було підтверджено у двох світових війнах, сполучення через цей транскордонний регіон, який раніше розвивався в межах однієї держави, також має важливе значення для забезпечення військової мобільності. Територія проекту MOBI (де географічний центр Європи знаходиться поруч з залізничним переходом на українсько-румунському кордоні Ділове – Валеа-Вішеулуй) повністю підпадає під **ДУНАЙСЬКУ СТРАТЕГІЮ ЄВРОПЕЙСЬКОГО РЕГІОНУ (EUSDR)** та Центральноєвропейську ініціативу (ЦЄІ - головний офіс Пан-європейського коридору V, який перетинає цей регіон, розташований в Секретаріаті ЦЄІ в Трієсті, країни якого підписали Міністерську декларацію «До сталого транспорту в країнах ЦЄІ» у 1999 році). Більше того, цілі та завдання MOBI повністю підпадають під пріоритет 1b EUSDR (дорожній, залізничний та повітряний транспорт), і його Наглядова група, в якій представлені представники всіх країн-учасниць MOBI, розробила відповідні огляди для визначення перспектив та завдань розвитку цих транспортних систем.

ЄВРОПЕЙСЬКИЙ ТРАНСПОРТНИЙ КОРИДОР



TENtec

- АТЛАНТИЧНИЙ
- СКАНДИНАВСЬКО-СЕРЕДЗЕМНОМОРСЬКИЙ
- СЕРЕДЗЕМНОМОР'Я
- ПІВНІЧНЕ МОРЕ - АЛЬПІЙСЬКИЙ
- БАЛТІЙСЬКЕ МОРЕ - АДРІАТИЧНЕ МОРЕ
- ЗАХІДНІ БАЛКАНИ
- ПІВНІЧНЕ МОРЕ - БАЛТІЙСЬКИЙ
- РЕЙН - ДУНАЙ
- БАЛТІЙСЬКЕ - ЧОРНЕ - ЕГЕЙСЬКЕ МОРЯ

Карта, запропонована Комісією в пропозиції щодо перегляду Регламенту про Трансевропейські транспортні мережі (14 грудня 2021 року - COM (2021) 812) і внесена зміна (27 липня 2022 року - COM (2022) 384).



- Регіон, добре пов'язаний з основною транспортною структурою ЄС, але з ефективними і стійкими внутрішніми зв'язками.



- Мережа узгоджених велосипедних маршрутів, розроблена вздовж річок, сільськогосподарських доріг, дороги з низьким трафіком або навіть як спеціальні велосипедні доріжки, що з'єднують основні туристичні місця пам'ятки головних міст.



- Завершена мережа залізниць, переважно електрифікованих і зі швидкістю руху понад 160 км/год на магістральних лініях.



- Мережа для річок, екологічна основа регіону, яка використовується для вантажних перевезень, туристичних перевезень і велосипедного туризму.



- Мережа автомагістралей і безпечних швидкісних доріг вздовж великих міст.
- Велика мережа «завершених»* окружних доріг, що з'єднують віддалені райони з головними транспортними вузлами і місцевими містами



- Мережа регіональних аеропортів з хорошим доступом до аеропортів, що входять до ЄС, і з внутрішньо регіональними комерційними/бізнес рейсами.



- Ефективні підрозділи прикордонного контролю з вільним потоком товарів і осіб.



- Перехід до електромобілів – широка доступність станцій швидкої зарядки вздовж основних транспортних коридорів, тоді як міста обслуговуються здебільшого парками громадського транспорту з нульовим рівнем викидів.



- Більшість важливих міст виграють від узгоджених послуг транскордонного громадського транспорту (залізничні або автобусні перевезення).



АКТИВНА МОБІЛЬНІСТЬ

(велосипедна та пішохідна інфраструктура)

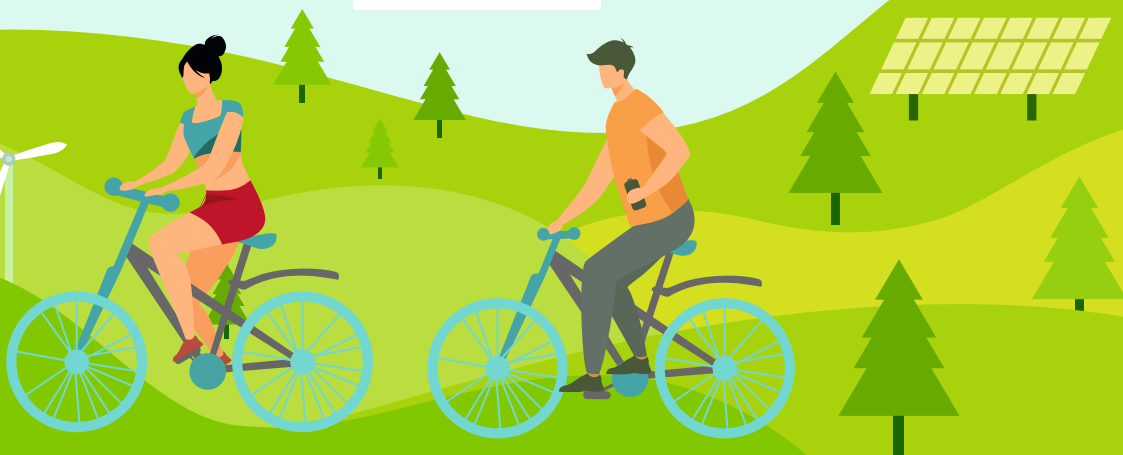
5.1. ОСНОВНІ ВИКЛИКИ

Транскордонну територію перетинає лише один з 19 маршрутів EuroVelo. EuroVelo 11 «Східна Європа» з'єднує найпівнічнішу частину Норвегії з Грецією, проходячи відносно прямо по північному напрямку і перетинаючи міста Пряшів та Кошице в межах транскордонного регіону. Маршрут пролягає за кілька кілометрів від Ньїредьгази. Він функціонує у Словаччині та в Угорщині, але ще потребує завершення деяких ділянок в Польщі, Сербії чи Північній Македонії, а також в Греції.

Протягом останніх 10 років регіони Словаччини та Угорщини здійснили суттєві інвестиції у велосипедну інфраструктуру, намагаючись створити регіональні велосипедні мережі. Словацькі міста Кошице та Пряшів вже мають доступ до великої кількості велосипедних маршрутів, які керуються ГО та фінансуються грантами. Основною проблемою тут є те, що ці маршрути ще не пов'язані між собою і не утворюють зв'язну мережу. У випадку Угорщини, Ньїредьгаза вже з'єднана з дорогою EuroVelo 11, яка проходить через винний регіон Токай. Є також декілька велосипедних трас (переважно як велосипедні доріжки, відокремлені від дороги), які з'єднують міста з навколишніми селами. Навіть існує можливе з'єднання між Ньїредьгазою та Сату-Маре (Румунія). В рамках транскордонного проекту було побудовано велосипедну доріжку на дамбі річки Сомеш між Сату-Маре - Ченгер та Фехердьярматом. Також у рамках проекту МОВІ була реконструйована велосипедна дорога довжиною 4,350 км, яка забезпечить збільшення кількості туристів та відвідувачів прикордонних регіонів Угорщини та України, використовуючи круговий підхід, подорожуючи з прикордонного пункту між Угорщиною та Україною «Тісабеч (Угорщина)-Вилок (Україна)», використовуючи велосипедну дорогу, що веде до пункту перетину кордону «Велика Паладь (Україна)-Кішпаладь (Угорщина)».

Єдиним занепокоєнням у цьому випадку є відсутність вело інфраструктури в містах та селах, оскільки між ними, у більшості випадків, вже побудовані велодоріжки. Велосипедні маршрути та велотуризм в областях України знаходяться на ранній стадії розвитку, тоді як у випадку румунських міст вони плануються бути реалізованими протягом наступних 3-5 років.

Кошице та Пряшів є єдиними містами, які мають систему велопрокату, тим часом Сату-Маре та Бая-Маре готують такі можливості на основі своїх планів сталого міського руху.

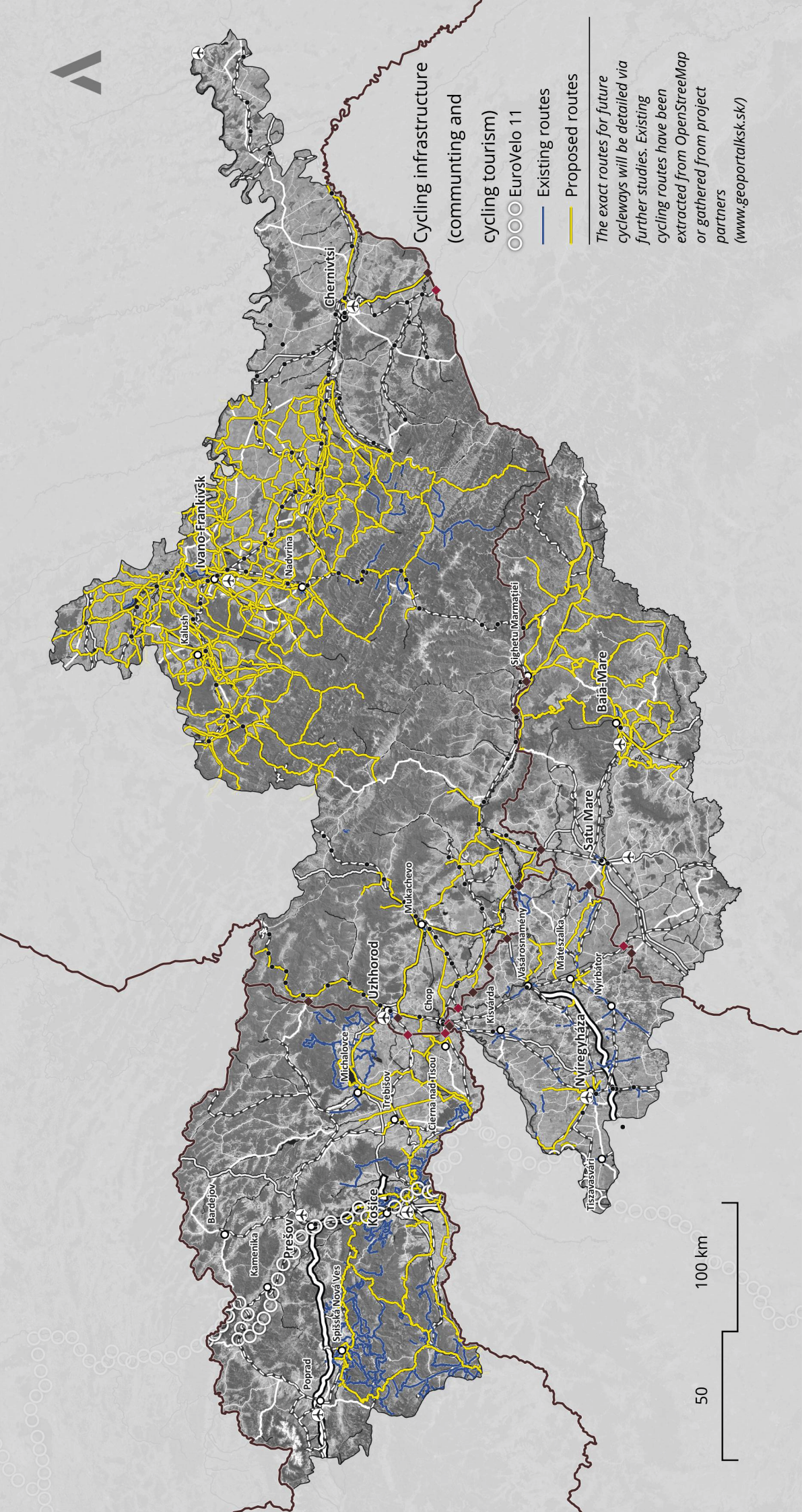


5.2. ОСНОВНІ ПРОЕКТИ

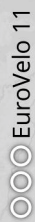
- Розширення велосипедних маршрутів Сату-Маре - Ченгер – Фехердьярмат до а) Матесалька б) Ньїредьгаза.
- Розробка мережі велосипедного туризму та комутації в міській раді Сату-Маре.
- Зелена дорога Сомеш - Тиса (велосипедні маршрути з Чопа до Сату-Маре та Бая-Маре (ще не підтверджено)
- Пересікання (через Кошице) велосипедних маршрутів регіону Кошице
- Розробка велосипедних маршрутів вздовж менших міст в регіоні Кошице: Словенське Нове Место/ Шаторальяуйхей, Требішов, Міхаловце та Собранце,
- Завершення мережі Eurovelo 11, велосипедна інфраструктура в Кошице
- Розробка систем велопрокату в Сату-Маре, Бая-Маре та Кошице (Antik - приватний оператор)
- Розробка мережі велосипедних маршрутів у Закарпатській та Чернівецькій областях
- Розробка мережі велосипедних маршрутів у повіті Марамуреш

УКРАЇНА

- Інституціональна підтримка розвитку велотранспорту, розробка та запровадження нормативно-правових актів стосовно використання велотранспорту та його участі у дорожньому руху.
- Розробки Стратегії розвитку велотранспорту та посилення велобезпеки, яка б ґрунтувалась на науковому підході та з урахуванням прогресивного іноземного досвіду.
- Розвиток соціально та екологічно орієнтованої мобільності на короткі відстані відповідно до моделей «Місто коротких шляхів» та впровадження принципів інтермодальності та забезпечення оптимальної взаємодії велотранспорту з іншими видами транспорту.
- Оздоровчі зв'язки – велосипедні маршрути Карпатського Єврорегіону. Будівництво та розширення існуючих СЕ та розширення існуючої інфраструктури (велосипедних маршрутів) прилеглих прикордонних території разом із туристичними можливостями та просування здорового способу життя.
- Створення велосипедних доріжок на дамбах, на греблях каналів Берегівської транскордонної польдерної системи. Створити велосипедну інфраструктуру для розвитку туризму в сільській українсько-угорській місцевості на базі Берегівської транскордонної польдерної системи.



