

MAGYARORSZÁG, SZLOVÁKIA,
ROMÁNIA ÉS UKRAJNA HATÁR RÉGIÓINAK
HATÁRON ÁTNYÚLÓ MOBILITÁSI TERVE

MOBI
„KORSZERŰ HATÁROK INFRASTRUKTÚRA –
SIKERES KÁRPÁTOK-RÉGIÓ”



Kiadó: Szabolcs-Szatmár-Bereg Vármegye Önkormányzata

Magyarország, Szlovákia, Románia és Ukrajna Határ régióinak
HATÁRON ÁTNYÚLÓ MOBILITÁSI TERVE

MOBI

„KORSZERŰ HATÁROK INFRASTRUKTÚRA – SIKERES KÁRPÁTOK-RÉGIÓ”

ISBN 978-963-7196-50-8

1. PROJEKTPARTNEREK



REGIONÁLIS FEJLESZTÉSI INTÉZMÉNYEK NEMZETKÖZI SZÖVETSÉGE "IARDI" - UKRAJNA

88018, Ukraine, Uzhhorod, Shvabska street, 71a,

tel.: +380993254990
E-mail: associationiardi@gmail.com
Website: <http://mobi.iardi.org>

Projekt koordinátor:
Nataliya Nosa-Pylypenko



Service for Restoration

IN ZAKARPATTIA OBLAST

KÁRPÁTALJA RÉGIÓ HELYREÁLLÍTÁSI ÉS INFRASTRUKTÚRA-FEJLESZTÉSI SZOLGÁLATA - UKRAJNA

88000, Ukraine, Uzhhorod, street Sobranetska, 39.

tel.: +380312613212
E-mail: info.zk@restoration.gov.ua
Website: zk.ukravtodor.gov.ua

Projekt koordinátor:
Roman Karpenko



SZABOLCS-SZATMÁR-BEREG VÁRMEGYE ÖNKORMÁNYZATA - MAGYARORSZÁG

4400 Nyíregyháza, Hősök tere 5.
Tel.: +36706833561

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

Projekt koordinátor:
Zimborán Gábor



KASSAI ÖNKORMÁNYZATI RÉGIÓ KASSA - SZLOVÁKIA

042 66, Slovakia, Kosice,
Square Peace Maraton, no 1.

tel.: +4216196656
E-mail: katarina.sisakova@vucke.sk
Website: web.vucke.sk

Projekt koordinátor:
Katarína Sasaráková



MÁRAMAROS MEGYEI TANÁCS NAGYBÁNYA ROMÁNIA

430311, Romania, Baia Mare,
Gheorghe Sincai street, 46.

tel.: +40262214170
E-mail: office@maramures.ro
Website: www.cjmaramures.ro

Projekt koordinátor:
Mihaela Lite



SZATMÁRNÉMETI TERÜLETI KÖZIGAZGATÁSI EGYSÉG - SZATMÁRNÉMETI, ROMÁNIA

440026, Romania, Satu Mare,
October 25 Square, 1.

tel.: +40261711004
E-mail: office@cjsm.ro
Website: www.sjsm.ro

Projekt koordinátor:
Felicia Cristina Stern

Projekt fejlesztők:

Reinhold STADLER (Románia), Mihaela LITE (Románia), Claudia BREBAN (Románia), Cristina STERN (Románia), MAJORNÉ-LÁSZLÓ Brigitta (Magyarország), Katarina SISA KOVA (Szlovákia), ZIMBORÁN Gábor (Magyarország), Nataliya TURCHAK (Ukrajna), Roman KARPENKO (Ukrajna), Nataliya NOSA-PYLYPENKO (Ukrajna),

Magyarország határmenti térségének elemzéseit készítőik:

Dr. KOVÁCS Zoltán, Dr. VASS Róbert, MAKSZIM GYÖRGYNÉ DR. NAGY Tímea, Dr. HÖRCSIK T. Zsolt, Dr. SZILÁGYI Dénes

Véleményező:

Martin GUILLERMO RAMIREZ, Európai Határrégiók Szövetsége (AEBR) főtitkára

A nemzetközi szakértői csoport és a partnerszervezetek köszönetüket fejezik ki az információs és szervezési támogatásért az alábbiaknak:

Diplomáciai képviselők és nemzetközi szövetségek:

- A Szlovák Köztársaság Ungvári Főkonzulátusa
- Magyarország Ungvári Főkonzulátusa és Beregszászi Konzulátusa
- Románia Konzulátusa Aknaszlatinán
- Európai Határrégiók Szövetsége (AEBR)

Magyarország, Szlovákia és Románia határ menti régiói, megyei önkormányzati szerveinek elnökei:

SESZTÁK Oszkár, Szabolcs-Szatmár-Bereg Vármegyei elnöke, Magyarország
PATAKI Csaba, a Szatmárnémeti Megyei Tanács elnöke, Románia
Ionel OVIDIU, a Máramaros Megyei Tanács elnöke, Románia
Rastislav TRNKA, a Kassai Önkormányzati Régió elnöke, Szlovákia

Ukrajna állami hatóságainak és helyi önkormányzati szerveinek, oktatási és tudományos intézményeinek képviselői, valamint szakértői:

- Victor MYKYTA, a Kárpátaljai Regionális Katonai Hivatal elnöke
- Mykola PIHULIAK, a Kárpátaljai Regionális Államigazgatási Hivatal Várostervezési és Építészeti Osztályának vezetője
- Roman SARAY, a Kárpátaljai Regionális Tanács elnöke
- Oleh LUKSHA, az Ukrán Városok Szövetsége Kárpátaljai Regionális Szakosztályának ügyvezető igazgatója
- Zinoviy BROJDE, az „Ecoresource” Állami Tudományos és Műszaki Központ igazgatója
- Kateryna STANKEVYCH-KOVAL, az „Ekosfera” civil szervezet igazgatója
- Lesya LOIKO, a „FORZA” Kárpát-régió Fenntartható Fejlődés Ügynökség igazgatója
- Yevheniy LUKSHA, a „Yadro” Projektmenedzserek Szövetsége igazgatótanácsának elnöke
- Volodymyr KHYMYNETS, Nemzeti Stratégiai Tanulmányok Intézete, Ukrajna
- Hanna TSIMBOLYNETS, a Kárpátaljai Regionális Fejlesztési Ügynökség igazgatója
- Alina LAMBRUKH, az FIP civil szervezet igazgatója

Fordító: Bálint Anikó Beáta

TARTALOM

PROJEKTPARTNEREK	4
TARTALOM	5
RÖVIDÍTÉSEK	6
BEVEZETÉS	7
MOTIVÁCIÓ	9
STRATÉGIAI KONTEXTUS	12
JÖVŐKÉP - 2040	17
1. AKTÍV MOBILITÁS (KERÉKPÁROS ÉS GYALOGOS INFRASTRUKTÚRA)	18
1.1. Fő kihívások	18
1.2. Főbb projektek	19
2. VASÚTHÁLÓZAT	22
2.1. Fő kihívások	22
2.2. Főbb projektek	25
3. TÖMEGKÖZLEKEDÉS	29
3.1. Fő kihívások	29
3.2. Főbb projektek	30
4. KÖZÚTHÁLÓZAT	33
4.1. Fő kihívások	33
4.2. Főbb projektek	35
5. VÍZI UTAK	38
5.1. Fő kihívások	38
5.2. Főbb projektek	38
6. LÉGI SZÁLLÍTÁS	40
6.1. Fő kihívások	40
6.2. Főbb projektek	41
7. HATÁRON ÁTNYÚLÓ	43
7.1. Fő kihívások	43
7.2. Főbb projektek	44
8. ÁTÁLLÁS ALTERNATÍV ÜZEMANYAGOKRA	48
8.1. Fő kihívások	48
8.2. Főbb projektek	48
9. KÖVETKEZTETÉSEK ÉS A KÖVETKEZŐ LÉPÉSEK	51

RÖVIDÍTÉSEK

ABBREVIATIONS

EU	: Európai Unió
EC	: Európai Bizottság
CEI	: Közép-Európai Kezdeményezés
EUSDR	: Az EU Duna Stratégiája
UA	: Ukrajna
RO	: Románia
SK	: Szlovákia
HU	: Magyarország
CBC	: Határon átnyúló együttműködés
NUTS	: A területi egységek statisztikai célú nomenklatúrája
GDP	: Bruttó hazai termék
EV	: Elektromos járművek
ICT	: Egyéni személygépkocsi szállítás
PPT	: Tömegközlekedés
P&R	: Park&Ride –P+R
MaaS	: Mobilitás, mint Szolgáltatás
DRT	: Igény alapú közlekedés
ITS	: Informatikai Szolgáltatások
CBP	: Határátkelők
CE	: Kárpátok Eurorégió
ERDF	: Európai Regionális Fejlesztési Alap
IRP	: Belföldön lakóhelyüket elhagyó személyek
RT	: Vasúti terminál
SWOT	: Elemzés- erősségek, gyengeségek, lehetőségek és veszélyek
TO	: Tematikus célkitűzések
3SI	: 3 tenger kezdeményezés
EUSDR	: EU Duna Régi stratégiája

BEVEZETŐ

Európai Határrégiók Szövetsége (AEBR)

Martin GUILLERMO RAMIREZ,

az Európai Határrégiók Szövetségének (AEBR) főtitkára



Szakmai és személyes szempontból is nagyon közel érzem magam a Kárpátok Együttműködéséhez. Már egy ideje volt alkalmam részt venni a Kárpát-medencei stratégia kidolgozásában, ahol számos szempontot együtt tekintettünk át, és felfedeztük a határon átnyúlóan együttműködés, a koordináció és a polgároknak nyújtott szolgáltatások közös és valódi akaratát egy összetett és kihívást jelentő térségben. Az egymást követő válságok, akadályok nem segítettek, de a projektben részt vevő partnereknek sikerült megvalósítaniuk a projektet, miután rengeteg nehézséget leküzdöttek, megszervezték a szükséges találkozásokat és előkészítették az elvárt eredményeket. Ez újabb jele a Kárpátok Eurorégió és partnerei dinamizmusának. Ebben az esetben az ukrán, magyar, szlovák és román érdekeltek egyesítették erőforrásaikat és elvárásaikat egy közös Mobilitási Terv kidolgozásában.

Az elsődleges kihívást a közlekedési infrastruktúra költségei jelentik. Ez egy költséges ágazat, ugyanakkor nagyon is szükséges, ahol az EU támogatása sokat segíthet, akár csak a nemzetközi együttműködés egyéb forrásai. A második kihívás a fővárosok és a főbb városi központok befolyása a nagy közlekedési hálózatok kialakításában. Nagyon gyakran a határ menti régiókat nem veszik teljes mértékben figyelembe a határokon átnyúló hálózatok tervezésekor. A fővárosok érdekei dominálnak, ami ésszerű is, mivel nekik van közük a nemzeti fősodrású politikákhoz.

Azonban a határokon átnyúló helyzetet is figyelembe kell venni, legalábbis mielőtt bizonyos infrastruktúrák végleges helyéről döntenénk a határok közelében vagy azokon túl.