Cycling infrastructure (commuting and cycling tourism)



Existing routes

Proposed routes

The exact routes for future
cycleways will be detailed via
further studies. Existing
cycling routes have been
extracted from OpenStreetMap
or gathered from project
partners
(www.geoportalsk.sk/)

National border

Populated places

Main cities in the study area

Waterways

Lakes

Rivers

Transportation

Motorway

European road

Primary roads

Secondary roads

Tertiary roads

Railways

Railway stations

Airports

Cross-border points

Rail-crossing

Road-crossing

6.1. ОСНОВНІ ВИКЛИКИ

Перша розбудова залізниць через транскордонний регіон MOBI, що оминають і перетинають Карпати, у 2-й половині XIX ст. відбувалась через перехрестя історичних сполучень «Шовкового шляху» і «з варяг у греки» з урахуванням результатів Кримської (Східної війни) За визначенням ініціаторів розбудови залізниць у «Дунайській монархії» її основаними напрямками в цій зоні були Балтійсько-Середземноморський та «Трієст - Одеса». В основі їх сучасного використання і розвитку, згідно з Угодою AGTC під егідою Європейської комісії ООН (UNECE), якою опікується її проєкт TEN/TER, та на основі якої відбувається розбудова TEN-T/RFC мережі транспортних коридорів ЄС. Ключовим TEN-T коридором для проєкту є сучасний «Рейн - Дунай» та його зв'язки з коридорами «Північне море - Балтика» та Середземноморсько- Близькосхідним.

Основні залізничні транспортні коридори мережі TEN-T у транскордонному регіоні прокладені у східного-західному напрямку та з'єднують регіони України з Центральною Європою та Північним морем, Східною Європою та Балтійським морем / Чорним морем та Південною Європою та Адріатичним морем (тільки вантажне сполучення). Є два коридори (Північноморсько-Балтійський та Рейн-Дунайський), які збігаються біля Львова та продовжуються до Києва та Одеси (порт) або Івано-Франківська - Чернівців - Сучави - Констанци (порт).

Після змін Єврокомісії від 27.02.2022 р. бачення розвитку східної частини мережі TEN-T, воно фокусується на інтегруванні України по маршрутах через Львів – Київ, Одесу до сходу країни та Східна Балтика і Центральна Європа -- до портів Чорного моря (Констанца, Варна, Бургас), Східного Середземномор'я і Адріатики. При цьому, поки що не враховується найкоротший маршрут через Карпати: через Коломию - Рахів – Сігету-Мармаціей - Тересву з продовженням до Центральної Європи через Чоп - Черна-над-Тисою (UA-SK)/ Чоп - Загонь (UA-HU) або Дяково - Халмеу (UA-RO) / Ділове-Валеа-Вишеулуй (UA-RO). Ці з'єднання мають бути, принаймні, врахованими у комплексній мережі TEN-T, оскільки, серед іншого слугуватимуть важливою альтернативою для реконструкції залізничної колії 1520/1435 мм, головного сполучення через Львів.

Щодо досліджуваного транскордонного регіону, найбільш значущими транспортними коридорами TEN-T є Рейн-Дунай та Балтійське море - Адріатичне море. Обидва вони заходять на територію України зі сторони Угорщини (лінія 100 Дебрецен - Загонь) та Словаччини (лінія 190 Кошице – Черна-над-Тисою) через Чоп. Це робить Чоп важливим залізничним вузлом у регіоні та важливим пунктом пропуску до України. Усі ці важливі залізничні коридори на сьогодні обходять і, таким чином транспортні маршрути не досягають румунських повітів Сату-Маре та Марамуреш. Лінія 400, яка з'єднує Бая-Маре з Сату-Маре та продовжується до двох пунктів пропуску через кордон Карей та Халмеу (лінія 402), є лише частиною всієї комплексної мережі TEN-T.

У транскордонному регіоні основні проблеми, що обумовлені відсутністю узгодженого бачення зацікавлених країн (на відміну від угод, укладених 100 років тому після розпаду Австро-Угорщини). Вони пов'язані або з якістю та неперервністю залізничної інфраструктури, або з пасажирськими послугами. У більшості областей залізничний транспорт характеризується самодостатнім колом

¹Крім того, коридор Балтійське море – Адріатичне море, але лише для вантажів

вантажно-пасажирських залізничних перевезень: обслуговування не є достатньо привабливим і призводить до втрат пасажирів через частоту поїздок, матеріально-технічний стан (вік залізничних вагонів перевищує 40 років у більшості випадків), чи загальні терміни подорожей (зазвичай у 2 рази повільніше, ніж на автомобілі), що призводить до зменшення частоти руху та припинення служб через низьку ефективність, що обумовлює і низькі доступність і привабливість поїздок.

Найбільш важливим викликом для підвищення рівня інтеграції залізничного транспорту в партнерських областях є різниця розмірів ширини залізничних колій, що використовуються в Україні (1520 мм) і є відмінними від стандарту ЄС (1435 мм). Ця різниця є значною перешкодою для міжнародної взаємодії. За сьогоднішніми підходами (зокрема, спільним рішенням Єврокомісії та Європейського Інвестиційного банку від 21.10.2022) ця проблема вирішується відновленням мережі TEN-T шляхом відтворення вихідної євроколії 1435 мм в західних регіонах України і у Молдові з подальшим поширенням на схід.

Досліджувані у МОВІ області, що межують між собою, мають досить широке охоплення залізничної інфраструктури, але основна проблема полягає в неперервності ліній у прикордонній зоні та у їх якості. Лінія 100 з Дебрецена до Ньїредьгази та лінія 190 з Кошице до Требішова, а також лінія 191, що продовжується до Гуменне, перебувають у кращому стані, швидкість руху може досягати 80-100 км/год, але це все ще далеко не весь потенціал цього маршруту.

Навіть якщо залізничні зв'язки між великими містами в частині Словаччини та Угорщини у кращому стані, це не обов'язково стосується регіонів Румунії та України. В обох випадках залізнична мережа роз'єднана через географічні причини, оскільки лінії повинні перетнути Карпати. Наприклад, через Марамуреський повіт пролягають 2 гілки залізничної інфраструктури, які не перетинаються між собою в межах повіту. Одна з ліній обслуговує північно-східні території та пов'язана з залізницею в Україні, а інша обслуговує західні населені пункти повіту та забезпечує зв'язок між містами Бая-Маре та Сату-Маре. Існує проблемна ділянка між Бая-Маре (головним містом) та Сігету-Мармацією. Таким чином, всі, хто подорожує з Бая-Маре до України, вимушені робити обхід більше, ніж на 150 км.

Загалом, найпроблематичніші питання транспортного зв'язку виникають поблизу кордону. У регіоні Саболч-Сатмар-Берег, 101 км подорожі з Ньїредьгази до пунктів перетину кордону в Зийті займає в середньому 5 годин з необхідністю двох пересадок, тоді як перетин кордону займе ще більше часу. У цих випадках залізничні послуги значно менш привабливі, ніж дорожні транспортні засоби, та використовуються тільки подорожуючими без автомобілів. Необхідні інвестиції в покращення зв'язку між Дебреценом / Ньїредьгазою та Сату-Маре, важливі лінії, такі як 110 або 116, повинні бути оновлені, тоді як лінії 113 та 114 (а також 400 на румунському боці) повинні бути розширені, щоб сформувати більш функціональну міжнародну залізничну мережу.

Подібні виклики спостерігаються на кордоні між Україною та Румунією, де лінія 417 від Сату-Маре до Негрешть-Оаш (менше, ніж за 10 км від кордону) вже не використовується. Упродовж понад 10 років лінія між Кампулунг-ла-Тіса – Сігету-Мармацієй – Валеа-Вішеулуй була закрыта для міжнародних поїздів, незважаючи на те, що це є важливим зв'язком української залізничної мережі (зв'язок між Чопом та Івано-Франківськом, Чернівцями та до Одещини через Молдову). Покращення міжнародного залізничного зв'язку має йти паралельно зі створенням міжнародних пасажирських перевезень. Станом на сьогодні такі послуги доступні тільки на декількох лініях,

² Це єдині електрифіковані лінії в транскордонному регіоні.

³ Друга за важливістю залізнична лінія в повіті Саболч-Сатмар-Берег.

таких як Кошице - Чоп або Ньїредьгаза - Мукачево. Є також прямий потяг між Ньїредьгазою та Кошице, але він робить обхід через Мішкольц. Тим часом потяг між Діловим – Валеа-Вішеулуй – Сігету-Мармацією – Кампулунг-ла-Тіса і Тересвою відновлюється (ремонт залізниці все ще має бути завершений). Для всіх інших міжнародних залізничних сполучень пасажирів мають змінювати потяги та подорожувати іншими видами транспорту між залізничними станціями.

Для покращення якості залізничних послуг необхідні інвестиції в парк рухомого складу, а також оновлення головних залізничних вузлів, таких як Бая-Маре, Сату-Маре і т.д., що важливо для забезпечення зручного переходу між міжнародними / національними / регіональними та місцевими транспортними мережами. Крім того, оскільки більшість відносно великих міст у прикордонному регіоні користуються екстенсивною залізничною мережею, важливо скористатися цими інфраструктурними активами та вивчити, або навіть розробити залізничні послуги метрополітену. Такий підхід допоміг би створити привабливу альтернативу для підвезення до місця роботи, зменшивши залежність від автомобілів на околицях населених пунктів.

Потребує розвитку комунікація між регіональними центрами України та Румунії, а саме:

- Івано-Франківськ (з продовженням на Львів) – Рахів – Валя-Вішеулуй (з переходом на колію 1435 мм) – Салва – Клуж-Напока;
- Івано-Франківськ (з продовженням на Львів) – Рахів – Валя-Вішеулуй (з переходом на колію 1435 мм) – Салва – Бухарест – Констанца;
- Івано-Франківськ (з продовженням на Львів) – Рахів – Валя-Вішеулуй (з переходом на колію 1435 мм) – Салва – Софія – Стамбул.



6.2. ОСНОВНІ ПРОЕКТИ

УГОРЩИНА

- Покращення залізничної лінії №100 на ділянці між Дебреценом, Ньїредьгазою та Загонь (включаючи електрифікацію).
- Реконструкція залізничних ліній №80 та №100с на ділянці Ракош-Хатван-Мішкольц-Ньїредьгаза.
- Реконструкція моста на каналі Ерпатак.
- Подовження ліній №113/114 до Румунії (включаючи електрифікацію).
- Будівництво нового дорожнього мосту через річку Тиса в районі Загоні (Ініціатива Трьох Морів).

РУМУНІЯ

- Модернізація лінії 300/400: Апагіда - Деж - Бая-Маре - Сату-Маре (дрібний ремонт, електрифікація у фазі 2).
- Модернізація лінії 409 Кампулунг-ла-Тіса – Валеа-Вішеулуй.
- Потяг метрополітену Бая-Маре (Бая-Маре - Тауїцьї Мажеруш - Сейні / Бая-Маре - Ульмені).
- Метрополітен / туристичний потяг Сігету-Мармацій - Борша.
- Construction of a railway lined between Baia Mare and the Maramureş International Airport.
- Будівництво залізниці між Бая-Маре та Міжнародним аеропортом Марамуреш.
- Дослідження можливості розширення регіональної залізничної мережі (Бая-Маре - Тьоргу Лапуш - Деж / Бая-Маре - Сігету-Мармацій).
- Модернізація залізничної станції та логістичного терміналу в Халмеу.
- Створення міжнародних пасажирських залізничних маршрутів: Сату-Маре - Петеа - Ченгерсіма - Ченгер / Муніципіул Карей - Урзічені - Мерк.
- Модернізація центральної залізничної станції Бая-Маре (інтермодальний хаб та автобусний термінал).
- Розширення лінії 402 до Угорщини (зв'язок з лініями 113/114).

УКРАЇНА

- Реконструкція залізниці Рахів – Валеа-Вішеулуй (вже здійснена Укрзалізницею на ділянці до Ділового) – Сігету Мармацій - Кимпулунг-ла-Тіса з урахуванням підготовки попереднього техніко-економічного обґрунтування відновлення Євроколії за маршрутом Краків – Львів – Івано-Франківськ – Чернівці – Сучава – Яси – Кишинев згідно з вищезгаданим рішенням Єврокомісії і ЄІБ від 21.10.2022.
- Поновлення вантажопасажирських перевезень через Тересву - Кимпулунг-ла-Тіса, Сігету Мармацій - Валеа-Вішеулуй/Ділове.
- Влаштування перевідного механізму з української на європейську колію на станціях Валя-Вішеулуй або Ділове з метою влаштування маршруту Івано-Франківськ – Бухарест з використанням наявної інфраструктури.
- Закупівля вагонів з перевідним механізмом, опираючись на досвід Іспанії (фірма Talgo).
- Вузькоколійку Іршава-Берегово реконструювати під широку колію для влаштування регулярного сполучення з Іршавою (електричною).

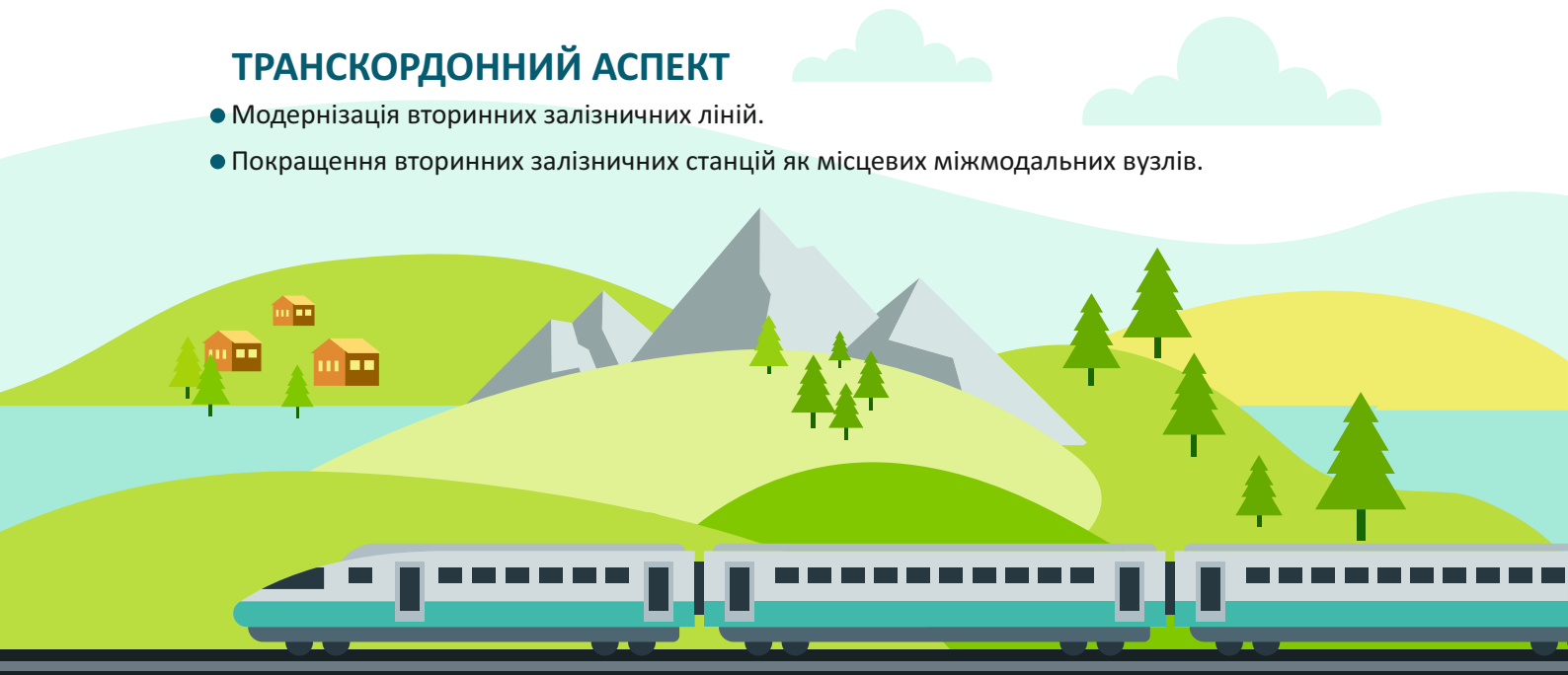
- Реконструювати/запустити залізничне сполучення Солотвино – Великий Бичків.
- Використання кращого світового досвіду для розвитку транспортного сектору України, підвищення якості та надійності надання транспортно-логістичних послуг з урахуванням зовнішньоекономічних і регіональних зв'язків України.
- Розвиток мультимодальних транспортних технологій та інфраструктурних комплексів під різні види транспорту, у тому числі в комбінаціях «авіація – залізниця – авто», «вода – залізниця – авто» тощо.
- Запровадження нового підходу ліцензування автомобільних перевізників та забезпечення процедури доступу до ринку автомобільних перевезень відповідно до існуючих європейських практик.
- Забезпечення комплексного інноваційного розвитку транспорту, зокрема шляхом реалізації державної стратегії (цільового підходу) інноваційного розвитку та інвестиційних проектів в галузі транспорту.

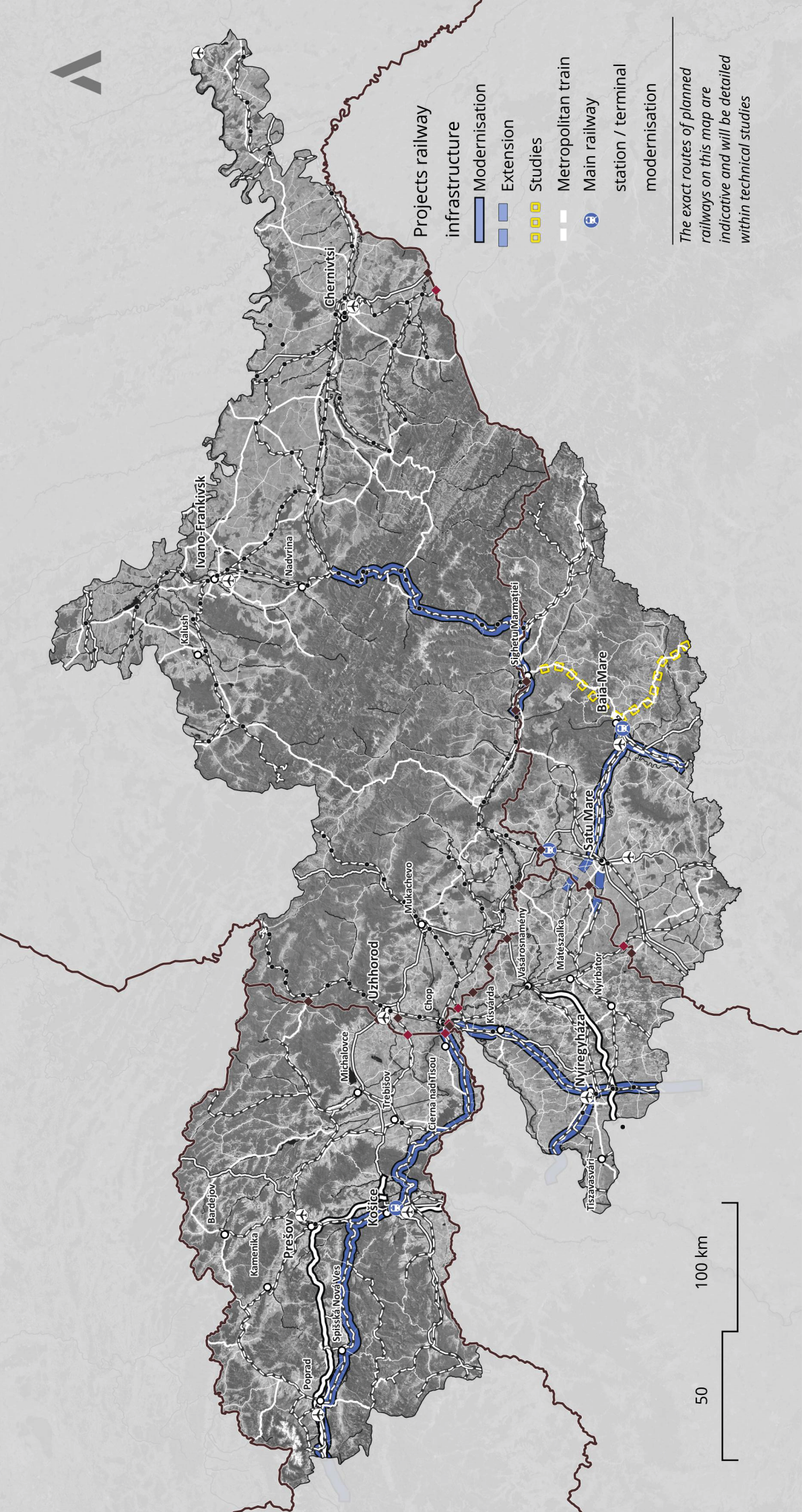
СЛОВАЧЧИНА

- Модернізація залізничної лінії Жиліна - Кошице – Черна-над-Тисоу.
- Використання наявної залізничної колії 1520 мм від Ужгорода до Кошице для продовження до Кошице курсування деяких внутрішньо-українських потягів далеких сполучень, що слідують до Ужгорода, а також – регіональних потягів, що забезпечуватимуть сполучення між цією частиною Словаччини та станціями румунської Мараморщини через Україну та до Кошицького міжнародного аеропорту.
- Модернізація залізничного вокзалу у Кошице (ERTMS та конфігурація колій).
- Модернізація залізниці Кошице - Хідаснеметі - Мішкольц.
- Електрифікація та оновлення залізниці між Словенске Нове Место та Шаторальяуйхей.
- Модернізація ширококолійної лінії Ганіска - Матовське Войковце, включаючи пункти перевантаження біля Кошице та Добра.

ТРАНСКОРДОННИЙ АСПЕКТ

- Модернізація вторинних залізничних ліній.
- Покращення вторинних залізничних станцій як місцевих міжмодальних вузлів.





Projects railway infrastructure

- Modernisation
- Extension
- Studies
- Metropolitan train
- Main railway
- station / terminal
- modernisation

The exact routes of planned railways on this map are indicative and will be detailed within technical studies

National border

Populated places

Main cities in the study area

Waterways

Lakes

Rivers

Transportation

Motorway

European road

Primary roads

Secondary roads

Tertiary roads

Railways

Railway stations

Airports

Cross-border points

Rail-crossing

Road-crossing

7.1. ОСНОВНІ ВИКЛИКИ

Транскордонні області перебувають на різних етапах розвитку та покращення пасажирських транспортних послуг і, отже, стикаються з різними викликами. Хоча поточні європейські тенденції зосереджені на поліпшенні досвіду користувачів громадського транспорту, важливо відзначити, що східноєвропейські країни все ще мають проблеми з підтримкою якісної інфраструктури, особливо в сільських районах, що впливає на можливість зв'язати окремі сільські райони з основними міськими центрами.

У Чернівецькій, Івано-Франківській та Закарпатській областях основні виклики пов'язані з забезпеченням вищої якості дорожньої інфраструктури для надання безпечних пасажирських послуг та підвищенням регуляторної та моніторингової здатності місцевих / регіональних органів влади, відповідальних за пасажирські транспортні послуги. Україна не приєдналася до Регламенту ЄС №1370/2007 щодо надання пасажирських транспортних послуг, а ринок надання автобусних послуг характеризується монополією. У цьому контексті непросто для місцевих / регіональних органів влади співпрацювати з операторами та поліпшувати привабливість та передбачуваність послуг, які більше схильні впливати на територіальне охоплення послуг.

У зв'язку з тим, що пасажирський транспорт на дорожній мережі значно впливає на якість доріг, в трьох українських транскордонних регіонах якість інфраструктури впливає на можливість забезпечення безпечних, передбачуваних транспортних послуг. Це призвело до того, що 23% мешканців сільських районів зіштовхуються зі зниженням рівня життя через відсутність регулярних послуг громадського транспорту.

У Марамуреші ж, навпаки, хоч деякі сільські населені пункти з'єднані дорогами з меншою якістю інфраструктури, але тут реалізована широка реабілітація дорожньої мережі за рахунок європейських коштів і національних програм. Причому інвестиції були спрямовані на дороги з послугами громадського транспорту.

Дотримання регулятив ЄС, зокрема розвиток публічних контрактів на місцевому або регіональному рівні (тобто між місцевими органами влади та одним або кількома перевізниками), що забезпечує вільну конкуренцію на ринку, спільно з пріоритетним відновленням доріг на маршрутах громадського транспорту, створило б базу для вищого рівня якості автобусних громадських перевезень. Відповідно до цього, Чернівецька, Івано-Франківська та Закарпатська області могли б продовжувати обмін знаннями в межах транскордонного регіону, щоб швидше адаптуватися до майбутніх викликів, з якими зіштовхуються сусіди з прикордонних регіонів.