Miért kevésbé befolyásosak a határ menti régiók? Nos, általában kevésbé lakottak, néha nagyon periférikusak. Ugyanakkor Európa az integrációját a kohézióra alapozza, amely területi kohéziót is jelent, és ez azt jelenti, hogy minden régiót fejleszteni kell. A kevésbé lakott és periférikus területek is számítanak, és a polgároknak joguk van ugyanolyan szolgáltatásokat élvezni, mint a központibb területeken élőknek. Továbbá a határ menti régiók döntő fontosságúak az integráció szempontjából. Még mindig szükségük van egy minimális infrastrukturális környezetre ahhoz, hogy 360°-os jövőképet alakíthassanak ki, és élvezhessék a szomszédaikkal való fenntartható és hatékony, határokon átnyúló együttműködés által az élet minden területén megnyitott lehetőségeket, függetlenül attól, hogy „kemény” vagy „puha” határral rendelkeznek.

Hogyan várhatjuk el a polgároktól, hogy átjöjjenek a határon dolgozni, vásárolni, üzletelni vagy bármi mást tenni, ha több órára van szükségük ahhoz, hogy kevesebb, mint száz kilométert utazzanak személygépkocsival (ahol az országok között egy „kemény” határátkelés van)? Hosszú várakozási idő, túlzott függőség a magángépjárművektől a nem túl jó utakon, a multimodalitás és a modern eszközök hiánya. Ez óriási feladat, de a térség más határon átnyúló struktúráinak - például a Felső-Prut Eurorégió és sok más európai régió - tapasztalataiból is tudjuk, hogy ezek a közlekedési infrastruktúra hiányosságok Európa-szerte, de különösen a periférikus, legkülső, hegyvidéki régiókban, többnyire a határ menti területeken, mind az elsődleges, mind a másodlagos hálózatokban fennállnak. Ezért nagy örömmel üdvözljük ezt a Kárpátok kezdeményezést, amely egy átfogó Mobilitási terv kidolgozására irányul a régió számára, négy ország (három EU-tagállam és egy rendkívüli körülmények között tagjelölt ország), különböző régiók és rengeteg partner bevonásával. Reméljük, hogy a szomszédos országokból még többen csatlakozhatnak a jövőbeli kezdeményezésekhez.

Milyen ajánlások lennének erre a projektre az AEBR szempontjából? Először is, folytassuk ezt a munkát. Rövid távon nem gondolhatunk egy átfogó közúti és vasúti hálózatra ebben a régióban,

de tovább kell dolgoznunk ezért. Addig is rövid és középtávú megoldásokat kell találnunk, és a MOBI projekt további kezdeményezéseket inspirált, a kerékpárutak erőteljes fejlesztésétől kezdve egy kisebb regionális repülési projektig. A projekt felülvizsgálta a vasúti, közúti és vízi közlekedési hálózatokat, a légi ágazatot, az utasok tömegközlekedésének biztosítását és a határokon átnyúló együttműködés szerepét is. Egyidejűleg hatékonyan tükrözte az éghajlatváltozás hatását és az alternatív és fenntartható üzemanyagokra való áttérés szükségességét.

A projektpartnerek határozottan elkötelezték magukat amellet, hogy a projektjelentések, nyilatkozatok és tervek készítésétől egy gyakorlatiasabb megközelítés felé mozdulnak el, amelynek célja, hogy több ember jusson el egyik helyről a másikra megfizethető és fenntartható módon az egész Kárpát-régióban és azon túl. Stratégiai szempontból bölcs lenne megfontolni bizonyos célcsoportokat és a közlekedési hálózat teljes körű kereskedelmi célú és közszolgáltatási jellegű használatának kombinálását különböző kategóriákban: teljes prioritást élvezne például az egészségügyi és sürgősségi célcsoportok, tűzoltók és szervátültetésre szánt szervek szállítása; egy második kategória a koordinációs üléseken és egyéb feladatokon részt vevő köztisztviselők, egyetemek képviselői és üzletemberek; egy harmadik pedig a közigazgatás által szervezett turistacsoportok (magas szintű, sport, egészségutazás, de családok és barátok is) számára.

Másrészt ezek a kezdeményezések azt is jelenthetik, hogy a fiatalok számára növekednek a régióban maradás lehetőségei. Ellenkező esetben elgondolkodhatnak a távozáson, és nem engedhetjük meg magunknak ezt az agyelszívást, a tehetségek elvándorlását a régióinkból. Ehhez olyan innovatív, vonzó (de megvalósítható) kezdeményezéseket kell kínálnunk, mint a kis regionális repülőterek hálózata, a tiszta energiára való drámai áttérés és így tovább. Ez nem irreális, sőt, valószínűleg elengedhetetlen.

Ami az elektromos repülőgépeket illeti, azt is javasolták, hogy az általános közlekedési szemléletet a fosszilis tüzelőanyagokról a villamos energiára kell átállítani. Ez a vasúti és vízi közlekedésben már megtörtént, a közutak terén is halad, de a légi közlekedésben még általánossá kell válnia. Európa- és világszerte egyre több kezdeményezés van. Mi is követünk közülük néhányat, különösen, ha azokban országhatárokon átívelő partnerek vesznek részt. Különösen érdekes esetek vannak Skandináviában, az alpesi régióban és néhány mediterrán országban. Más kezdeményezéseket is figyelemmel kísérünk, mint például az USA és Kanada közötti Észak-nyugati Gazdasági Fejlesztési Régiót. Mindezen kezdeményezések erős koordinációja jelentősebb lobbierőt és a nemzeti és európai mainstreaming programok befolyásolásának lehetőségét jelentené, valamint az ipar jelentős szereplőinek bevonását.

Az elektromosságra való összpontosítás szükségszerűen a hidrogén felé terelne minket. Most mindenki erről beszél, de a zöld hidrogénre kell összpontosítanunk, és be kell zárunk ezt a kört. A kis regionális repülőterek javasolt hálózata is példa lehet a körkörös megközelítésre: továbbra is szolgálhatná a légi ágazatot (de zöldebben), és más felhasználási módokat is ki lehetne jelölni ezekhez az infrastruktúrákhoz, például zöld hidrogénüzemeket (vagy terminálokat/állomásokat). Lehetnének „mini csomópontok” a légi közlekedés és a multimodális (vonat, busz, egyéb) közlekedés számára. Még az e-teherszemélygépkocsik is jöhetnének, hogy feltöltsék akkumulátoraikat. Egy ilyen összetett projekt, amely a közlekedést, a fenntartható üzemanyagokat, a zöld hidrogént stb. érinti, páneurópai megközelítést igényel. Erősen ajánlott lenne számos Interreg-projekt több európai határterületen, amelyeket egy Interreg Europe ernyőkezdeményezés koordinálna, valamint az intelligens kommunikáció az iparral, az intézményekkel és a polgárokkal a szoros partnerségek és kötelezettségvállalások kialakítása érdekében.

Nem feledkezhetünk meg arról, hogy ez a projekt Ukrajnát is érinti. A közlekedés javulása Ukrajna nyugati részén pozitívan hatna az ország többi részére, különösen egy háború utáni, még kiszámíthatatlan forgatókönyv szerint. Az igények azonban sürgetők, és egy összehangolt európai közlekedési megközelítés az EU és Ukrajna határán, széles Kárpátok perspektívával, minden érintett polgár számára előnyös lenne.

Berlin, 2023. augusztus 25.

MOTIVÁCIÓ

A Magyarország, Szlovákia, Románia és Ukrajna határ menti régióra vonatkozó határon átnyúló Mobilitási terv (a továbbiakban: Mobilitási terv) azzal a céllal készült, hogy az integrált Kárpátok határ menti makrorégióban meglévő személy- és áruforgalmi rendszereket fejlessze, és a meglévő, korszerűsítésre és fejlesztésre szoruló infrastruktúrával együtt elérje e közlekedési rendszerek működésének stabilitását (fenntarthatóságát).

A Mobilitási terv 4 ország 8 regionális és szubregionális szintű határ menti közigazgatási-területi egységére terjed ki:

- Szabolcs-Szatmár-Bereg vármegye (Magyarország);
- Kassai és Eperjesi önkormányzati régiók (Szlovákia);
- Szatmár és Máramaros megye (Románia);
- Kárpátalja, Ivano-Frankivszk és Chernivtsi régiók (Ukrajna).

A Mobilitási terv fizikailag és földrajzilag a Kárpátok Eurorégió területének jelentős részét fedi le, amely a legnagyobb Európában - Ukrajna, Magyarország, Szlovákia, Románia, Lengyelország határ menti régióinak interregionális társulása, amely 1993-ban alakult azzal a céllal, hogy a Szovjetunió és a Varsói Szerződés országainak összeomlása után, a 20. század 80-as éveinek végén és 90-es éveinek elején a Kárpátok makrorégió országaiban a reformok és az európai integrációs folyamatok körülményei között biztosítsa a regionális és helyi fejlődés és a határokon átnyúló együttműködés stabilitását és biztonságát.

Ennek megfelelően a Mobilitási terv bizonyos értelemben kapcsolódik a 2013-2015-ben kidolgozott „Kárpátok Eurorégió Stratégia 2020 & azon túl” 2023-ra vonatkozó jelenlegi állapotához. A Mobilitási terv teljes mértékben összhangban van az említett stratégiával:

- A Kárpátok Eurorégió fejlődésének stratégiai víziójával, mint „egy olyan hely, ahol az emberek szívesen élnek, és ahová érdemes ellátogatni”; ahol a fenntartható fejlődést szisztematikusan biztosítják a gazdasági, társadalmi, kulturális, környezetvédelmi és Mobilitásfejlesztés révén.
- A Kárpátok Eurorégió 4 stratégiai fejlesztési céljának egyikével: „Kompakt, zöld, tiszta, jól összekapcsolt, biztonságos régió”.
- A Kárpátok Eurorégió 6 stratégiai fejlesztési prioritásának egyikével: „A Kárpátok Eurorégió jól összekapcsolt és hatékony határrendszere”.
- A stratégia 3 ágazatközi prioritásának egyikével: „A határokon átnyúló együttműködés (CBC) és az intézményi kapacitás megerősítése”.

A Mobilitási terv összhangban van a „Kárpátok Eurorégió Stratégia 2020 és azon túl” című dokumentumban ajánlott, a 2016-2020 közötti időszakra vonatkozó lehetséges közös határon átnyúló projektek indikatív listájával.

A Mobilitási terv a „MOBI: Korszerű határok infrastruktúra - sikeres Kárpátok Régió” című projekt keretében, amely az EU pénzügyi támogatásával, az Európai Szomszédsági Eszköz (ENI) Magyarország-Szlovákia-Románia-Ukrajna Határon Átnyúló Együttműködési Program 2014-2020 keretében valósul meg. A MOBI projektet egy nemzetközi szervezetekből álló konzorcium valósítja meg, amelynek tagjai regionális és kistérségi helyi önkormányzati szervek, szakértői és szakosodott szakmai intézmények: Szabolcs-Szatmár-Bereg Vármegyei Önkormányzata (Magyarország); Kassai Önkormányzati Régió (Szlovákia); Máramaros Megyei Tanács és Szatmár Megyei Területi Igazgatási Egység (Románia); Regionális Fejlesztési Intézmények Nemzetközi Szövetsége IARDI (Ukrajna); Kárpátalja Régió Helyreállítási és Infrastruktúra-fejlesztési Szolgálat (Ukrajna).

A MOBI projekt átfogó célja az volt, hogy a határ menti infrastruktúra és a releváns határátkelőhelyek (különösen az Ukrajnával közös határoknál) javítása révén stabil platformot teremtsen a személyek és áruk hatékony, határokon átnyúló mobilitásához; a regionális és helyi önkormányzati szervek együttműködésének erősítése a szakértői, szakmai és projektervezési szervezetekkel a célzott Kárpátok határ menti régióban. A meghatározott közös határokon átnyúló együttműködés célja a személyek és áruk határokon átnyúló mobilitásának minőségi javítása a vonatkozó elfogadott határozatok előkészítése és elfogadása, valamint infrastrukturális és technológiai projektek végrehajtása révén mind a közlekedési és határ menti infrastruktúra, mind a nemzetközi közúti, vasúti és légi közlekedési kapcsolatok javítása és bővítése terén a Kárpátok célrégióban.