У Марамуреші повітові послуги характеризуються хорошим покриттям та програмою, добре пристосованою до потреб користувачів, але зіштовхуються з проблемами щодо зручних автобусних зупинок у сільських районах та надання легкої для користувачів інформації про маршрути та розклад руху. Повіт Сату-Маре зіштовхується з подібними труднощами, оскільки відсутність інформації обмежує кількість користувачів. Крім того, повіти зіштовхуються з додатковими викликами, пов'язаними з низькою частотою надання транспортних послуг, низькою швидкістю транспорту, заторами на дорогах.

Проблеми східного регіону Словаччини більше зосереджені на покращенні ефективності послуг, оскільки автобусний транспорт організовано згідно з попитом користувачів, а нерентабельні маршрути скасовуються, що може впливати на покриття території послугами та привабливість для нових користувачів. Східнославацькі краї зіштовхуються з постійним відтоком пасажирів до індивідуального автомобільного транспорту (ІАТ), особливо це стосується тих пасажирів, які сплачують повну вартість проїзду, що спричиняє значні втрати у доходах від громадського транспорту (ГТ). Також їхні потреби в покращенні законодавчої/інституційної бази відрізняються від українських областей і більше зосереджені на покращенні інтеграції та використанні ІТС для забезпечення прикордонних послуг вищої якості.

Потреба та потенціал покращення рівня інтеграції та використання міжмодального потенціалу транспортних послуг також спостерігається і в повітах Марамуреш та Сату-Маре (Румунія).



7.2. ОСНОВНІ ПРОЕКТИ

УГОРЩИНА

- Реконструкція аеропорту Нїредьгази – нова злітно-посадкова смуга довжиною 1500 метрів

РУМУНІЯ

- Термінали P&R для Бая-Маре (Пята-Ізвоаре або вул. Василе Лукачу та залізнична станція CFR)
- Платформа та додаток для обласного громадського транспорту (продовження проекту Overcoming Barriers) - фази 2 та 3 (MaaS)
- Автобусні лінії до аеропорту Марамуреш та аеропорту Сату-Маре
- Оновлення центральних автобусних станцій у містах: Сігету-Мармаціей, Шомкута-Маре, Тургу-Лапуш, Борша, Ульмені та Сейні.
- Тестування системи транзиту за попитом (DRT) для рідконаселених районів.
- Розвиток туристичної мережі автобусів (hop-on / hop-off)
- Міська автобусна мережа (Борша - Селіще-де-Сус - Драгомірешті)
- Створення міської транспортної системи навколо Сату-Маре.
- Розвиток міжмодального хаба Gara Satu Mare для інтеграції автобусного терміналу.
- Міжнародні автобусні маршрути: Сігету-Мармаціей - Україна, Сату-Маре - Петеа - Ченгершіма - Ченгер або Карей - Урзічені - Мерк.

УКРАЇНА

- Проектування та будівництво аеропорту в Закарпатському регіоні з обсягом пасажирських перевезень 500 тис. пасажирів на рік (Державна цільова програма розвитку аеропортів).
- Модернізація аеропортів (Ужгород, Івано-Франківськ, Чернівці).
- Комбінований залізнично-автобусний маршрут Ужгород – Чоп – Хуст – Солотвино з пересадкою на автобус Солотвино – Рахів по єдиному квитку (тривалість маршруту 5 год.)
- Використання кращого світового досвіду для розвитку транспортного сектору України, підвищення якості та надійності надання транспортно-логістичних послуг з урахуванням зовнішньоекономічних і регіональних зв'язків України.
- Розвиток мультимодальних транспортних технологій та інфраструктурних комплексів під різні види транспорту, у тому числі в комбінаціях «авіація – залізниця – авто», «вода – залізниця – авто» тощо.
- Запровадження нового підходу ліцензування автомобільних перевізників та забезпечення процедури доступу до ринку автомобільних перевезень відповідно до існуючих європейських практик.
- Забезпечення комплексного інноваційного розвитку транспорту, зокрема шляхом реалізації державної стратегії (цільового підходу) інноваційного розвитку та інвестиційних проектів в галузі транспорту.
- Створення умов задля впровадження інтегрованих інформаційних систем для пасажирів та вантажовласників.

- Забезпечення мобільності та функціонування сучасного пасажирського транспорту. Розвиток мультимодальних пасажирських перевезень та запровадження «єдиного транспортного квитка».
- Запровадження стратегічного транспортного планування в містах, приміських районах і областях як складової частини їх стратегічного планування, в тому числі з урахуванням ефективного та зручного приміського сполучення з транспортними об'єктами (аеропорти, залізничні вокзали, морські та річкові порти, автовокзали тощо).
- Використання нових технологій та інтелектуальних транспортних систем для покращення якості надання транспортних послуг, систем інформування про надані послуги, впровадження електронної та інтегрованої автоматичної системи збору плати за проїзд.
- Сприяння підвищенню міської мобільності та розвитку системи мережі паркувальних зон і пасажирських терміналів для пересадки з індивідуального транспорту на міський громадський транспорт.

СЛОВАЧЧИНА

- Термінали для міст Красна (Кошице), Михальяни, Прібенік, Стреда над Бодрогом, Сланець, Человце, Кузьмичі, Кальша, Черхов, Черна-над-Тисоу (включаючи P&R, поїзди та автобуси).
- З метою зменшення частки індивідуального автомобільного транспорту, слід створити можливості для введення пільг для автобусів на обраних пунктах пропуску кордону з Угорщиною.
- Введення прямих поїздів Мішкольц/Серенц - Саторальяуйхей - Требішов, Ужгород/Мукачево - Кошице.

ТРАНСКОННИЙ АСПЕКТ

- Програма оновлення та декарбонізації громадського транспорту.
- Розвиток та модернізація міжмодальних центрів (включаючи P&R-об'єкти).
- Розробка присвячених автобусних/трамвайних ліній.
- Розробка інтегрованих додатків та платформ громадського транспорту на регіональному/обласному/краєвому рівнях (перехід до MaaS)
- Модернізація/будівництво автовокзалів та місцевих мобільних хабів в сільських районах.



8.1. ОСНОВНІ ВИКЛИКИ

Основні дорожні транспортні коридори в транскордонному регіоні пролягають у східно-західному напрямку, з'єднуючи українські регіони з Центральною Європою, Балтійським та Чорним морями та Егейським морем через Словаччину (Пряшів - Кошице та Ужгород) або Угорщину (Мішкольц), проте об'їжджаючи Румунію. Пряшів - Кошице є головним транспортним вузлом в регіоні, через який проходять три транспортних коридори TEN-T: Рейн-Дунай, Балтійське море - Чорне море - Егейське море та Балтійське море - Адріатичне море. Інші великі міста регіону не перетинають головних транспортних коридорів TEN-T. Тільки Нїредьгаза та Чернівці також є частиною ядра TEN-T, тоді як інші головні міста транскордонного регіону (Сату-Маре або Бая-Маре) пов'язані лише з компренсивною мережею TEN-T. Івано-Франківськ не має прямого зв'язку з мережею TEN-T. Хоча зв'язок з головними транспортними коридорами TEN-T є корисним для транскордонного регіону, справжнє розташування не сприяє потоку товарів та пасажирів в межах регіону.

Мережу TEN-T на місцевому рівні передають автомагістралі, швидкісні дороги або у деяких випадках (де рух нижчий) національні дороги. Мережа автомагістралей та швидкісних доріг у перетині кордону залишається переважно в будівництві, з уже готовими ділянками, переважно вздовж основних транспортних маршрутів, таких як: Жиліна – Пряшів – Кошице – Мішкольц або Будапешт – Нїредьгаза – Нїрмада. Ця внутрішня регіональна мережа ґрунтується на чотирьох основних транспортних коридорах, які утворюють паралелограм: 1. Пн.-Пд. Пряшів – Кошице – Мішкольц, 2. Пн.-Пд. Івано-Франківськ – Бая-Маре, 3. Сх.-Зх. Бая-Маре – Сату-Маре – Нїредьгаза, 4. Сх.-Зх. Івано-Франківськ – Кошице (з невеликим обходом у Стрії або Долині).

Водночас, у південно-східному секторі зони проекту МОВІ довкола стику Івано-Франківської та Чернівецької областей України і Марамуреського і Сучавського повітів Румунії існують лише дороги в Румунії 17 і 18 напрямів, які поєднують повіти через Боршу, Якобени і Гура-Пуморулуй. Паралельно ним залишилися залізниці від МПП Ділове –з Валя-Вишеулуй до Борші та від МПП Вадул-Сірет – Вікшань до Путни і Бродіни (яка до II Світової війни доходила до Руської та Селятина в Україні). На українській території Чернівецька та Івано-Франківська області з'єднуються у прикордонних районах міжрегіональними автодорогами Р 62 від Чернівців до Криворівні, Р 24 від Криворівні до Татарова і далі національною Н-09 через Рахів та МПП у Діловому і Солотвині та Мукачево до Чопа і Ужгорода. Паралельно цим дорогам існують залізниці від МПП Вадул-Сірет через Глибоку і Сторожинець до Берегомета і від Чернівців до Вижниці (до II СВ доходила до Тюдова на Івано-Франківщині).

Основні проблеми зв'язку в дорожній мережі транскордонного регіону виникають між Угорщиною / Словаччиною та Румунією / Україною, де місткість дорожньої мережі зменшується, а затори стають частішими. Проблеми на кордонах між Румунією та Україною викликані складним рельєфом Карпатських гір, які важко (особливо витратно) перетнути дорогами високої пропускної здатності. Це подвоюється необхідністю також перетнути річку Тиса, яка розділяє дві країни.

Головні затори в дорожній мережі транскордонного регіону:

- *На північ-південь Пряшів - Кошице - Мішкольц основним затором залишається об'їзна дорога Кошице, яка все ще будується (зв'язок між D1 та R4),*

⁴ЕК. Пропозиція щодо перегляду мережі TEN-T COM2021/812 – COM2022/384

- *На північ-південь Івано-Франківськ – Бая-Маре немає автостради, тільки національна дорога з 1 смугою на напрямок та кількома заставами через рельєф,*
- *На схід-захід Бая-Маре – Сату-Маре - Ньїредьгаза автострада закінчується після Ньїрмади (HU). Немає дороги високої пропускної здатності, яка зв'язує округи Сату-Маре та Марамуреш з округом Саболч-Сатмар-Берег,*
- *На схід-захід Івано-Франківськ - Кошице немає автострад в наявності, тільки національні дороги з 1 смугою на напрямок та кількома заставами через рельєф.*

З великим потоком вантажів до Ужгорода важливо мати альтернативні маршрути. Одним з них є Чоп, який наразі має пряме з'єднання з Угорщиною, тоді як бракує лише 4-5 км прямого з'єднання зі Словаччиною по державній дорозі 79. Схожі відсутні ланки бачимо також на кордоні Румунії та України, між Текеу-Мік та Тячевом, Вишів та Діловим, тоді як єдиний міст через Тису не підтримує перевезення вантажів. Ці несправні або відсутні переходи суттєво впливають на продуктивність північно-південного коридору від Бая-Маре до Івано-Франківська та Чернівців.

Хоча основна дорожня транспортна мережа ще будується, дороги районного/округового/обласного значення все ще потребують модернізації та ремонту. Це особливо стосується віддалених гірських районів, таких як Карпати між Румунією та Україною, де дороги проходять складну місцевість та обслуговують низьку кількість людей та бізнесів. Зменшений зв'язок є проблемою не лише в віддалених районах, але й вздовж кордону, де декілька доріг не пов'язані між собою, особливо між Україною та Румунією та Румунією та Угорщиною (наприклад, Ченгеруйфалу – Богіс або Нодьгодош та Велика Паладь).

Також існує кілька міст у транскордонному регіоні, де немає об'їзних доріг та де проходять інтенсивні потоки вантажного транспорту, особливо біля кордону. Це значно знижує дорожню безпеку, генерує затори та збільшує забруднення (особливо викиди ГПГ) та значно погіршує якість життя. Це особливо проблема у великих містах, таких як Бая-Маре, Кошице або Чернівці, але також і в менших містах, таких як Карей, Сігету-Мармаціей, Шомкута-Маре, Кішварда, Берегово або Надвірна.

Більшість місцевих доріг областей / районів потребують модернізації та ремонту, але не мають відповідних тротуарів та велосипедної інфраструктури. При цьому дорожня безпека залишається важливою проблемою, особливо в містах та навколо них, а також відносно вразливих учасників дорожнього руху, таких як пішоходи та велосипедисти. Це вимагає нового підходу до проектування доріг на основі концепції "Vision Zero" з фокусом на зменшенні швидкості руху (особливо у вразливих зонах, таких як школи) та більшої уваги до пішохідної та велосипедної інфраструктури.



8.2. ОСНОВНІ ПРОЕКТИ

УГОРЩИНА

- Будівництво швидкісної дороги М34, яка буде з'єднувати Васарошнамень з Загонню, як продовження швидкісної дороги М3 до України.
- Будівництво магістралі М49 як зв'язку між М3 (Будапешт - Ньїредьгаза) та румунським кордоном (Ченгер - Ветіш).
- Оновлення головної дороги 471 між Ньїредьгазою та Дебреценом.
- Реконструкція внутрішньої дороги 4923 - зв'язку між Ченгеруфалу та Богішем (включаючи перехід кордону).
- Розробка дорожнього зв'язку між населеними пунктами Нодьходош та Велика Паладь (включаючи міст і перехід кордону).
- Будівництво південної об'їзної дороги для Кішварди.

РУМУНІЯ

- Будівництво Північного шосе (швидкісної дороги Сату-Маре – Бая-Маре) з можливим продовженням до Петеа (перехід кордону).
- Будівництво швидкісної дороги Сату-Маре – Веліш – Ченгер (включаючи перехід кордону).
- Розширення дороги DJ 183 від Пойеніле де Суб Мунте до кордону з Україною (включаючи перехід кордону).
- Обхідне шосе Сігету-Мармацією та новий міст через річку Тиса в напрямку Біли в Україні (включаючи перехід кордону).
- Будівництво швидкісної дороги Бая-Маре – Жибоу.

УКРАЇНА

- Будівництво автомагістралі на ділянці від державного кордону зі Словаччиною (D1 Кошице-Ужгород) до автошляху М-06 Київ-Чоп.
- Будівництво автомагістралі на ділянці від державного кордону з Угорщиною (М3 Нїредьгаза - Дийда) до автошляху М-24 Мукачево-Берегово-Лужанка.
- Будівництво автомагістралі на ділянці від державного кордону з Румунією до автодороги Н-09 Мукачево-Рахів-Рогатин-Львів (с. Біла Церква).
- Будівництво ділянки дороги між Соломоново (UA) та Черна (SK) (включаючи перехід кордону).
- Будівництво дороги з Верховини в Івано-Франківській області до кордону з Румунією через села Ільці, Красник, Топільче, Зелене та Явірник, до кордону з Румунією (включаючи перехід кордону).
- Відкриття дорожнього сполучення між населеними пунктами Нодьгодош (HU) та Велика Паладь (UA) з будівництвом моста.
- Будівництво доріг з розвитку туризму та рекреації між суміжними територіями Закарпатської, Львівської та Івано-Франківської областей, а саме: Славське – Пилипець «Мале Карпатське коло»; Долина – Лопухів/Усть Чорна; Ужок – Ясіня (з будівництвом відрізка дороги Лопухів – Чорна Тиса для забезпечення напрямку Польща – Румунія).

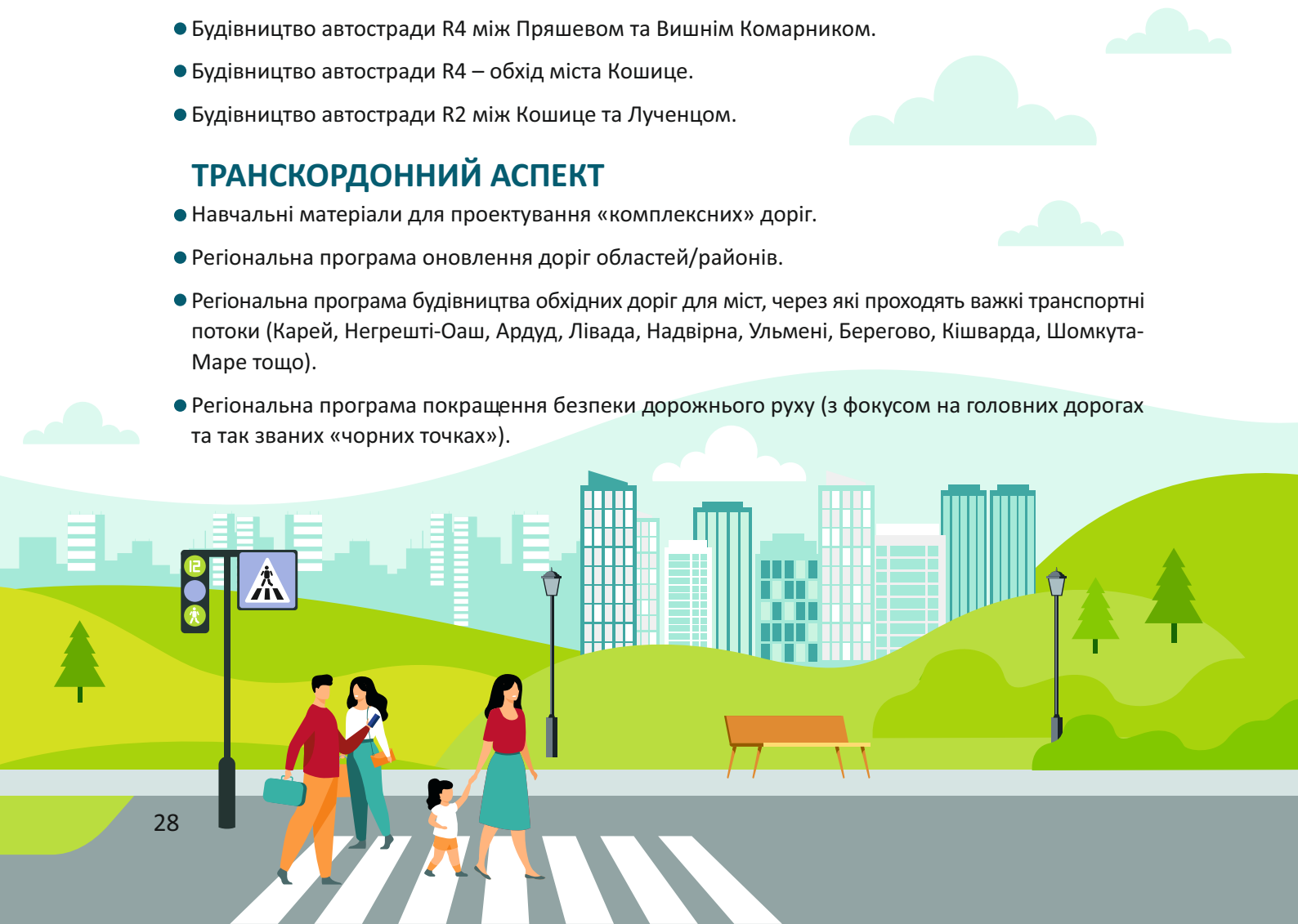
- Будівництво автомагістралі на ділянці від державного кордону з Румунією до автодороги Валя-Вішеулуй – Ділове (з будівництвом автомобільного КПП).
- Відновлення мосту у с. Хмелів (Діловецька ТГ).
- Підвищення ефективності внутрішніх логістичних операцій вантажного транспорту через усунення існуючих перешкод із її поєднання з міжнародною та Транс'європейською транспортною мережею TEN-T.
- Проведення реформи системи управління автодорогами, передача в управління регіональним органам влади 120 тис. км автодоріг та покладання відповідальності за їх стан на місцеві органи.
- Визначення ключових показників ефективності управління дорожнім господарством та системи моніторингу їх виконання.
- Врегулювання на законодавчому рівні питання створення спрощеного механізму вилучення та викупу земельних ділянок для розвитку транспортної інфраструктури, передачі земель в концесію для будівництва автомобільних доріг та оформлення підприємствам та організаціям транспорту земельних ділянок у користування.
- Планування, проектування і будівництво автомобільних шляхів та інфраструктури із врахуванням необхідності зменшення негативного впливу автомобільного транспорту та дорожньої інфраструктури на довкілля.

СЛОВАЧЧИНА

- Будівництво автостради D1 між Кошице та Ужгородом.
- Будівництво автостради R4 між Пряшевом та Вишнім Комарником.
- Будівництво автостради R4 – обхід міста Кошице.
- Будівництво автостради R2 між Кошице та Лученцом.

ТРАНСКОРДОННИЙ АСПЕКТ

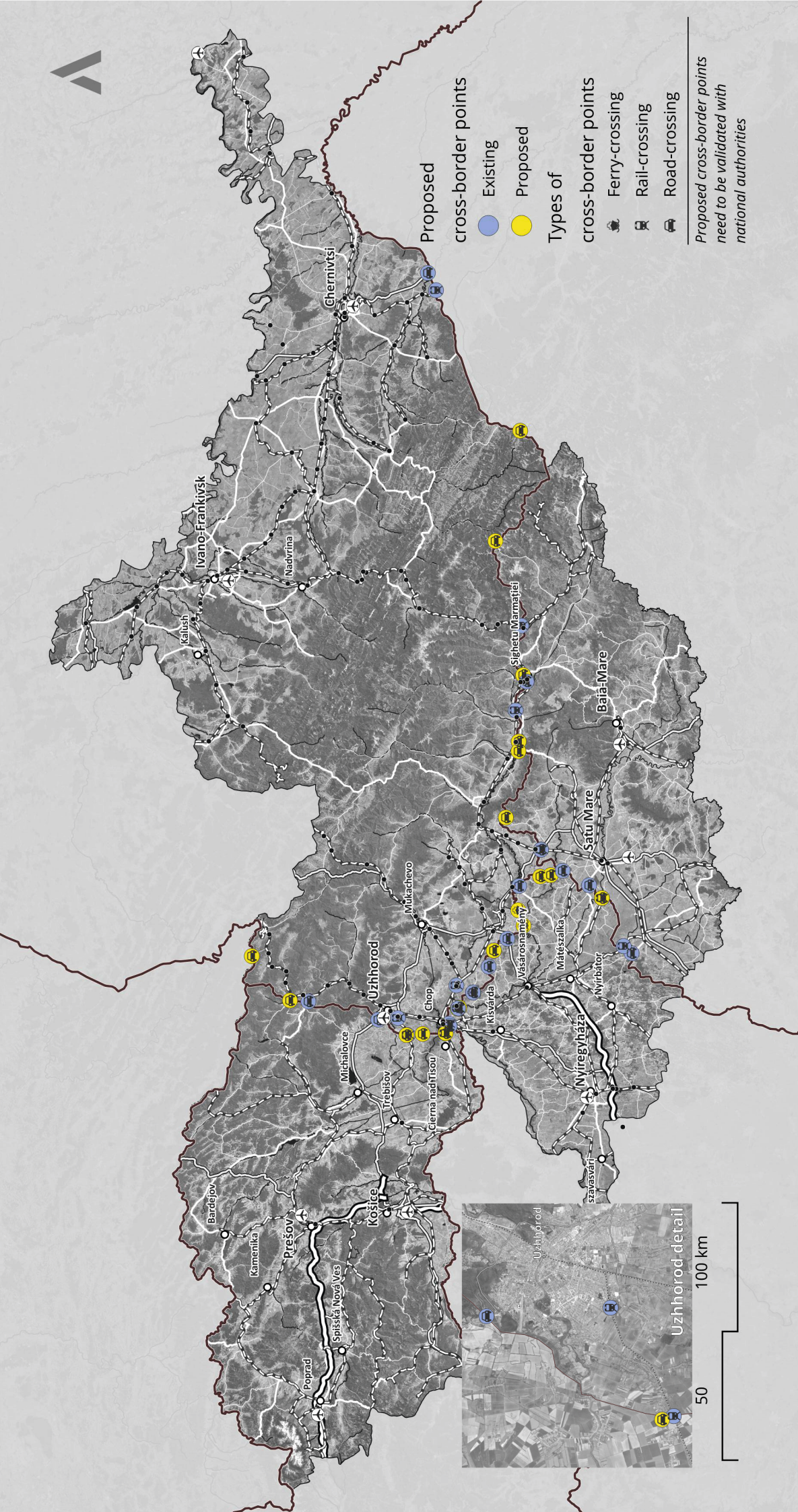
- Навчальні матеріали для проектування «комплексних» доріг.
- Регіональна програма оновлення доріг областей/районів.
- Регіональна програма будівництва обхідних доріг для міст, через які проходять важкі транспортні потоки (Карей, Негрешті-Оаш, Ардуд, Лівада, Надвірна, Ульмені, Берегово, Кішварда, Шомкута-Маре тощо).
- Регіональна програма покращення безпеки дорожнього руху (з фокусом на головних дорогах та так званих «чорних точках»).



РЕКОМЕНДАЦІЇ ДЛЯ АВТОМОБІЛЬНИХ ДОРІГ МІЖ НАСЕЛЕНИМИ ПУНКТАМИ

Цей блок рекомендацій адресований здебільшого Державному агентству автомобільних доріг України (Укравтодор) й повинен бути закріплений у документах державної політики на рівні законодавчих та підзаконних актів. Однак, органи місцевого самоврядування в межах своїх повноважень також можуть мати вплив на цю сферу, адже нерідкісні випадки, коли національні чи міжнародні автодороги проходять в межах населених пунктів.

- 1.** Передбачити у містобудівній документації просторового планування громади місця для облаштування швидкісних ЕЗС (понад 50 кВт) та зарядних хабів, й вносити відповідні вимоги та положення до містобудівної документації. Такі місця слід передбачити в безпосередній близькості до міжнародних та національних автодоріг, на прилеглих ділянках.
- 2.** При ремонті чи реконструкції автомобільної дороги чи вулиці, яка збігається з коридором автодороги, в технічному завданні та технічних умовах на проектування передбачати прокладання кабелів живлення відповідної потужності (або футлярів для них) до місць запланованого будівництва ЕЗС чи зарядних хабів.
- 3.** При будівництві нових комерційних об'єктів масового тяжіння (ТРЦ, супермаркети, автозаправні станції, аквапарки тощо), особливо вздовж автомобільних доріг та на в'їздах до міста, в технічному завданні та технічних умовах на проектування передбачати місця будівництва ЕЗС та прокладання кабелів живлення відповідної потужності.