Különösen érdemes megjegyezni, hogy a MOBI projekt fent jelzett általános célja és célkitűzései már régóta kapcsolódnak az Európában és általában a világban bekövetkezett radikális geopolitikai változásokhoz, amelyeket a 2022. február 24-én kezdődött orosz-ukrán háború okozott. Ugyanakkor, éppen a folyamatban lévő teljes körű háború következtében, amely a II. világháború utáni legnagyobb katonai konfliktussá vált Európában és a világon, több ezer kilométeres frontokkal és több ezer egységnyi nehézfegyverzet, gigantikus mennyiségű lőszer felhasználásával, több millió katona részvételével, valamint az ukrán menekültek (több mint 8,5 millió ember) külföldre irányuló, soha nem látott mértékű menekültáradata (több mint 8,5 millió ember) és a Nyugat-Ukrajna hátsó régióiba kényszerből kitelepített személyek (IDP) megjelenése miatt a Projekt célja és céljai még aktuálisabbá váltak.

Ugyanakkor nemcsak a „személyek és áruk határokon átnyúló mobilitásának javítása” iránti igény nőtt meg jelentősen a Kárpátok célrégióban, hanem sürgősen szükségessé vált a nemzetközi áru- és személyszállítás radikális átalakítása is a közép-, nyugat- és délkelet-európai fő logisztikai láncok mentén, beleértve a Kárpátok makrorégiót is. Az ukrán gabona világpiacra történő külföldi szállításával kapcsolatos válság kialakulásával és súlyosbodásával ez az igény csak fokozódott.

Jelenleg már zajlik a nemzetközi áru- és teherszállítási láncok átformálása, mind a logisztika, mind a szállítási típusok tekintetében. A személyszállítási útvonalak száma az Ukrajnából az európai országokba irányuló több millió menekült távozása és migrációja miatt növekszik. Az európai közúti és vasúti áruszállítási infrastruktúra terhelése tovább növekszik, beleértve a Kárpátok térségét is. Az orosz-ukrán háború frontjain zajló katonai műveletek időtartamával kapcsolatos bizonytalanság, a háború utáni Ukrajna újjáépítésére és helyreállítására vonatkozó tervek, az európai integrációs folyamatok és a NATO-hoz való csatlakozás tervei csak növelik a fokozott szállítási igényt az EU országaival közös nyugati határain keresztül, és különösen a Kárpátok makrorégió területén keresztül.

Azt is meg kell jegyeznünk, hogy a MOBI projekt partnerei országaik közigazgatási struktúráit többnyire a NUT-3 közigazgatási-területi egységek szintjén képviselik: vármegye/ megye Magyarország és Románia és; régió és megye - Szlovákia és Ukrajna. Ezért bizonyos korlátok vannak a nemzetközi (határokon átnyúló) jellegű kompetenciák, döntések és intézkedések tervezésében. Ugyanakkor a MOBI projekt meghatározott politikai partnerei a megfelelő nemzeti (nemzetközi) kormányzati szinteken hozott döntések elfogadására (nemzetközi szintű koordinációjára) vonatkozó javaslatokkal is előállhatnak. Ez nemzetközi jelentőségű autópályák és utak építéséről és/vagy korszerűsítéséről, ellenőrző pontok megnyitásáról vagy korszerűsítéséről, vasúti és légi útvonal létesítmények korszerűsítéséről vagy építéséről, a vízi közlekedés (Tisza - Duna) területén végzett kutatás-fejlesztésről stb. szól.

Lehetséges, hogy a MOBI projekt elindítja a régóta várt változásokat az Ukrajna nyugati határain (az EU keleti határain) a nemzetközi közlekedés, kereskedelem és emberi kommunikáció akadályainak csökkentésében - annak érdekében, hogy felgyorsuljon az áruk és a munkaerő mozgása Európa központjában, és növelje Ukrajna képességét a regionális és globális biztonsági kérdések sikeres megoldására a demokratikus Nyugat közös civilizációs értékeinek védelme mellett.

Ennek a dokumentumnak az a célja, hogy javítsa az utasok és az áruk áramlását, miközben nagymértékben támogatja a fenntartható mobilitási mintákat a Magyarország-Szlovákia-Románia-Ukrajna határ régióban, beleértve a következő közigazgatási egységeket: Szabolcs-Szatmár-Bereg vármegye (HU), Kassa és Eperjes régió (SK), Máramaros és Szatmár megye (RO), valamint Kárpátalja, Ivano-Frankivszk és Chernivtsi (UA) megyék. A nyolc közigazgatási egységet magába foglaló területre ebben a dokumentumban „határokon átnyúló régió” -ként hivatkozunk.

A Határon Átnyúló Mobilitási Terv a MOBI projekt keretében vagy azzal párhuzamosan kidolgozott egyedi (megyei, regionális szintű) Mobilitási tervek szinergiája, de korrelációja is.

A MOBI projektet nemzetközi konzorcium valósítja meg, amely regionális önkormányzati szerveket és szakmai intézményeket foglal magába, nevezetesen: „IARDI” Regionális Fejlesztési Intézmények Nemzetközi Szövetsége (Ukrajna), Szabolcs-Szatmár-Bereg Vármegye Önkormányzata (Magyarország), Kassa Önkormányzati Régió (Szlovákia), Máramarosi Megyei Tanács (Románia), Szatmár Megyei Területi Közigazgatási Egység (Románia) és Kárpátalja Régió Helyreállítási és Infrastruktúra-fejlesztési Szolgálat (Ukrajna).

A projekt célja: fenntartható platform létrehozása az emberek és áruk hatékony határokon átnyúló Mobilitásához a közlekedési és határmenti infrastruktúra fejlesztésével, a kormányok és a szakmai szervezetek közötti együttműködés erősítésével, amelyek célja a közlekedési kapcsolatok fejlesztése Ukrajna, Románia, Szlovákia és Magyarország határ menti régióiban. A projekt egy közös Mobilitási terv kidolgozását irányozza elő, amely magában foglalja az egyes határmenti régiók regionális terveit a közlekedés és a határinfrastruktúra területén, a vasúti szolgáltatások fejlesztését, a nemzetközi légi szolgáltatásokat stb.

Várható eredmények: a projekt a közlekedési és határinfrastruktúra fenntartható és hatékony fejlesztésének stratégiai megközelítését tervezi több megvalósíthatósági tanulmány kidolgozásával és egy kísérleti infrastrukturális projekt megvalósításával Ukrajnában, nevezetesen 4,350 km kerékpárút rekonstrukciójával. A projekt eredményeként növekedni fog az áruk és a vállalkozások mobilitása, valamint a gazdasági fejlődés és a továbbfejlesztett infrastruktúra miatt várhatóan nőni fog a határmenti régiókba érkező turisták és látogatók száma is.

A MOBI projektet a Magyarország-Szlovákia-Románia-Ukrajna ENI Határon Átnyúló Együttműködési Program 2014-2020 finanszírozza. További információ: <https://huskroua-cbc.eu/>

A MOBI projektet a Magyarország-Szlovákia-Románia-Ukrajna ENI Határon Átnyúló Együttműködési Program 2014-2020 finanszírozza. További információ: <https://huskroua-cbc.eu/>

Ez a stratégiai dokumentum nem csak a tágabb európai terület és a határon átnyúló régiók közötti kapcsolatokra összpontosít, és arra, hogy ezeknek hogyan kell alkalmazkodniuk az említett új közlekedési mintákhoz, hanem kiemelten foglalkozik a határokon átnyúló együttműködés javítását célzó interregionális áramlásokkal, a területi kohézióval, a fenntartható gazdasági növekedéssel és a jobb életminőség előmozdításával.

STRATÉGIAI KONTEXTUS

Az **EURÓPAI KÖZLEKEDÉSI ÁGAZAT GERINCÉT KÉPEZŐ EURÓPAI TEN-T HÁLÓZAT** létfontosságú szerepet játszik az Európán belüli és az Európán keresztül történő személy- és áruszállítás áramlásának javításában. A TEN-T fő feladata a gazdasági növekedés és a versenyképesség ösztönzése az egységes európai gazdasági kereskedelmi térségben a hatékony multimodális nagysebességű útvonalaknak és az áruk akadálymentes tranzitjának köszönhetően a projekt tagországainak és a szomszédos országoknak a területén. A TEN-T hálózat legutóbbi, 2022 júliusi felülvizsgálata olyan módosításokat tartalmaz, amelyek javítják és kiterjesztik a kapcsolatokat egyes harmadik országokkal (azaz Ukrajnával, Moldovával), és csökkentik a másokkal (azaz Oroszországgal és Fehéroroszországgal) való kapcsolatok javítására irányuló érdeklődést. Ukrajna stratégiai szerepét a nemzetközi átalakulási közlekedési folyamatokban megerősíti, hogy logisztikai útvonalai bekerültek a transzeurópai közlekedési hálózatba (TEN-T), és Ukrajna törekszik az uniós tagjelölti és a Három Tenger Kezdeményezésben részt vevő partneri státuszra.

A hálózat 9 tematikus folyosóból áll (lásd a térképet), amelyek Európa-szerte biztosítják a kelet-nyugati és észak-déli összeköttetéseket. Minden tematikus folyosó egyedi közúti, vasúti és belvízi folyosókból áll, a megfelelő kikötőkkel, repülőterekkel és vasúti-közúti multimodális terminálokkal együtt. A TEN-T hálózat 2 rétegből áll, a törzshálózatból (beleértve a kibővített törzshálózatot is), amely a transzeurópai közlekedési hálózat legfontosabb csomópontjait és kapcsolatait képviseli, valamint az átfogó hálózatból, amely egy egész Európára kiterjedő hálózat, amely biztosítja az Unió valamennyi régiójának hozzáférhetőségét és összeköttetését, beleértve a legkülső régiókat és a távoli területeket is. A teljes TEN-T hálózat véglegesítésének határideje 2050, köztes mérföldkövekkel 2030-ban és 2040-ben (lásd a táblázatot), és ezek a fejlemények várhatóan az üvegházhatást okozó gázok kibocsátásának 0,4% -os csökkenéséhez és a GDP 2,4% -os növekedéséhez vezetnek 2050-ig.

ÁBRA A 1 TEN-T FEJLESZTÉSI ÜTEMTERVE



Európai szinten a TEN-T hálózatot az **EUROVELO** hálózat egészíti ki, amely több országot összekötő nagy távolságú kerékpáros folyosók kiterjedt hálózata. A kerékpározást a 2021-es frissítés során nem integrálták teljes mértékben a TEN-T hálózat irányelveibe, ezért az EuroVelo az alternatív közlekedési módok fő európai hálózata, amely jelenleg 17 folyosót és 45 000 km-t foglal magába. A hálózat teljes kiépítése után a tervek szerint eléri a 90 000 km-t. Ezek a folyosók potenciálisan a nemzeti és helyi kerékpáros útvonalak vagy hálózatok gerincét képezhetik, miközben vonzó márkát jelentenek az európai kerékpáros turizmus számára.