Proposed

cross-border points

Existing

Proposed

Types of

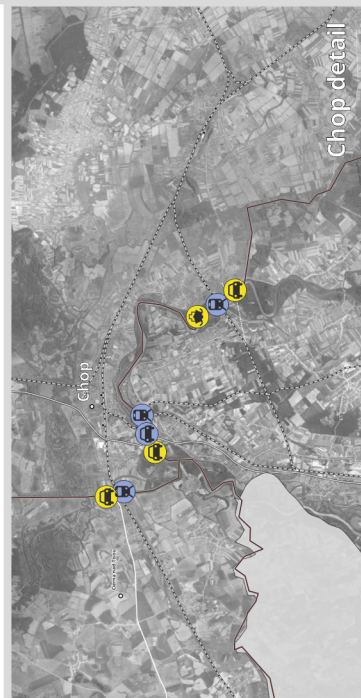
cross-border points

Ferry-crossing

Rail-crossing

Road-crossing

Proposed cross-border points
need to be validated with
national authorities



Secondary roads

Tertiary roads

Railways

Railway stations

Airports

Rivers

Transportation

Motorway

European road

Primary roads

National border

Populated places

Main cities in the study area

Waterways

Lakes

9.1. ОСНОВНІ ВИКЛИКИ

Водні шляхи є однією з менш розвинених транспортних мереж в транскордонному регіоні, і тому жодна з річок не входить до мережі TEN-T (ядерної або комплексної). Тиса та Сомеш є головними річками в регіоні, але на сьогодні ні одна з них не використовується для судноплавства. Тим не менш, обидві мають історичну традицію як важливі артерії у водному транспорті: Сомеш використовувалась для транспортування солі з рудників у Дежа до Угорщини, тоді як Тиса, поблизу кордону Румунії та України, використовувалась для транспортування деревини, видобутої в регіоні. У зв'язку зі змінами клімату та довшими періодами засухи, використання внутрішніх водних шляхів для транспортування вантажів стає все складнішим. Однак у рамках Дунайської стратегії проводяться дослідження, щоб проаналізувати можливість перетворення річки Тиса на водний шлях четвертого класу, що може активізувати кілька портів вздовж річки (наприклад, порт Загонь - Чоп).

Відпочинок здається головною транспортною роллю внутрішніх водних шляхів в регіоні. Наприклад, у Саболч-Сатмар-Берег річку Тиса використовують для каное між Вилоком - Тисабецом, тоді як у Пряшівському краї на річці Дунаєць є два туристичні порти: Червоний Кляштор і Лесниця. Річка Сомеш у районі Сату-Маре також часто використовується для каное та занять каякінгом.

Хоча річка Тиса є важливим бар'єром в подовженні комунікаційних каналів, не існує жодних пунктів перетину кордону за допомогою поромів вздовж неї. Аналізується кілька варіантів для таких послуг, таких як: Соловка-Тисасентмартон, Бадалово-Сатмардзеке або Бар'єво-Тисакорд.



9.2. ОСНОВНІ ПРОЕКТИ

УГОРЩИНА

- Побудова нових переправ, а саме: Бар'єво - Тисакород, Бадалово - Сатмарцеке та Тисасентмартон - Соловка.

УКРАЇНА

- Проведення техніко-економічного дослідження для визначення потенціалу навігації на річці Тиса на ділянці Чоп-Загонь та дослідження щодо можливостей будівництва річкового порту.
- Запровадження дієвого податкового механізму та залучення приватного капіталу в розвиток внутрішнього водного транспорту, зокрема стимулювання оновлення флоту та підтримки довгострокових інвестицій в оновлення та будівництво річкових суден.
- Безпечне функціонування, підтримка у належному технічному стані, своєчасний ремонт гідротехнічних споруд на внутрішньому водному транспорті.
- Реформування системи державного нагляду (контролю) за безпекою судноплавства маломірних/малих суден.
- Створення національного сегменту системи обміну інформацією щодо руху суден та діяльності суб'єктів господарювання у сфері морського судноплавства;
- Інтеграція до європейської інформаційної системи.
- Придбання морських пошуково-рятувальних одиниць та створення інфраструктури базування.
- Поступова лібералізація вантажних перевезень внутрішніми водними шляхами, відкриття внутрішніх водних шляхів для іноземних суден.
- Перегляд політики формування річкових тарифів та зборів з метою стимулювання розвитку внутрішнього водного транспорту.
- Транспортне сполучення верхньої частини басейну річки Тиса. Поліпшити транспортне (річкове) сполучення в басейні Верхньої Тиси, а саме: в Україні, Угорщині та Словаччині.

РУМУНІЯ

- Проведення техніко-економічного дослідження для визначення потенціалу навігації на річці Сомеш.

ТРАНСКОРДОННИЙ АСПЕКТ

- Розвиток туристичних портів та дозвілля вздовж річок в прикордонній області
- Подальший розвиток переправ, щоб покращити зв'язок вздовж річок.

10.1. ОСНОВНІ ВИКЛИКИ

Основні аеропорти в транскордонному регіоні це Міжнародний аеропорт Марамуреш (Бая-Маре), Аеропорт Сату-Маре (Сату-Маре), Міжнародний аеропорт Дебрецен (Дебрецен), Міжнародний аеропорт Ужгород (Ужгород), Міжнародний аеропорт Івано-Франківськ (Івано-Франківськ), Аеропорт Кошице (Кошице) і Аеропорт Попрад-Татри (Попрад). На жаль, між містами транскордонного регіону немає авіарейсів, оскільки вони мають зв'язки тільки з іншими великими містами / транспортними вузлами в Європі. Потребу в повітряному транспорті загалом підтримують довгі терміни подорожей, викликані ще незавершеною магістральною дорожньою мережею в регіоні та заторами на пунктах пропуску кордону. Аеропорт Сату-Маре був проаналізований на предмет його зоною впливу, оскільки вона виходить за межі областей. В той же час, весь регіон знаходиться в зоні впливу аеропорту «Аврам Іанку» в Клуж-Напока, де є кілька привабливих напрямків для населення регіону. Присутність аеропорту Дебрецен в Угорщині, за 110 км від обласного центру, менше, ніж відстань до аеропорту Клуж-Напока, і має зв'язки з найважливішими європейськими і іншими напрямками, означає, що населення на півночі та заході регіону віддає перевагу закладам в Угорщині. Наразі, аеропорт не обслуговується громадським або обласним транспортом.

Аеропорт Ужгород має можливість здійснювати технічне обслуговування літаків. Розташування аеропорту Ужгород дуже привабливе для малих літаків, оскільки багато з них планують польоти до країн Балканського регіону через аеропорт Ужгород. Основними перешкодами для інтенсивного розвитку аеропорту Ужгород є інтенсивний розвиток його території, а також близькість до кордону зі Словаччиною. Це зумовлює можливість здійснювати посадку і зліт літаків лише з використанням повітряного простору Словаччини. У 2016 році між Україною та Словацькою Республікою діяла певна угода, що дозволяла задіювати необхідну частину повітряного простору Словацької Республіки для посадки літаків. У 2016 році аеропорт Ужгород міг обслуговувати до 15 000 пасажирів щорічно. Зараз формується нова угода між Україною та Словацькою Республікою, що дозволить відновити регулярні авіасполучення.

Державний міжнародний аеропорт Івано-Франківськ знаходиться у регіональному центрі з потужністю 120 пасажирів/год, який може приймати всі види літаків. Аеропорт приймає та відправляє літаки (обслуговує регулярні, чартерні, внутрішні та міжнародні пасажирські та вантажні рейси та виконує функції запасного для аеропорту Львова), здійснює комерційне, наземне та технічне обслуговування, послуги для пасажирів, багажу, пошти та вантажу.

Аналогічним є й потенціал Чернівецького міжнародного аеропорту на території якого перший літак сів у 1910 році. Він був побудований у 1930-1936 рр. та через нього здійснювалось інтернування польської військової авіації до Румунії у 1939 році. Статус міжнародного був відновлений у 2002 році, а у 2021 році на Інвестиційному Форумі «Україна – Інвест 2030» було об'явлено про розбудову Ужгородського і Чернівецького аеропортів як міжнародних регіональних.

Міжнародний аеропорт Попрад-Татри забезпечує повітряні зв'язки з Пряшівським краєм. Після повної реконструкції, проведеної у 1992 році, з нього виконують регулярні та нерегулярні пасажирські та вантажні перевезення, а також організовують оглядові польоти на визначені місця.

Разом з аеропортом Кошице, Попрад-Татри входить до мережі аеропортів основного транспортного коридору TEN-T європейської мережі транспортних сполучень. В Пряшівському краї є декілька аеропортів регіонального значення, які в основному використовуються для спортивних цілей. Це аеропорти в містах Свідник, Млиница, Кам'яниця-Над-Цірохою та Ражняни.

10.2. ОСНОВНІ ПРОЕКТИ

УГОРЩИНА

- Реконструкція аеропорту Ньїредьгаза - нова злітно-посадкова смуга довжиною 1500 метрів

РУМУНІЯ

- Оновлення Міжнародного аеропорту Марамуреш
- Автобусна лінія до Міжнародного аеропорту Марамуреш
- Залізничне сполучення (1 км) до Міжнародного аеропорту Марамуреш (довгостроково)
- Будівництво нового пасажирського та вантажного терміналів та ангара для Міжнародного аеропорту Сату-Маре

УКРАЇНА

- Розробка угоди між Україною та Словаччиною щодо відновлення регулярних авіаперельотів до Ужгорода.
- Проектування та будівництво аеропорту в Закарпатському регіоні з обсягом пасажирських перевезень 500 тис. пасажирів на рік (Державна цільова програма розвитку аеропортів)
- Модернізація аеропортів (Ужгород, Івано-Франківськ, Чернівці)
- Будівництво мережі аеродромів та злітно-посадкових смуг в громадах області та у важливих гірських туристично-рекреаційних центрах із забезпеченням сталого сполучення з регіональними та міжнародними аеропортами.
- Підвищення пропускної спроможності повітряного простору України через запровадження повітряного простору вільних маршрутів (FRAU) та навігаційних технологій на основі GNSS.
- Розбудова термінальних пасажирських та вантажних комплексів з мультимодальними технологіями за рахунок їх власників та / або державно-приватного партнерства із забезпеченням міжнародних стандартів якості обслуговування пасажирів.



- Реконструкція злітно-посадкових смуг та комплексна модернізація обладнання в регіональних аеропортах для можливості експлуатації середньо-магістральних літаків, а за доцільності і широкофюзеляжних літаків, відповідно до європейського законодавства.
- Розвиток внутрішніх авіаційних перевезень, зокрема завдяки модернізації регіональних аеропортів та аеродромів України із залученням міжнародних кредитних програм та грантів для здешевлення і підвищення доступності аеропортових послуг.
- Створення сприятливих умов для залучення більшої кількості авіаперевізників для міжнародних та внутрішніх авіаперевезень, і зокрема авіакомпаній з моделлю «лоу-кост».
- Придбання авіаційних пошуково-рятувальних одиниць та створення інфраструктури базування.
- Дерегуляція економічної діяльності регіональних аеропортів з пасажиропотоком до 5 млн. пасажирів згідно з відповідним законодавством ЄС.

СЛОВАЧЧИНА

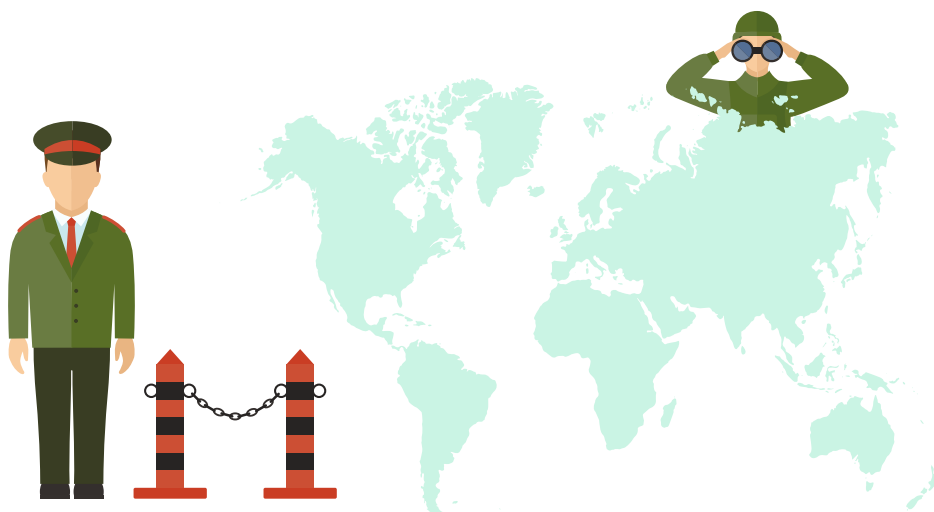
- Завершення, модернізація, подовження та розширення існуючої злітно-посадкової смуги Міжнародного аеропорту Кошице.
- Будівництво центру перевезення вантажів з операціями CARGO в аеропорту Кошице зі спеціальними дорожніми та залізничними зв'язками.
- Завершення та обладнання аеропорту у місті Спішська-Нова-Вес як аеропорту місцевого значення.