A **PÁRIZSI EGYEZMÉNY** egy jogilag kötelező érvényű nemzetközi éghajlatváltozási szerződés, amelyet az ENSZ éghajlatváltozási konferenciáján (COP21) fogadtak el Párizsban, Franciaországban, 2015. december 12-én. Az egyezmény fő célja a globális hőmérséklet-emelkedés „jóval a” 2 °C határérték alatt tartása, valamint a hőmérséklet-emelkedés 1,5 ° C-ra történő korlátozására irányuló erőfeszítések fenntartása az iparosodás előtti értékekhez képest. A megállapodás kulcsfontosságú szempontjaira építve az EU kidolgozta az **EURÓPAI ZÖLDMEGÁLLAPODÁST**, egy új európai szintű stratégiát a fenntartható fejlődés biztosítására. A zöld technológiákon és fenntartható megoldásokon alapuló fejlődés előmozdítására összpontosít annak érdekében, hogy 2050-re elérje a klímasemlegességre vonatkozó célkitűzést. A paktum számos fő kihívást határoz meg a következő évtizedekre, mint például: tiszta energia, fenntartható ipar, építés és felújítás, valamint fenntartható mobilitás. A Határokon Átnyúló Mobilitási terv szempontjából a legfontosabbak a mobilitásra meghatározott intézkedések és célok, azaz a közlekedéssel kapcsolatos ÜHG-kibocsátás csökkentésének legalább 90% -nak kell lennie az 1990-es értékekhez képest, hogy jelentősen hozzájáruljon a klímasemlegességhez.

Az Európai Zöld Megállapodás (EU 2019) és a Párizsi Egyezmény (2015) szempontjából a közlekedés a globális éghajlatváltozás egyik fő mozgatórugója. Az EU közlekedési biztosa, A. Vălean által az európai zöld megállapodás 2019. december 11-i bejelentésének napján tett nyilatkozat, amely hangsúlyozza annak szükségességét, hogy a távolsági személy- és áruszállítást a közutakról a vasúti és vízi szállításra helyezték át multimodális technológiák alkalmazásával, alapvető fontosságú a MOBI számára. Ez kulcsfontosságú a MOBI projekterület számára, mivel ez az a zóna, ahol a legmagasabb a túlmelegedés a Föld összes kompakt életterülete között, amit az elmúlt évtizedben megfigyeltek.

Az Európai Bizottság 2020 decemberében indította útjára a **FENNTARTHATÓ ÉS INTELLIGENS MOBILITÁSI STRATÉGIÁT**, amelynek célja, hogy iránymutatást adjon a mobilitás európai szintű fejlesztéséhez, különös tekintettel a Covid-19 mobilitásra gyakorolt hatásaira és a világjárványból eredő igényekre. A stratégiát egy 82 kezdeményezésből álló cselekvési terv egészíti ki, amelynek célja a mobilitás tervezésének irányítása a következő években. A stratégia fő célkitűzései a fenntarthatóság, az intelligencia és az ellenálló képesség, amelyek mindegyike a zöld megállapodás megfelelő mobilitással kapcsolatos célkitűzését követi. A stratégia 3 pillért javasolt az ambiciózus cél eléréséhez: i. Minden szállítójárműnek fenntarthatóbbnak kell lennie; ii. Fenntartható alternatívák, amelyeket széles körben elérhetővé kell tenni egy multimodális közlekedési rendszerben; iii. Ösztönzőket kell kidolgozni a tervezett átmenet támogatása érdekében.

Ez a három célkitűzés támogatja egymást egy zöld, összekapcsolt, automatizált multimodális és akadálymentes mobilitás kialakításában, miközben 2050-ig a Covid19-világjárvány által okozott válságot is felhasználja a teljes közlekedési rendszer és a mobilitás modernizációs és dekarbonizációs folyamatainak felgyorsítására. Ennek az eredménynek az elérése érdekében a stratégiába több célt és mérföldkövet is belefoglaltak:

2030-ra:

- Legalább 30 millió nulla károsanyag-kibocsátással működő személygépkocsi az európai utakon
- 100 klímasemleges európai város
- Európa-szerte megduplázódott a nagysebességű vasúti forgalom
- Széleskörű automatizált mobilitás
- Zéró kibocsátású, forgalomba hozatalra kész tengeri hajók
- Az 500 km-nél rövidebb utakra tervezett kollektív szállításnak karbonsemleges kibocsátással kell rendelkeznie

2035-re:

- Nagy, nulla károsanyag-kibocsátású repülőgépek megjelenése a piacon.

2050-re:

- Szinte minden személygépkocsi, busz és nehéz tehergépjármű nulla károsanyag-kibocsátású jármű
- A vasúti árufuvarozás megduplázódása
- A multimodális, teljesen működőképes TEN-T (Transzeurópai Közlekedési Hálózat) a fenntartható és intelligens közlekedésért, nagy sebességű összeköttetéssel

A HÁROM TENGER KEZDEMÉNYEZÉS (3SI) egy politikailag inspirált, kereskedelmi indíttatású kezdeményezés, amelynek célja a Balti-tenger, az Adriai-tenger és a Fekete-tenger között elhelyezkedő tizenkét uniós tagállam közötti összeköttetés javítása. A kezdeményezést 2014-től kezdődően javasolták, mivel az EU észak-déli tengelyén közös érdek a közlekedési, energetikai és digitális infrastrukturális kapcsolatok fejlesztése. 2022-ben öt célkitűzést határoztak meg a 3Si számára, amelyek közül az egyik a *megbízható, fenntartható és inkluzív* összeköttetésre összpontosított, különösen az adatcsere intelligens megoldásainak létrehozására, valamint a közlekedési, energia- és digitális ágazatokban a csatlakozási hálózatok hatékonyabb és biztonságosabb használatára. Emellett 2019-ben bevezették a **HÁROM TENGER KEZDEMÉNYEZÉS BEFEKTETÉSI ALAPOT**, a kritikus infrastrukturális beruházásokat célzó kereskedelmi alapot, amely felgyorsítja a gazdasági fejlődést, javítja az összeköttetést és az együttműködést az egész régióban. A közlekedési ágazatban az Alap támogatja a közlekedési létesítmények bővítését és a Három-tenger országai közötti új közlekedési kapcsolatok finanszírozását.

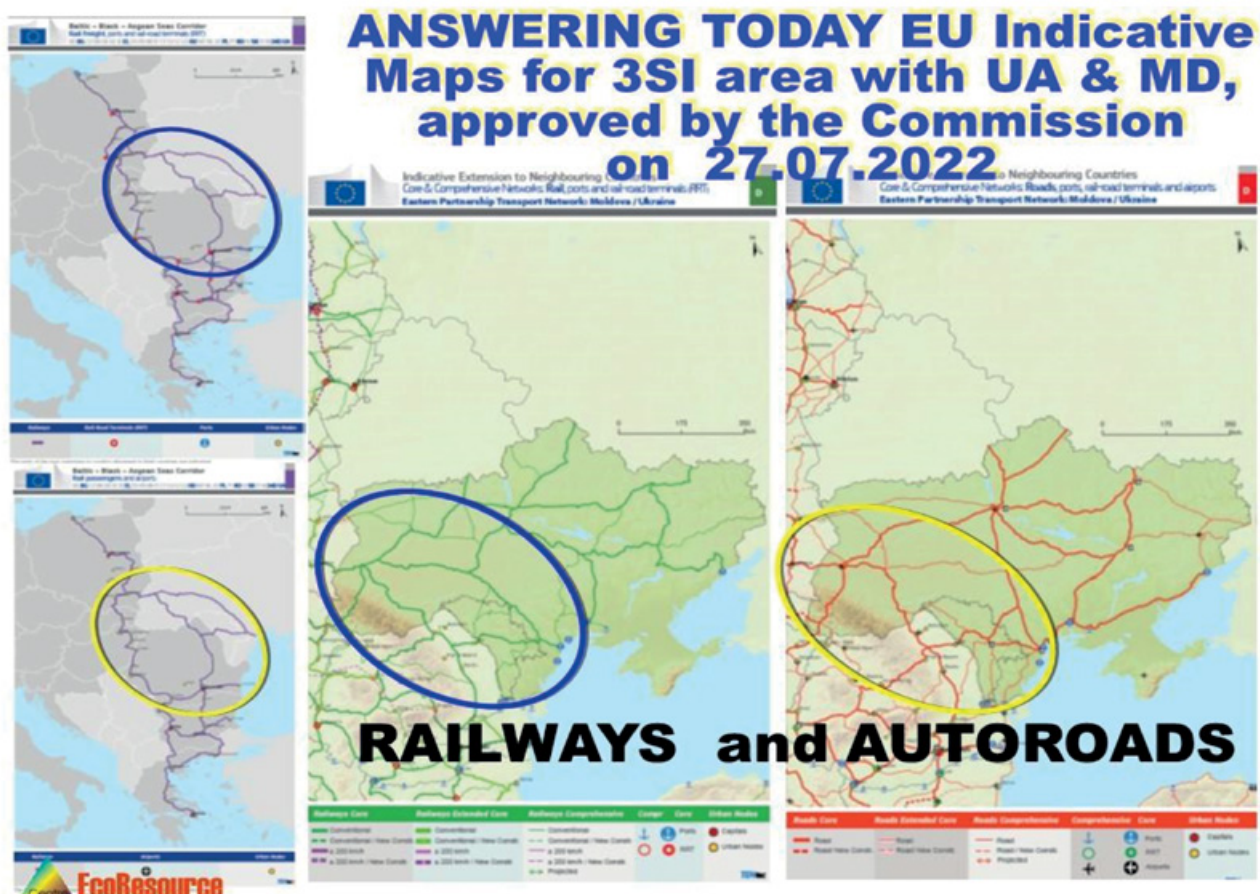
A Mobilitási terv kialakítását befolyásoló legfontosabb tényezők közé tartozik a tagjelölti státusz egyidejű megszerzése az EU-hoz való csatlakozáshoz és a Három Tenger Kezdeményezéssel (3Si) való partnerség Ukrajna (valamint Moldova) által 2022 júniusának utolsó évtizedében. A 3Si 12 uniós országot és stratégiai partnert foglal magában, például az Egyesült Államokat, Nagy-Britanniát, Németországot és Japánt. Ebben a 2016 óta aktívan fejlődő makroregionális struktúrában a MOBI fő feladatai az 1. prioritás alá tartoznak, amely a 3Si országokban a projektekhez vonzó beruházások több mint felét kapja. Jelenleg, 2022-2023-as időszakban a 3Si-t Románia vezeti a projekt befejezéséig. Ugyanakkor a 2021-2022-es időszakban Ukrajna elnökölt az EU Duna Régió Stratégiájában (EUSDR), de ezt a lehetőséget a háború jelentősen korlátozta. Ennek ellenére a projekt néhány kulcsfontosságú eredménye tükröződött a makrorégió vasútfejlesztésének közös felülvizsgálatában, amelyet az EUSDR mind a 14 országának képviselői kidolgoztak.

A Kárpátok teljes területét lefedő egyetlen többszintű irányítási mechanizmus a Kárpátok védelméről és fenntartható fejlődéséről szóló keretegyezmény (**KÁRPÁTOK EGYEZMÉNY**), amelyet hét ország fogadott el 2003 májusában Kijevben, Ukrajnában. Ez az egyezmény a második szubregionális szerződésen alapuló rendszer egy hegyvidéki régió európai szintű védelmére és fenntartható fejlesztésére. A Kárpátok Egyezményre építve a **KÁRPÁTOK RÉGIÓRA VONATKOZÓ MAKROREGIONÁLIS STRATÉGIÁRA VONATKOZÓ** javaslatot 2018-ban nyújtották be az Európai Bizottságnak. A stratégia fő célja a Kárpátok makrorégió versenyképességének és vonzerejének erősítése, egyedülálló természeti és kulturális öröksége és belső fejlesztési potenciálja alapján. A stratégia négy fő prioritási területből áll, amelyek közül az egyik a mobilitásra összpontosít, azaz 3. Koherens Kárpátok: A Kárpátok funkcionális hozzáférhetőségének növelése, különös tekintettel a közlekedési hozzáférhetőség és a digitális hozzáférhetőség növelésére, valamint a mobilitási e-szolgáltatások fejlesztésére irányuló kezdeményezésekre. A MOBI-projekt feladatairól szóló egyezmény alapdokumentuma a 2014-ben elfogadott közlekedési dokumentum.

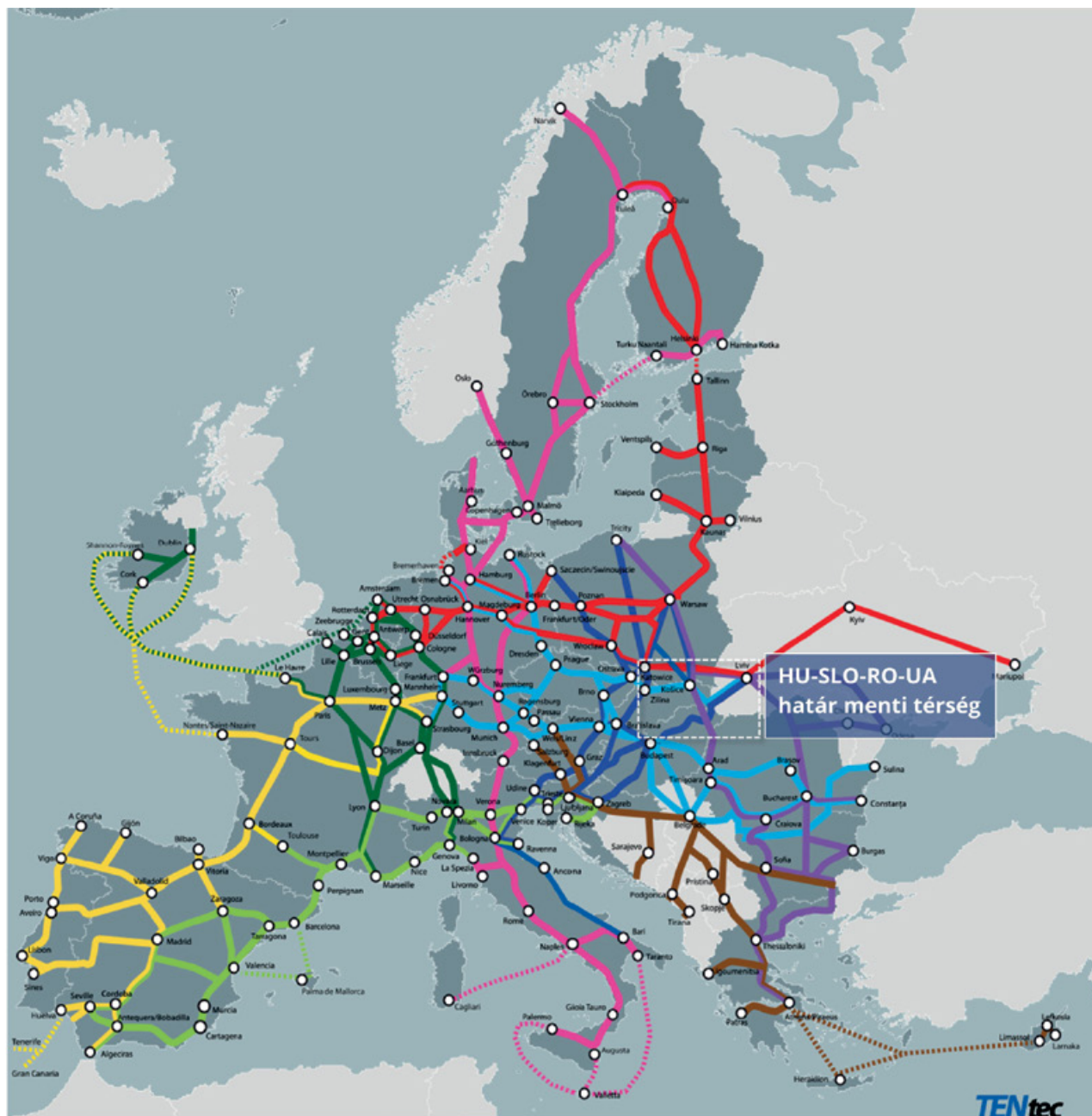
Ugyanakkor a MOBI projektterület a KÍSÉRLETI „FELSŐ PRUT” EURORÉGIÓ területén helyezkedik el, amely Ukrajna Miniszteri Kabinetjének 2002. február 14-i 59-r sz. rendelete alapján felelős a „határokon átnyúló együttműködési mechanizmusok kísérleti fejlesztéséért, mint az európai integráció és a regionális politika kiépítésének elemei”, és amelynek első prioritása 2000-ben került meghatározásra, mint „a közlekedési és kommunikációs infrastruktúra fejlesztése a transzeurópai folyosók és a helyi kapcsolatok szintjén”. Ráadásul Ukrajna és Románia Suceava megyéje (amelyek mindkét eurorégió - „Kárpátok Eurorégió” és „Felső-Prut” - részei) Ivano-Frankivszk és Chernivtsi közigazgatási határainak az ukrán-román határon fekvő Máramaros megyével való konvergenciájának helye az európai kontinens fent említett kárpátaljai földrajzi középpontjától 60 km-re található, de ez szinte a legnagyobb határon átnyúló „fehér folt” az egész Kárpát-Duna régióban.

Végül, a két világháborúban megerősített történelmi céljának megfelelően, a korábban egyetlen államon belül kialakult határrégió keresztléti összeköttetés is fontos a katonai mobilitás biztosítása szempontjából. A MOBI projekt területe (ahol az európai kontinens földrajzi központja a Dilove-Valea Vişeuului ukrán-román határátkelő vasútvonal mellett helyezkedik el) teljes mértékben az EU DUNA RÉGIÓ STRATÉGIA (EUSDR) és a Közép-Európai Kezdeményezés (CEI - a régiót átszelő V Páneurópai Folyosó székhelye a CEI Trieszti Titkárságán található, amelynek országai 1999-ben aláírták a „Fenntartható közlekedés felé a CEI-országokban” című miniszteri nyilatkozatot) területén található. Ezenkívül a MOBI célkitűzései és feladatai teljes mértékben az EUSDR 1b. prioritása alá tartoznak (közúti, vasúti és légi közlekedés), és a MOBI összes résztvevő országának képviselőit magában foglaló felügyeleti csoportja releváns felülvizsgálatokat dolgozott ki ezen közlekedési rendszerek perspektíváinak és fejlesztési feladatainak azonosítására.

A jelzett eredményeket, beleértve a MOBI projekt fejlesztését is, az Európai Bizottság figyelembe vette a TEN-T hálózat bővítésének 2020. július 27-i indikatív térképének módosításaiban, továbbá a MOBI projekt eredményeit elküldték az Európai Bizottságnak, és azok tükröződtek az ukrán vasúti hálózatok TEN-T-be való integrálásának stratégiájára vonatkozó javaslatokban (2023. július 11-i javaslatok).



KÖZLEKEDÉSI KORRIDOROK HÁLÓZATA



TENtec

- | | | |
|---|---|--|
| ● ATLANTI | ● ÉSZAKI TENGER - ALPESI | ● ÉSZAKI TENGER - BALTI |
| ● SKANDINÁV - MEDITERRÁN | ● BALTI - ADRIAI TENGER | ● RAJNA - DUNA |
| ● MEDITERRÁN | ● NYUGAT-BALKÁN | ● BALTI - FEKETE - ÉGEI TENGEREK |

JÖVŐKÉP - 2040



- Egy régió, amely jól kapcsolódik az EU fő közlekedési keretéhez, de hatékony és fenntartható belső kapcsolatokkal rendelkezik.
- Összefüggő kerékpáros útvonalak hálózata folyók, mezőgazdasági utak, alacsony forgalmú utak mentén, vagy akár külön kerékpárutak, amelyek összekötik a főbb turisztikai látványosságokat a fontosabb városokkal.
- Többnyire villamosított teljes vasúthálózat, a fővonalakon 160 km/h feletti haladási sebességgel.
- Hatalmas folyóhálózat, a régió ökológiai gerince – ami áruszállításra, turisztikai szállítmányozásra és kerékpáros túrákra használható.
- A nagyvárosokat szegélyező autópályák és biztonságos gyorsforgalmi utak hálózata.
- "Komplett"* megyei utak hatalmas hálózata, amely távoli területeket köt össze a főbb városi csomópontokkal és a helyi városokkal.
- Regionális repülőterek hálózata, amely jó hozzáférést biztosít az EU kapu-repülőtereire, régió belüli kereskedelmi/üzleti járatokkal.
- Megnövelt határokon átnyúló összeköttetés, amelyet számos határátkelőhely és hatékony határellenőrzési egységek támogatnak, biztosítva az áruk és személyek szabad áramlását.
- Gyorstöltő állomások széles körű elérhetősége a fő közlekedési folyosókon és a városokban, amelyeket többnyire nulla károsanyag-kibocsátású tömegközlekedési flották szolgálnak ki.
- A határ menti nagyobb városok részesülnek a koherens, határokon átnyúló tömegközlekedési szolgáltatásokból (vasút vagy autóbusz).

* A megyei utak tervei olyan jellemzőkön alapulnak, amelyek nagyobb figyelmet fordítanak a gyalogosokra és a kerékpárosokra



1. AKTÍV MOBILITÁS (KERÉKPÁROS ÉS GYALOGOS INFRASTRUKTÚRA)

1.1. FŐ KIHÍVÁSOK

Egy jól összehangolt és közösen fejlesztett, célzott kerékpáros infrastruktúra nagyban hozzájárul az egész határ menti régió fejlődéséhez. Amellett, hogy ideális mobilitási eszköz a turisták számára, közvetlen hatásai érezhetőek a lakossági, társadalmi kohézióban, a helyi gazdaság fejlődésében és az életminőség javulásában. A kerékpáros közlekedés fejlesztése egyúttal a gazdaságfejlesztés hatékony eszköze, vonzó a látogatók és a turisták számára is, hiszen egyszerűen kényelmes és olcsó lehetőséget biztosít egy adott terület megismerésére. A határon átnyúló régióban egyre népszerűbbek a szervezett kerékpártúrák és a közös kerékpáros turistautak.

A kerékpáros turizmus fejlődését az alapvető infrastruktúra hiánya akadályozza, ezért a turizmus szereplői szerint a helyi turizmus sikerének eléréséhez a kerékpáros közlekedési rendszer infrastruktúrájának fejlesztése szükséges. A turizmus alacsony regionális költségvetés-alakító képességének egyik oka tehát az infrastruktúra fejletlensége. A határ menti területek a turizmus szempontjából nem használták ki teljes mértékben az együttműködés lehetőségeit. Ez az együttműködés a határ menti területek, a régió és az egyes termékek fejlődésének perspektíváját nyithatná meg a befektetések vonzása, a tematikus útvonalak fejlesztése, a marketing tevékenységek révén számos területen (2. ábra).