11.1. ОСНОВНІ ВИКЛИКИ

Якісний розподіл пунктів перетину кордону є необхідним для належного забезпечення пропускної спроможності вантажо- та пасажиропотоку у транскордонному регіоні. Чоп - Загонь, Ченгерішма - Петеа (близько 3 мільйонів осіб / рік або 1 мільйон автомобілів) та Ужгород – Вишне-Немецьке є найбільш напруженими пунктами перетину кордону. На даний момент більшість пунктів перетину кордону сконцентровані між Угорщиною - Україною та Словаччиною, тоді як між Румунією та Україною є понад 160 км кордону без пунктів перетину, між Валеа-Вішеулуй та Валеа-Сірету. Справді, ця територія перетинається гірським хребтом Карпат та менш населена. Ця низька кількість перетинів кордону створює сильний тиск на пункт перетину кордону Солотвино - Сігету-Мармаціей, на мосту, який потребує невідкладних ремонтних робіт та на даний момент не дозволяє перевезення вантажів. Для покращення міжнародної мобільності будується об'їзна дорога та новий міст через річку Тиса між Сігету-Мармаціей та Білою Церквою. Будівництво міжнародного пункту пропуску Біла Церква (Україна) – Сігету-Мармаціей (Румунія) включено до Плану дій щодо реконструкції та модернізації пунктів пропуску через державний кордон, однак нема Угоди на міждержавному рівні.

Проблеми з міжнародним зв'язком через кордон виникають також на кордоні між Угорщиною та Румунією, який обслуговується лише 4-ма пунктами перетину кордону (3 для автомобільного та 1 для залізничного сполучення), поряд з цим зафіксовано декілька відсутніх ланок залізничного та автомобільного транспорту, які можуть зменшити черги на головних пунктах перетину кордону. Це також стосується Пряшева та Закарпаття, де лінія 196 зупиняється за кілька кілометрів від кордону.

Немає жодного пункту перетину кордону для перевезення автомобілів за допомогою паромів, при тому, що річка Тиса утворює більше 50 км кордону між Румунією та Україною та декілька 10-15 км ділянок кордону між Угорщиною та Україною, або на кордоні між регіонами Кошице та Саболч-Сатмар-Берег.



⁵ Під час пандемії Covid 19 3 додаткові пункти перетину кордону (Берку-Гарболч, Пелеш-Зайта та Хореа-Омболі) були тимчасово відкриті, щоб зменшити тиск на пункт пропуску Петеа. Тепер вони активні лише 1 день на тиждень.

Реконструкція та модернізація пунктів пропуску є ключовими, але не єдиними факторами розвитку мобільності. На сьогодні Програмними документами стосовно імплементації інтегрованої системи управління кордоном передбачено:

Впровадження новітніх технологій та інформаційного супроводу перевезень, зокрема шляхом створення єдиної інформаційної системи технологічної взаємодії різних видів транспорту, вантажовласників, експедиторів, митних та державних органів контролю на транспорті та в пунктах пропуску.

Покращення прикордонного менеджменту між Україною та державами-членами ЄС. Покращити функціонування процедур перетину кордону на ПП, зменшення часу очікування пасажирів та створення кращих умов для пересування.

Аналіз існуючих міждержавних Угод, що регулюють питання відкриття та функціонування пунктів перетину кордону показав, що вказані документи потребують оновлення, оскільки на їх підставі приймаються рішення на національних рівнях, а на даний час існує неузгодженість між цільовими програмами розвитку інфраструктури пунктів пропуску та міждержавними Угодами.

11.2. ОСНОВНІ ПРОЕКТИ

Цей розділ включає як надані пропозиції на регіональних рівнях, так і планові заходи, включені до програмних документів на національному рівні. Важливо відзначити, щоб вказані в цьому розділі актуальні проекти розбудови пунктів пропуску були присутні у текстах міждержавних угод та цільових Програмах та Планах дій.

УГОРЩИНА / РУМУНІЯ

- Пункт пропуску на дорозі Веліш - Ченгер (пов'язаний з новою автошляхою).
- Будівництво залізничного пункту пропуску між Зийтою та Пелешом або Ченгером та Оаром (включаючи розширення залізниці).
- Будівництво дорожнього пункту пропуску між Гарбольцем та Берку.
- Оптимізація діяльності контролю та перевірки на пунктах пропуску «Шенгенський автобус».
- Міжмодальний транспорт RO-LA Україна - Румунія (Кампулунг-ла-Тіса / Валеа-Вішеулуй - Берлібаш) - пілотний проект.

УКРАЇНА / РУМУНІЯ

- Міжнародний пункт пропуску Біла Церква (Україна) – Сігету-Мармаціей (Румунія).
- Пункт пропуску Тячів - Малий Тячів або пункт пропуску Яблунівка-Ремети.
- Пункт пропуску Хижа-Тарна Маре.

Після введення в дію в Чернівецькій області цього року МАПП Дяківці – Раковець і Красноільск – Вікову-де-Сус, розпочата реконструкція головних МПП на українсько-румунському кордоні: автомобільного Порубне - Сірет і залізничного Вадул-Сірет – Вікшань та побудова вищезгаданих Ульяма – Руська і Шепіт – Ізвореле Сучевій.

- Поїніле-де-Суб-Мунте - Шибени.
- Оновлення залізничної станції та терміналу Халмеу та пункту пропуску на кордоні (2 входи та 2 виходи).
- Встановлення систем WIM на румунських пунктах пропуску: Халмеу, Петеа та Урзичені.

План дій щодо реконструкції та модернізації пунктів пропуску через державний кордон було розроблено на виконання прийнятих Україною національних стратегій до 2023 року.

На українському боці українсько-румунській ділянці державного кордону:

Будівництво пункту пропуску Дякове:

- будівництво пункту пропуску, у тому числі системи відеоконтролю та зважування;
- влаштування скануючої системи стаціонарного типу для огляду легкового автотранспорту;
- влаштування скануючої системи стаціонарного типу для огляду вантажного автотранспорту і контейнерів).



Будівництво пункту пропуску Біла Церква:

- будівництво пункту пропуску, у тому числі системи відеоконтролю та зважування;
- влаштування скануючої системи стаціонарного типу для огляду легкового автотранспорту;
- влаштування скануючої системи стаціонарного типу для огляду вантажного автотранспорту і контейнерів.

Будівництво пункту пропуску Руська:

- будівництво пункту пропуску, у тому числі системи відеоконтролю та зважування;
- влаштування скануючої системи стаціонарного типу для огляду легкового автотранспорту.

Реконструкція пункту пропуску Красноільськ:

- реконструкція пункту пропуску, у тому числі системи відеоконтролю та зважування;
- влаштування скануючої системи стаціонарного типу для огляду легкового автотранспорту.

Модернізація та технічне переоснащення пункту пропуску Порубне (пасажирська ділянка):

- будівництво навісів над зонами митного контролю;
- реконструкція боксів поглибленого огляду;
- влаштування скануючої системи стаціонарного типу для огляду легкового автотранспорту;
- влаштування системи інтелектуального відеоконтролю;
- влаштування вагових комплексів для зважування легкового автотранспорту в русі (до 5 тонн) на в'їзді та виїзді.

Реконструкція пункту пропуску Дяківці:

- реконструкція пункту пропуску, у тому числі системи відеоконтролю та зважування
- влаштування скануючої системи стаціонарного типу для огляду легкового автотранспорту.

УГОРЩИНА / УКРАЇНА

- Переправні пункти через річку: Бар'єво-Тисакорд або Бадалово-Шатмардзеке
- Будівництво пункту пропуску Дийда-Берегдароц (пов'язаний з автомагістраллю М3)
- Підготовка до будівництва нового моста через річку Тиса в Лоня і між Загонь та Чопом
- Пункт пропуску Соловка-Епереске (переправа / дорога)
- Будівництво дорожнього (мостового) пункту пропуску Чоп - Черна-над-Тисою
- Пункт пропуску Чоп-Загонь (для велосипедистів та пішоходів)
- Модернізація пунктів пропуску: Ужгород і Чоп

План дій щодо реконструкції та модернізації пунктів пропуску через державний кордон було розроблено на виконання прийнятих Україною національних стратегій до 2023 року.
На українському боці українсько-угорській ділянці державного кордону:

Модернізація та технічне переоснащення міжнародного автомобільного пункту пропуску Чоп:

- капітальний ремонт об'єктів інфраструктури;
- будівництво складу для конфіскованих товарів;
- влаштування скануючої системи стаціонарного типу для огляду легкового автотранспорту;
- влаштування системи інтелектуального відеоконтролю.

Будівництво пункту пропуску Дзвінкове:

- будівництво пункту пропуску, у тому числі системи відеоконтролю та зважування;
- влаштування скануючої системи стаціонарного типу для огляду легкового автотранспорту.

Будівництво пункту пропуску Косино:

- будівництво пункту пропуску, у тому числі системи відеоконтролю та зважування;
- влаштування скануючої системи стаціонарного типу для огляду легкового автотранспорту.

Будівництво пункту пропуску Дийда:

- будівництво пункту пропуску, у тому числі системи відеоконтролю та зважування;
- влаштування скануючої системи стаціонарного типу для огляду легкового автотранспорту;
- влаштування скануючої системи стаціонарного типу для огляду вантажного автотранспорту і контейнерів.

Реконструкція пункту пропуску Лужанка:

- реконструкція пункту пропуску, у тому числі системи відеоконтролю та зважування;
- влаштування скануючої системи стаціонарного типу для огляду легкового автотранспорту;
- влаштування скануючої системи стаціонарного типу для огляду вантажного автотранспорту і контейнерів.

Реконструкція пункту пропуску Вилोक:

- реконструкція пункту пропуску, у тому числі системи відеоконтролю та зважування;
- влаштування скануючої системи стаціонарного типу для огляду легкового автотранспорту.



СЛОВАЧЧИНА / УГОРЩИНА

- Оновлення пунктів пропуску кордону Словаччина/Угорщина для забезпечення перетину автобусами (3,5 т)
- Хостовце - Торнадаска (Угорщина - також для вантажного транспорту до 12 т зі з'єднанням до R2)

СЛОВАЧЧИНА / УКРАЇНА (ПОЛЬЩА)

- Пункт пропуску Лубня-Волосате (та дорога до нього)
- Будівництво нового пункту пропуску «Лубня – Волосате» та розбудова пов'язаної з ним відповідної дорожньо-транспортної інфраструктури. Створити кращі можливості для транскордонної мобільності, особливо на шляху розвитку туризму.
- Пункт пропуску Вишне-Немецьке - Ужгород (для пішоходів та велосипедистів). З цією метою необхідно внести зміни в міжурядову Угоду.
- Черна - Соломоново (UA)
- Лекаровце - Ботфальва (UA)