A határrégiót a 19 EuroVelo útvonalnak csak az egyike keresztezi. Az EuroVelo 11 Kelet-Európa Norvégia legészakibb részét köti össze Görögországgal egy meglehetősen egyenes észak-déli irányban, és Eperjest és Kassát keresztezi a határrégióon belül. Az útvonal Nyíregyházától több kilométerre található. Az útvonal Szlovákiában és Magyarországon működésképes, de Lengyelországban, Szerbiában vagy Észak-Macedóniában, valamint Görögországban még vannak befejezésre váró szegmensek.

A szlovák és a magyar régiók az elmúlt 10 évben a kerékpáros infrastruktúrába fektettek, regionális kerékpáros hálózatok kiépítésére törekedve. Kassa és Eperjes lakosai már számos kerékpáros útvonalhoz hozzáférnek, amelyeket civil szervezetek működtetnek és támogatásokból finanszíroznak. A fő probléma itt az, hogy ezek az útvonalak még nem kapcsolódnak össze, és nem alkotnak koherens hálózatot. Magyarország esetében Nyíregyháza már csatlakozott az EuroVelo 11-hez, amely áthalad a tokaji borvidéken. A városokat a környező falvakkal több kerékpáros út (többnyire az úttól elkülönített kerékpársávok) is összeköti. Még Nyíregyháza és Szatmárnémeti (RO) közötti kapcsolat is lehetséges.

A „HUROVELO” határon átnyúló együttműködési projekt keretében a Szatmárnémeti – Csenger és Fehérgyarmat közötti Szamos gáton kerékpárút épült.

A MOBI projekt részeként Péterfalva (Ukrajna) településen belül a Vylok - „Diakovo” ellenőrző pont állami személygépkocsipályán a kerékpárút felújítása valósult meg 4,350 kilométer hosszan. A meghatározott terület a már meglévő kerékpárút folytatása a „Vylok” ellenőrző ponttól Péterfalva községig. Annak érdekében, hogy az elkövetkező években körkörös útvonalat biztosítsanak, a tervek szerint több mint 12 km hosszúságú kerékpárút épül Péterfalva községtől a „Velyka Palad” (Ukrajna) - Nagypalád (Magyarország) határállomásig, valamint a kerékpárutak burkolásának folytatása a „Diakovo” ellenőrző pont irányába, ami kb. 10 km, Vylok községtől Nagyszőlős város irányába, összesen 20 km hosszúságú meglévő és a jövőben újonnan épülő kerékpárút.

Kassa és Eperjes azok a nagyobb városok, amelyek helyi kerékpármegosztó rendszerrel rendelkeznek, míg Szatmárnémeti és Nagybánya fenntartható városi mobilitási terveik alapján készítene ilyen létesítményeket.

1.2. FŐBB PROJEKTEK

MAGYARORSZÁG

- A Tokaj-Tiszabecs kerékpárút fejlesztése
- A Záhony-Vásárosnamény-Csenger-Mátészalka-Nyírbátor-Debrecen közötti 32-es számú kerékpárút jelzőtábláinak kihelyezése. Az útvonal több mint 300 km hosszú. Debrecen város integrálása a nyomvonalba jelentős célpiacot jelent a Felső-Tisza-vidék számára.
- Vásárosnamény, Csaroda, Tákos, Tarpa, Tivadar, Panyola, Kölcse, Nyírbátor, Lónya, Csenger, Cégénydányád, Barabás és Bátorliget kerékpáros túraközpontjainak és pihenőhelyeinek fejlesztése. A pihenőhelyeken mellékhelység, kerékpártároló, esetenként szállás, szerviz, látogatóközpont található.
- Egységes kerékpárpark és kerékpártranszfer szolgáltatás biztosítása a Felső-Tisza-vidéken. Jelentős kerékpárpark biztosítása a Felső-Tisza-vidéken, kerékpáros programok kiszolgálását, kerékpárkölcsonzó hálózat működtetését célozva. Összesen 122 egységes KTM kerékpár áll rendelkezésre a régióban túrázásra, ebből 18 e-bike. Fehérgyarmaton további 100 darab Csepel kerékpár található, amelyek szintén a Felső-Tisza-vidéki kerékpáros flotta részét képezik.
- Helyi és térségi örökség túraútvonalak kidolgozása, túraajavaslatok, javaslatok a potenciális felhasználók számára.
- Árvíztöltésen meglévő kerékpárutak népszerűsítése, a hálózat folyamatos fejlesztése.
- A láp körüli kerékpárutak (Tiborszállás – Nagyecsed – Tyukod – Ura – Csengerújfalú – Csenger – Komlódtótfalu – Nagygéc) fejlesztése és a 49-es és 471-es utak mentén a meglévő regionális kerékpárút-hálózathoz való csatlakozásuk.
- Kerékpárút építése Mátészalka és Ópályi települések között (6 km).
- Tarpát (HU) és Badalót (UA) összekötő kerékpár- és gyalogút építése a Tisza árvízvédelmi töltésén.
- Kerékpárút építése Nyírtass és Ajak települések között.
- Kerékpárút építése Kékcse és Kisvárda települések között.
- Kerékpárutak rekonstrukciója Máriapócs községben.
- Belső kerékpárút építése Kislétán (2,2 km).
- Kerékpárutak építése Tokajtól Tiszalökön keresztül Tiszadadáig.
- Kerékpárút építése Nyíregyháza és Nagykálló települések között.
- Kerékpárutak építése Nyírbátortól Piricsén és Encsencsén keresztül Nyírbéltekig.
- Kerékpárút építése Nyírbéltek – Ömböly – Bátorliget települések között.
- Határon átnyúló kerékpárút építése Nyírbátor – Nyírvasvári – Terem – Bátorliget – Vállaj – Csalános – Nagykároly (HU – RO) útvonalon.
- Tiszakóród (HU) – Vári (Вари) (UA) között határon átnyúló kerékpárút építése.
- Kerékpárút építése Balkány és Szakoly települések között.
- Hajdúdorog - Újfehértó - Nagykálló és Nyíregyháza -Újfehértó - Téglás kerékpárutak építése.
- Szakoly - Nyírmihálydi - Nyírlugos települések közötti kerékpárút építése.

ROMÁNIA

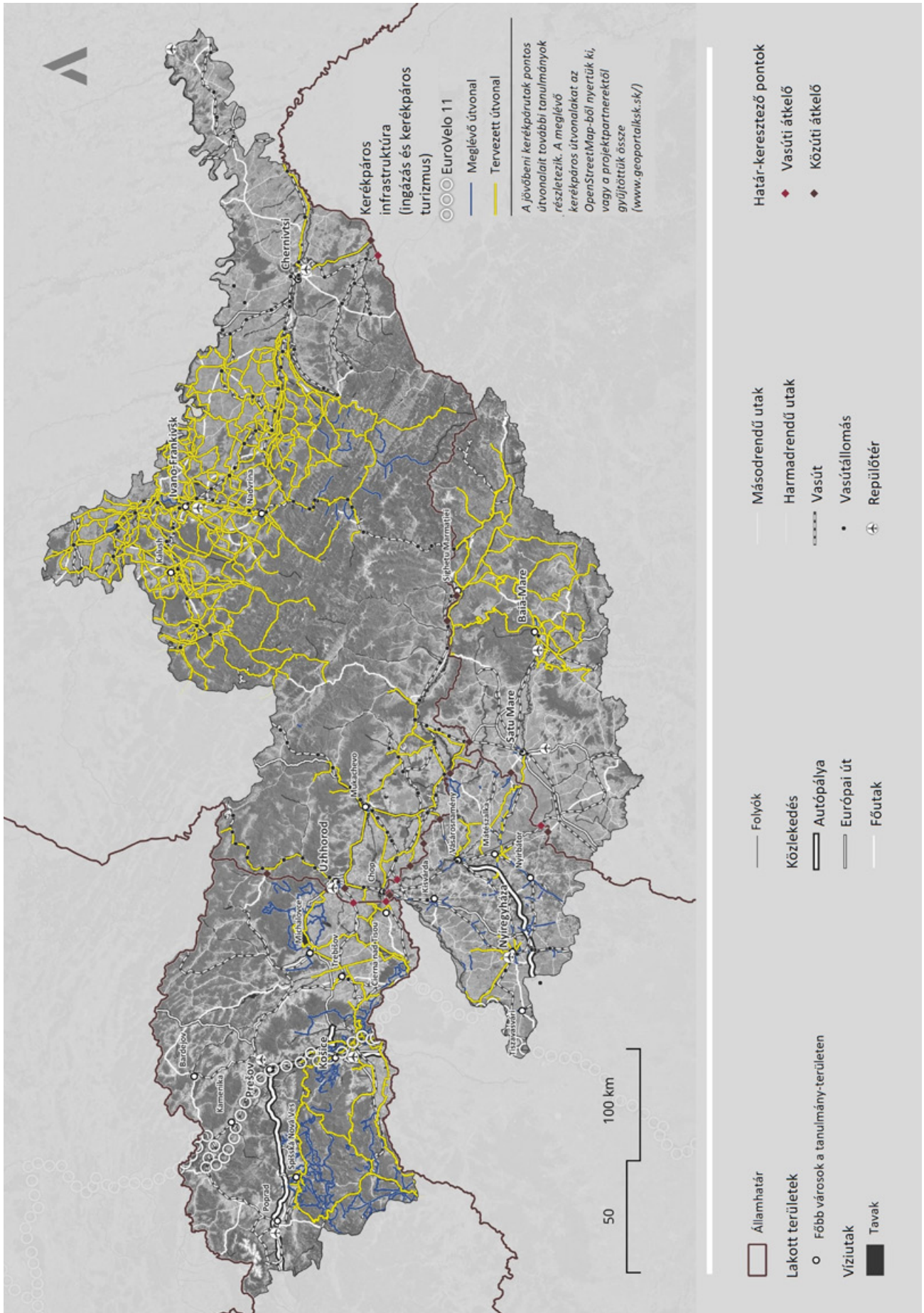
- A Szatmárnémeti – Csenger – Fehérgyarmat kerékpárutak meghosszabbítása a) Mátészalkáig b) Nyíregyházáig.
- Kerékpáros turizmus és ingázó hálózat kialakítása Szatmárnémeti önkormányzati területén.
- Szamos - Tisza Zöld út (kerékpárutak Csaptól Szatmárnémetiig és Nagybányáig).
- Kerékpáros útvonalhálózat kialakítása Máramaros megyében.

SZLOVÁKIA

- A kassai régió kerékpáros útvonalainak összekapcsolása (Kassán keresztül).
- A Latorica folyó hídjának fejlesztési tanulmánya (kerékpárút UA és HU felé).
- Kerékpáros útvonalak fejlesztése a kassai régió kisebb városai mentén: Slovenské Nové Mesto / Sátoraljaújhely, Trebišov / Tóketerebes, Michalovce / Nagymihály és Sobrance / Szobránc.
- Kassa Önkormányzati Régiója által támogatott helyi kerékpármegosztó és kerékpárkölcsonzó rendszerek.
- Kassa Önkormányzati Régió összekapcsolása a tokaji turisztikai célponttal (HU).
- Az Eurovelo 11 befejezése, kerékpáros infrastruktúra Kassán.
- Kerékpármegosztó rendszerek fejlesztése Szatmárnémetiben, Nagybányán és Kassán (Antik – magánüzemeltető).

UKRAJNA

- Kerékpárutak rekonstrukciója és rendezése Kárpátalja területén, nevezetesen:
 - az M06 személygépkocsipálya mentén Kijev - Csap a Mali Selmence ellenőrzőponttól (Ukrajna) - Sztrumkivka - Ungvár - Munkács - Szvaljava.
 - az M23 személygépkocsipálya Beregszász - Vylok - Nagyszőlős és az M26 Vylok - Diakovo ellenőrzőpont mentén, folytatással Korolevo falu irányába.
 - az N13-as számú Ungvár - Perecseny - Nagyberezna személygépkocsipálya mentén, a Kisberezna ellenőrző pontnál történő megállással.
 - a T-07-19 Irshava - Nagyszőlős út mentén
 - az M25-ös autópálya mentén Csap - Nagydobrony - Munkács
- A kerékpáros közlekedés fejlesztésére és a kerékpáros biztonság megerősítésére vonatkozó stratégia kidolgozása, amely tudományos megközelítésen alapulna, és figyelembe venné a haladó külföldi tapasztalatokat.
- Kerékpárforgalmi hálózat fejlesztése Kárpátalja, Ivano-Frankivsk és Chernivtsi megyékben. Kerékpáros hálózat kiépítése Kárpátalján és Chernivtsi megyékben.
- A kerékpározás fejlesztésének intézményi támogatása, beleértve a kerékpárhasználatra és a közlekedésben való részvételre vonatkozó szabályozási aktusok kidolgozását és végrehajtását.
- Társadalmilag és környezetileg orientált rövid távú mobilitás előmozdítása a „rövid távolságok városa” koncepció alapján, valamint az intermodalitás elveinek végrehajtása a kerékpárok és más közlekedési módok közötti optimális kölcsönhatás biztosítása érdekében.
- Kerékpáros útvonalak a Kárpátok Eurorégióban. A meglévő kerékpáros infrastruktúra (kerékpáros útvonalak) kiépítése és bővítése a szomszédos határ menti területeken, turisztikai lehetőségekkel és az egészséges életmód népszerűsítésével együtt.
- Kerékpárutak kialakítása a Beregszászi Határon Átnyúló Rendszer gátjain és csatorna töltésin.



2. VASÚTHÁLÓZAT

2.1. FŐ KIHÍVÁSOK

A vasút kezdeti fejlesztése a MOBI projekt határon átnyúló régióján keresztül, a Kárpátok megkerülésével és azokon való átkeléssel, a 19. század második felében történt a „Selyemút” és a „Varangiaiaktól a görögökig” történelmi kapcsolatok kereszteződésén keresztül, figyelembe véve a krími (keleti) háború eredményeit. Az „Osztrák-Magyar Monarchia” vasútépítési kezdeményezői szerint fő irányok ezen a területen a balti-mediterrán és a „Trieszt-Odessza” voltak. Korszerű használatuk és fejlesztésük alapja az ENSZ/EGB Európai Bizottság égisze alatt létrejött AGTC Megállapodás, amely a TEM/TER projektért felelős, és az EU TEN-T/RFC közlekedési folyosói hálózata fejlesztésének alapjául szolgál. A projekt kulcsfontosságú TEN-T folyosója a modern „Rajna-Duna” és annak kapcsolatai az „Északi-tengeri-balti” és a Földközi-tengeri - Közel-keleti folyosókkal.

A határrégióban a TEN-T hálózat fő vasúti közlekedési folyosói kelet-nyugati irányban kötik össze az ukrán régiókat Közép-Európával és az Északi-tengerrel, Kelet-Európával és a Balti-tengerrel/ Fekete-tengerrel, valamint Dél-Európával és az Adriai-tengerrel (csak teherszállítás). Két folyosó (Északi-tenger - Balti-folyosó és Rajna - Duna-folyosó) közelít Lviv felé, és folytatja útját Kijev és Odessza (kikötő) vagy Ivano Frankivsk – Chernivtsi – Suceava – Constanța (kikötő) irányába.

Miután az Európai Bizottság 2022.február 27-én megváltoztatta a TEN-T hálózat keleti részének fejlesztésére vonatkozó elképzelést, a hangsúly Ukrajna integrálására irányul az ország keleti részén Lviv, Kijev, Odessza, valamint Közép-Európa és a Balti-tenger keleti része mentén a Fekete-tenger (Constanța, Várna, Burgasz), a Földközi-tenger keleti része és az Adria kikötőibe. A Kárpátokon áthaladó legrövidebb útvonalat azonban még nem veszik figyelembe: Kolomyia - Rakhiv - Máramarossziget- Teresva útvonalon keresztül, kiterjesztve Közép-Európára Csap - Čierna nad Tisou (UA-SK)/Csap - Záhony (UA-HU) és Batyovo – Eperjeske (UA-HU) vagy Dyakove – Halmi (UA-RO)/Dilove-Valea Vișeuului (UA-RO) útvonalon. Ezeket a csatlakozásokat figyelembe kell venni az átfogó TEN-T hálózatban, és fontos alternatívát jelentenek az 1520/1435 mm-es Lviven áthaladó fővonal rekonstrukciójához.

Ami a vizsgált határrégiót illeti, a legrelevánsabb TEN-T folyosók a Rajna - Duna és a Balti-tenger – Adriai-tenger. Mindkettő Magyarországról (100-as vonal Debrecen – Záhony) és Szlovákiából (190-es vonal Kassa - Čierna nad Tisou) érkezik Ukrajnába Csapon keresztül. Ez Csapot a régió alapvető vasúti csomópontjává és Ukrajna fontos kapujává teszi. Mindezek a fontos vasúti folyosók megkerülik, és így nem érik el a romániai Szatmárnémeti és Máramaros megyéket. A Nagybányát Szatmárnémetivel összekötő 400-as vonal és a Nagykároly és Halmi határátkelőhelyek (402-es vonal) csak egy része a TEN-T átfogó hálózatának.

A határrégióban a fő problémák az érdekelt országok közötti összehangolt jövőkép hiányából adódnak (ellentétben az Osztrák-Magyar Monarchia felbomlása után 100 évvel megkötött megállapodásokkal), és vagy a vasúti infrastruktúra minőségével és folytonosságával, vagy a személyszállítási szolgáltatásokkal kapcsolatosak. A megyék többségében a vasúti közlekedést a teher- és személyszállító vasúti önfenntartó körvasútja jellemzi: a szolgáltatás nem elég vonzó, így utasvesztést okoz, vagy a gyakoriság, a gördülőállomány (a gördülőállomány kora az esetek többségében meghaladja a 40 évet), vagy a teljes utazási idő (általában lassabb, mint személygépkocsival ugyanazon az útvonalon) miatt, ami alacsonyabb elérhetőséghez és a szolgáltatások rossz teljesítmény miatti megszakításához vezet, ami az alacsony hozzáférhetőség / vonzerő miatt több utasvesztést eredményez.

A partnerországokban a vasúti közlekedés magasabb szintű integrációjának legjelentősebb kihívása az Ukrajnában használt vasúti nyomtávok közötti különbségek (1520 mm), amelyek eltérnek az uniós szabványtól (1435 mm). Ez a különbség óriási akadály a interoperabilitásnak. A jelenlegi megközelítések szerint (beleértve az Európai Bizottság és az Európai Beruházási Bank 2022.10.21-i közös határozatát) ezt a problémát a TEN-T hálózat helyreállításával kezelik az eredeti 1435 mm-es Euro nyomtáv helyreállításával Ukrajna nyugati régióiban és Moldovában, majd kelet felé történő kiterjesztésével.

A MOBI projektben elemzett határokon átnyúló régiókban meglehetősen jó a vasúti infrastruktúra lefedettsége, a fő aggodalom továbbra is a határ menti vonalak folytonossága és minősége. A Debrecen-től Nyíregyházáig tartó 100-as és a Kassától Töketerebesig tartó 190-es vonal, valamint a Homonnáig tartó 191-es vonal jobb állapotban van,² így az utazási sebességek megközelíthetők a 80-100 km/h-t, de ez még messze van ennek az útvonalnak a potenciáljától.

Bár a szlovák és magyar szakasz nagyobb városai közötti vasúti összeköttetések jobb állapotban vannak, ez nem feltétlenül vonatkozik a román és ukrán régiókra. A vasúthálózat mindkét esetben földrajzi okok miatt töredezett, mivel a vonaloknak át kell haladniuk a Kárpátokon. Máramaros megyét például két vasúti infrastruktúra-ág keresztezi, amelyek nem metszik egymást a megyén belül. Az egyik az északkeleti területet szolgálja ki, és az ukrainai vasúthoz, a másik pedig a megye nyugati településeihez kapcsolódik, és összeköttetést biztosít Nagybánya és Szatmárnémeti városai között. Van egy rés a hálózatban Nagybánya (a főváros) és Máramarossziget között. Tehát mindenkinek, aki Nagybányáról Ukrajnába utazik, több mint 150 km-es kitérőt kell tennie.

Általánosságban elmondható, hogy a legnehezebb kapcsolódási problémák a határ közelében jelennek meg. Szabolcs-Szatmár-Beregben a Nyíregyházától a zajtai határátkelőig tartó 101 km-es út átlagosan 5 órát vesz igénybe, két átszállásra van szükség, míg a határon átnyúló utazás (ha lehetséges) még hosszabb időt jelentene. Ezekben az esetekben a vasúti szolgáltatások lényegesen kevésbé vonzóak, mint a közúti szállítás, és azokat csak személygépkocsival nem rendelkező lakosok használják. A Debrecen / Nyíregyháza és Szatmárnémeti közötti összeköttetés javításához beruházásokra van szükség, fontos vonalakat, mint például a 110-es³ vagy 116-os, korszerűsíteni kell, míg a 113-as (Nyíregyháza – Mátészalka – Zajta) és 114-es (Mátészalka – Csenger) (és román oldalon a 400-as, Szatmárnémeti - Brassó) vonalakat ki kell bővíteni, hogy funkcionális, határokon átnyúló hálózatot alkossanak.

Hasonló kihívások láthatók az Ukrajna és Románia közötti határon, ahol a Szatmárnémeti és Avasfelsőfalu közötti 417-es vonalat (kevesebb mint 10 km-re a határtól) már nem használják. A Hosszúmező / Câmpulung la Tisa – Szatmárnémeti / Máramarossziget – Visóvölgy / Valea Vișeului közötti vonalat több, mint 10 éve lezárták a határokon át közlekedő vonatok előtt, még akkor is, ha ez az ukrán vasúthálózat alapvető eleme (Chop / Csap és Ivano-Frankivsk, Chernivtsi / Chernivtsi és Odessza / Odesa régiók közötti kapcsolat Moldován keresztül). A határokon átnyúló összeköttetés javításának együtt kell járnia a határokon átnyúló személyszállítási szolgáltatások létrehozásával. Jelenleg ezek a szolgáltatások csak néhány kapcsolaton keresztül érhetők el, mint például Kassa / Kassa – Chop / Csap vagy Nyíregyháza – Munkács. Nyíregyháza és Kassa között is van közvetlen kapcsolat, de Miskolc felé kerülőt tesz, ahol át kell szállni az utasoknak. Közben újraindítják a Terebesfejrpatok / Dilove – Visóvölgy / Valea Vișeului – Szatmárnémeti / Máramarossziget – Hosszúmező / Câmpulung Tisa és Taracköz / Teresva közötti vonatot (a vasúti javításokat még be kell fejezni). Minden más határon átnyúló vasúti összeköttetés esetében az utasoknak át kell szállniuk, és más közlekedési eszközzel kell utazniuk a vasútállomások között.