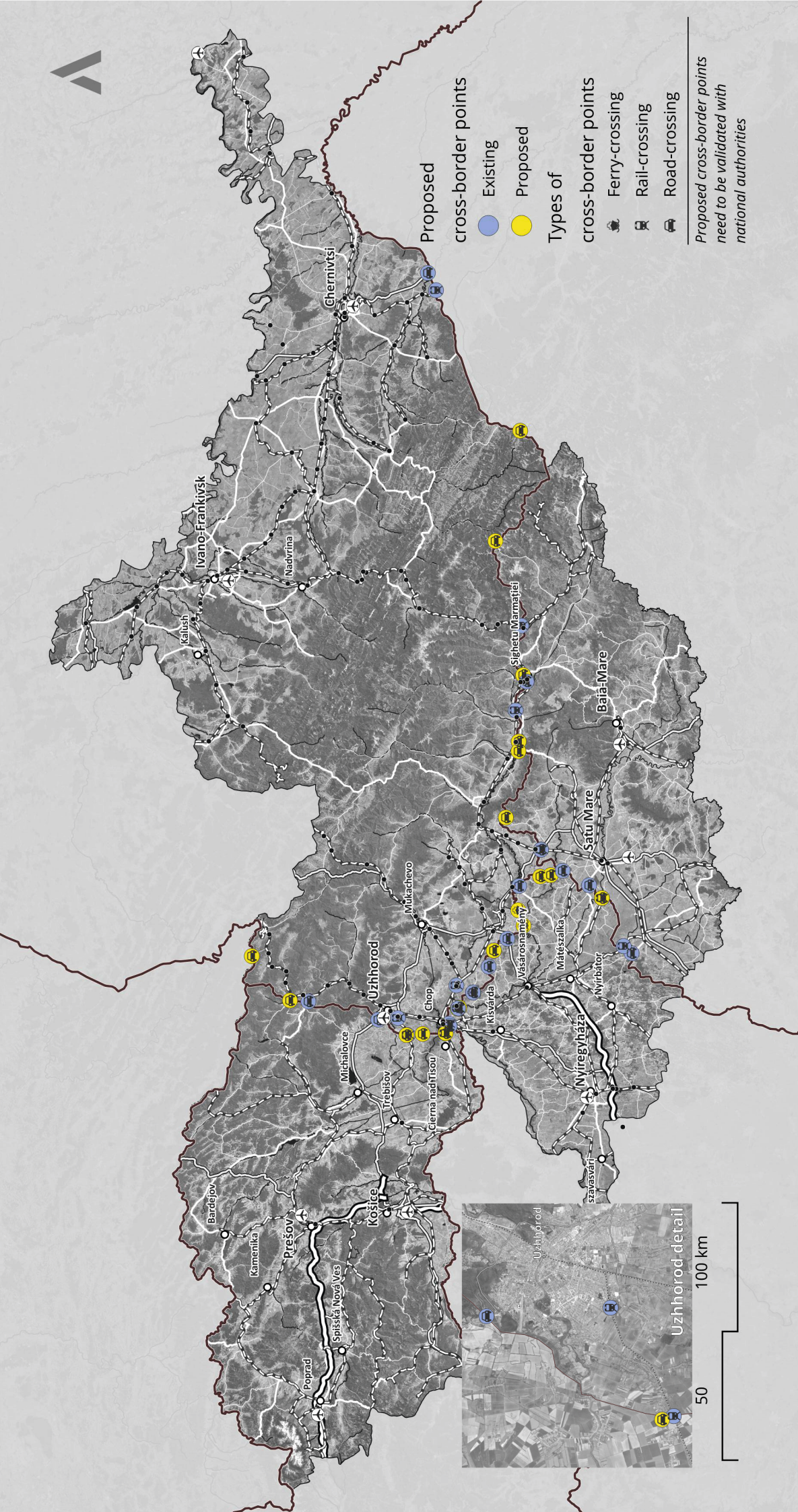
План дій щодо реконструкції та модернізації пунктів пропуску через державний кордон було розроблено на виконання прийнятих Україною національних стратегій до 2023 року.

На українському боці українсько-словацькій ділянці державного кордону:

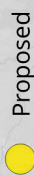
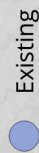
Модернізація та технічне переоснащення міжнародного автомобільного пункту пропуску Ужгород:

- *реконструкція пасажирської ділянки пункту пропуску, у тому числі системи відеоконтролю та зважування;*
- *влаштування скануючої системи стаціонарного типу для огляду легкового автотранспорту;*
- *влаштування системи інтелектуального відеоконтролю (вантажний напрямок) відновлення навісів на вантажній ділянці;*
- *будівництво складу для конфіскованих товарів.*

Карта не дуже інформативна, оскільки на ній не позначені назви пунктів перетину кордону, а також нема окремої класифікації пунктів пропуску для пішоходів та велосипедистів, таких як існуючий на українсько-словацькому кордоні Малі Селменці- Велке Слеменце, та прогнозований на українсько-польському кордоні Лубня-Волосате.



Proposed
cross-border points

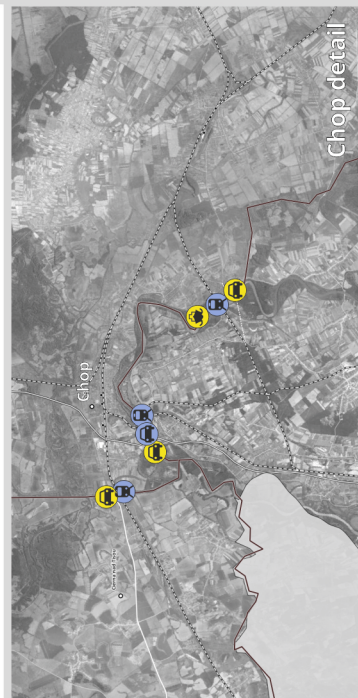


Types of

cross-border points



Proposed cross-border points
need to be validated with
national authorities



- Secondary roads
- Tertiary roads
- Railways
- Railway stations
- Airports

- Rivers
- Transportation
- Motorway
- European road
- Primary roads

- National border
- Populated places
- Main cities in the study area
- Waterways
- Lakes

12.1. ОСНОВНІ ВИКЛИКИ

Перехід на альтернативні непромислові палива є необхідним завданням на наступні 10 років, щоб виконати цілі Паризької угоди та Європейського Зеленого курсу, зменшити зміну клімату та боротися зі швидким зниженням якості повітря у великих містах та обмеженою наявністю бензину. У 2019 році більшість країн транскордонного регіону перевищувала середнє значення ЄС щодо ухвалення електромобілів (немає даних про Україну). У 2020 році у регіоні Саболч-Сатмар-Берег (Угорщина), Кошицькому та Пряшівському краях (Словаччина) вже було встановлено 5-10 зарядних станцій на 1000 жителів, тоді як у Сату-Маре та Марамуреші було менше 1 зарядної станції на 1000 жителів.

Останніми роками інвестиції у перехід на альтернативні палива полягали в основному в придбанні електробусів (або угорських CNG), встановленні зарядних станцій для електромобілів та наданні субсидій урядом на придбання нового електромобіля. Наразі у кожному більшому місті в транскордонному регіоні є принаймні 20-30 зарядних станцій для електромобілів і національна мережа зарядних станцій, розташованих вздовж головних доріг. Існуюча мережа зарядних станцій може бути достатньою для поточної кількості електромобілів, але недостатньою для очікуваного майбутнього попиту. Інвестиції потрібні особливо в румунських та українських областях, де головна дорожня мережа неякісно покрита зарядними станціями для електромобілів, що робить складним для водіїв подолання відстані на своєму електромобілі. Також розробляються різноманітні проекти для використання водневого транспорту, особливо в Кошицькому краї.

⁶ICCT, 2021. *За межами великих міст: Аналіз поширення електромобілів у сільських регіонах Європи.*



12.2. ОСНОВНІ ПРОЕКТИ

● РУМУНІЯ

Багаторічна програма встановлення зарядних станцій для електромобілів у Марамуреському повіті (150 станцій)

● УКРАЇНА

- Електрифікація залізничного ходу 1520 мм від Ужгорода (Кошице) через Тересву – Сігету-Марамаціей - Рахів - Коломию до Чернівців та Івано-Франківська після відновлення вантажопасажирського руху через ділянку Тересва/Кимпулунг ла Тиса – Ділове/Валя Вишеулуй
- Запровадження «рейкового автобусу» для місцевих транскордонних сполучень в зонах Ужгорода – Кошице – Мукачева – Захоні – Сату Маре та Чернівці – Сучава з тимчасовим використанням розсувних колесних пар (до переходу на стандартну колію 1435 мм) та експериментальним застосуванням можливостей електроаккумуляторного і водневого живлення тяги.
- Впровадження економічного стимулювання використання екологічно більш чистих видів транспорту, зокрема електромобілів, громадського електричного транспорту – метро, трамваїв, тролейбусів, електробусів, а також мускульних видів транспорту велосипедного (систем громадського прокату велосипедів), самокатного та систем їх громадського прокату.
- Збільшення частки використання громадського транспорту з метою забезпечення комфортними засобами пересування для населення, в тому числі вразливих груп, та зменшення негативного впливу на навколишнє середовище, зокрема викидів парникових газів.
- Забезпечення поетапної заміни автопарку на електротранспорт на муніципальному транспорті незалежно від форми власності, за необхідності із внесенням змін до чинного законодавства, зокрема й зусиллями місцевих адміністрацій.
- Поступове оновлення рухомого складу громадського транспорту і заміни видів транспорту з вуглецевими викидами, просування зелених видів транспорту, розвиток велосипедного транспорту у містах, заміни концепції міні-автобуса на більш гнучкі й екологічно чисті системи, обладнані для перевезення осіб з інвалідністю.
- Запровадити електробусні маршрути міжміського транскордонного сполучення місцевого значення, між прикордонними містами Закарпаття та сусідніх країн ЄС (між містами з ознаками транспортних хабів пасажирських перевезень). Перспективні напрямки: Ужгород-Міхаловце, Мукачево-Кошице, Берегово-Вашарошнамень, Мукачево-Кішварда-Ніредьгаза, Тячів-Бая Маре (за умови пункту пропуску в Біла Церква), Мукачево - Виноградів - Сату-Маре. Спосіб впровадження: 1/ заміна автобусного парку на електробуси за діючими міжнародними маршрутами; 2/ Запровадити нові маршрути на перспективними напрямками.
- Збільшити кількість швидкісних зарядних станцій високої потужності на міжміських автомагістралях прикордонних територій (зона до 100 км від кордону). Найбільш оптимальним і швидким шляхом впровадження є встановлення станцій на існуючих автозаправних станціях, мережа яких характеризується високою щільністю локацій та доступом до електроживлення. Обґрунтування: усі країни цільової території намагаються розбудовувати мережу за принципом «від центру», розглядаючи прикордонні території як периферійні. Тому інфраструктурний розвиток відстає в порівнянні з центральними більш густонаселеними територіями країн.

СЛОВАЧЧИНА

- Воднева долина в регіоні Кошице (частина з 23 водневих долин ЄС).
- Досліджувані ініціативи для подальшої інтеграції водню в транспортну систему, особливо авіацію (меморандум з Інноваційним центром Кошицького регіону) та вантажний транспорт (меморандум з Моравсько-Сілезьким регіоном) або міський транспорт (меморандум з Kosit a.s.).

ТРАНСКОРДОННИЙ АСПЕКТ

- Розвиток місцевих зарядних станцій (особливо в міських районах та туристичних напрямках).
- Розвиток мережі швидкісних зарядних станцій вздовж основних транспортних маршрутів.
- Створення схем підтримки для придбання непромислових транспортних засобів (включаючи електровелосипеди, електроскутери, вантажні велосипеди, малі електромобілі для літніх людей тощо).
- Розвиток систем непромислового каршерингу та оренди в автомобільних системах в більших містах.

Сучасна інфраструктура, чесна та вільна ринкова конкуренція, розвиток і координація діяльності різних видів транспорту разом із запровадженням ефективної системи регулювання та управління забезпечують основу для розвитку мобільності.

Світові тенденції розвитку транспортних систем свідчать про необхідність стрімкого об'єднання транспортних технологій та регіональних проектів мобільності. Зростання швидкості, економічності та екологічності транспортних засобів є основною тенденцією на всіх видах транспорту, який, відповідно до Стратегій розвитку повинен ставати все більш енергозберігаючим та «зеленим», безпечним і дружнім до споживача та навколишнього природного середовища.

Країни Карпатського регіону мають невикористаний потенціал можливостей: спільні історичні, економічні, соціальні та культурні зв'язки, інфраструктура, стрімкий розвиток цифровізації, зрештою, вигідне географічне розташування, що створюють передумови для поступального розвитку.

Поряд з потенціалом можливостей виникає потреба відповідного реагування та швидкісної трансформації в умовах глобальних викликів. Зміни клімату, війна, пандемія, міграція населення – ці та інші виклики змушують країни діяти негайно і спільно.

Саме тому так важливо мати узгоджене бачення щодо стратегічного курсу країн-партнерів, що враховуватиме виклики, глобальні тренди та внутрішні можливості прикордонних територій.

Відправною точкою у розробленні Плану мобільності стало проведення комплексного аналізу прикордонних регіонів чотирьох країн Карпатського регіону, результати якого дали змогу визначити повноту включення в планові та нормативні документи стратегічних напрямків, що впливають на розвиток мобільності, дослідити рівень інфраструктури прикордонних територій станом на сьогодні та можливості для розвитку мобільності в майбутньому.

Аналіз існуючих міждержавних Угод, що регулюють питання відкриття та функціонування пунктів перетину кордону показав, що вказані документи потребують оновлення, оскільки на їх підставі приймаються рішення на національних рівнях, а на даний час існує неузгодженість між баченнями розвитку на регіональних рівнях, цільовими програмами розвитку інфраструктури пунктів пропуску на національних рівнях та міждержавними Угодами.

**Дана публікація була підготована за фінансової підтримки
Європейського Союзу. За її зміст несе відповідальність
виключно Міжнародна асоціація інституцій регіонального розвитку МАІРР
необов'язково відображає погляди Європейського Союзу.**

Програма транскордонного співробітництва ЄІС
Угорщина-Словаччина-Румунія-Україна 2014-2020
передбачає фінансування ЄС для сталого розвитку вздовж кордону України
з Угорщиною, Словаччиною та Румунією, допомагає зменшити різницю рівня життя
та вирішувати загальні проблеми через ці кордони.

Держави-члени Європейського Союзу вирішили об'єднати свої ноу-хау,
ресурси і долі. Разом вони побудували зону стабільності, демократії та
стійкості розвитку при збереженні культурного різноманіття,
толерантності та особистих свобод. Європейський Союз
прагне ділитися своїми досягненнями та цінностями з країнами і народами
за його межами



88018 Україна,
Ужгород, вул. Швабська 71а,
Міжнародна асоціація інституцій
регіонального розвитку МАІРР
тел.: +380993254990,
e-mail: associationiardi@gmail.com,
web: <https://iardi.org/mobi>