A vasúti szolgáltatások minőségének javítása érdekében a gördülőállományba történő beruházások továbbra is elengedhetetlenek, míg a főbb vasúti csomópontok, például Nagybánya, Szatmárnémeti vagy Kassa korszerűsítése fontos a nemzetközi / nemzeti / regionális és helyi

², Ezek az egyetlen villamosított vonalak a határmenti régióban. ³, Szabolcs-Szatmár-Bereg vármegye második legfontosabb vasútvonala.

közlekedési hálózatok közötti megfelelő szállítás biztosításához. Továbbá, mivel a határmenti régió legtöbb nagyvárosa élvezi a kiterjedt vasúti hálózatok előnyeit, fontos, hogy kihasználjuk ezeket az infrastrukturális eszközöket, és tanulmányozzuk vagy akár fejlesszük a nagyvárosi vasúti szolgáltatásokat. Ez a megközelítés segítene vonzó lehetőséget teremteni az ingázásra, ezáltal csökkentve az személygépkocsifüggőséget a külvárosokban.

Tovább kell fejleszteni az Ukrajna és Románia regionális központjai közötti kommunikációt, különösen:

- Ivano-Frankivsk (Lvivig terjedő kiterjesztéssel) - Rahó / Rakhiv - Visóvölgy / Valea Vișeului (1435 mm-es nyomtávval) - Szálva / Salva – Kolozsvár –Nyíregyháza-Debrecen
- Ivano-Frankivsk (Lvivig meghosszabbítva) - Rahó / Rakhiv - Visóvölgy / Valea Vișeului (1435 mm-es nyomtávval) - Szálva / Salva - Bukarest - Konstanca.
- Ivano-Frankivsk (Lvivig meghosszabbítva) - Rahó / Rakhiv - Visóvölgy / Valea Vișeului (1435 mm-es nyomtávval) - Szálva / Salva - Kolozsvár.

2.2.FŐBB PROJEKTEK

MAGYARORSZÁG

- A 100. sz. vasútvonal Debrecen-Nyíregyháza-Záhony szakaszának fejlesztése (villamosítással együtt).
- 80. és 100c. sz. vasútvonal átépítése, Rákos-Hatvan-Miskolc-Nyíregyháza szakaszon.
- A 113/114-es vonalak meghosszabbítása Romániáig (beleértve a villamosítást).
- Az Érpatak-csatorna hídjának rekonstrukciója.
- Új közúti híd építése a Tisza folyón Záhony térségében (Három Tenger Kezdeményezés).
- A 110-es vasútvonal teljes rekonstrukciója Debrecen és Mátészalka között
- Záhonyi vasúti terület fejlesztése (RoLa terminál építése, vasúti infrastruktúra fejlesztése Fényeslitkén).
- A 110-es számú Debrecen - Mátészalka vasútvonal villamosítása és felújítása, valamint a Mátészalkai vasútállomás teherszállítási fejlesztése.
- Mándokon kocsibillentő berendezés telepítése az átrakodás gyorsítására és megkönnyítésére.
- Vasútállomások épületeinek felújítása.
- A 113/114-es vonalak kiterjesztése Romániába (beleértve a villamosítást is).
- Az East-West Gate terminál továbbfejlesztése.
- Az országos közúti személyszállítási társaság és az országos vasúti személyszállítási társaság egyesült. A fúzió fő stratégiai célja, hogy a vasúti és közúti járatok összehangoltan, gazdaságosan, egységes jegyrendszerrel és közös tarifával szolgálják ki az utazóközönséget.
- Nyíregyháza és Sóstógyógyfürdő között turisztikai célú keskeny nyomtávú vasút újbólimegnyitása.
- Nyíregyházán a 38-as főút és a 100-as vasúti fővonal külön szintbeli kereszteződésének megépítése.
- Intermodális csomópont építése Nyíregyházán a vasútállomáson.

ROMÁNIA

- 300/400-as vonal korszerűsítése: Apahida - Dés - Nagybánya - Szatmárnémeti (kisebb javítások, villamosítás a 2. fázisban).

- A 409-es Hosszúmező / Câmpulung la Tisa - Visóvölgy / Valea Vişeuului vonal korszerősítése.
- Nagybánya városi vonat (Nagybánya - Míszmogyorós / Tăuții Măgheruș - Seini / Nagybánya - Sülelmed / Ulmeni).
- Szatmárnémeti / Máramarossziget – Borşa városi / turisztikai vonat.
- Vasútvonal építése Nagybánya és a Máramarosi Nemzetközi Repülőtér között.
- A regionális vasúthálózat bővítésének tanulmányozása (Nagybánya - Magyarláros / Târgu Lăpuș - Dés; Nagybánya - Szatmárnémeti / Máramarossziget).
- A Halmi / Halmeu vasútállomás és logisztikai terminál korszerősítése.
- Határon átnyúló személyszállító vasúti útvonalak létesítése: Szatmárnémeti – Petea – Csengersima – Csenger; Nagykároly – Csanáros – Márk.
- Nagybánya központi pályaudvar (intermodális csomópont és buszpályaudvar) korszerősítése
- A 402-es vasút meghosszabbítása Magyarorszáig (csatlakozás a 113/114-es vasútvonalhoz)

SZLOVÁKIA

- A Zsolna - Kassa - Tőketerebes / Tiszacsernyő vasútvonal korszerősítése. Az Ungvár és Kassa közötti meglévő 1520 mm-es vasúti pálya használata lehetővé teszi az Ungvárba tartó távolsági ukrán vonatokat, valamint a Szlovákia ezen része és a romániai máramarosi állomások között Ukrajnán keresztül és a kassai nemzetközi repülőtérre közlekedő regionális vonatok folytatását.
- A kassai vasútállomás korszerősítése (ERTMS és vágánykonfiguráció).
- A Kassa – Hidasnémeti – Miskolc vasútvonal korszerősítése.
- Az Újhely – Sátoraljaújhely vasútvonal villamosítása és korszerősítése.
- Az Enyicke – Mátyócvajkóc széles nyomtávú vonal korszerősítése, beleértve a Kassa és Dobra közeli átrakodási pontokat.

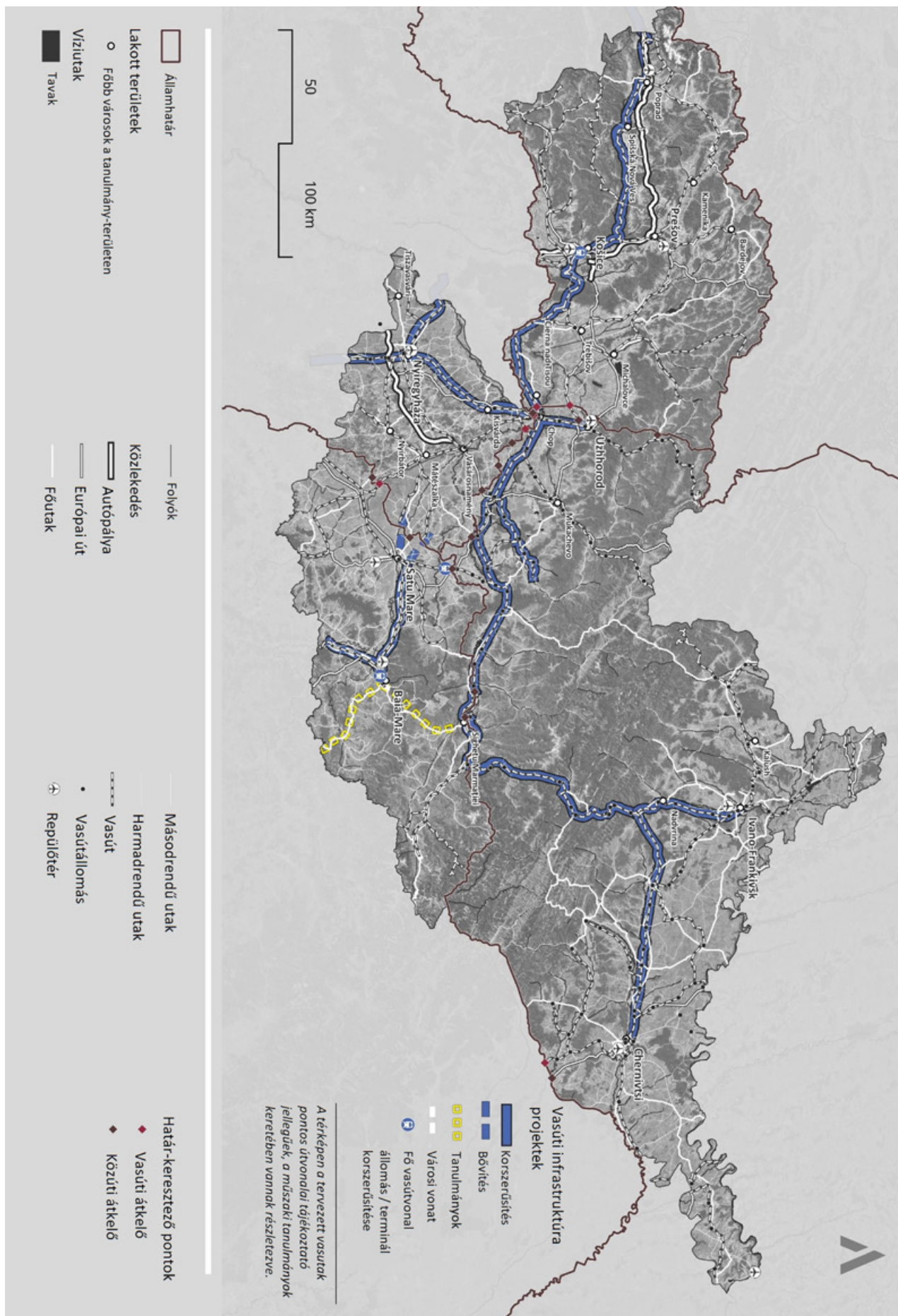
UKRAJNA

- A Rahó-Visóvölgy vasútvonal újjáépítése (Ukrán vasúti társaság által már elkészült Terebesfejrpatákig) - Szatmárnémeti - Hosszúmezőig, figyelembe véve egy előzetes megvalósíthatósági tanulmány elkészítését az európai nyomtáv helyreállítására a Krakkó-Lviv-Ivano-Frankivsk-Chernivtsi-Suceava-Jászvásár-Kisjenő útvonal mentén, az Európai Bizottság és az EBB 2022. október 21-i fent említett határozatával összhangban).
- A személy- és áruszállítás újraindítása Taracköz-Hosszúmezőn, Szatmárnémetin, Visóvölgyön/ Terebesfejrpatákon keresztül.

- Az 1520 mm-es vasúti nyomtáv villamosítása Ungvártól (Kassa) a Taracköz – Szatmárnémeti – Rahó - Kolomija útvonalon Chernivtsi és Ivano-Frankivszk irányába a Taracköz/Hosszúmező – Terebesfejrpatok/Valya Vyshneva szakasz teher- és személyforgalmának helyreállítása után.
- „Vasúti busz” bevezetése az Ungvár – Kassa – Munkács – Záhony – Szatmárnémeti és Csernovici – Szucsáva zónák helyi határkeresztező összeköttetéseihez, állítható kerékpárok ideiglenes használatával (a szabványos 1435 mm-es nyomtávra való áttérésig), valamint elektromos akkumulátor és hidrogén meghajtási lehetőségek kísérleti alkalmazásával.
- Ukránról európai nyomtávra való váltási mechanizmus telepítése a Visóvölgy vagy Terebesfejrpatok állomásokon az Ivano-Frankivsk - Bukarest útvonal létrehozása érdekében a meglévő infrastruktúra felhasználásával.
- Nyomtáváltási képességgel rendelkező gördülőállomány beszerzése Spanyolország (Talgo vállalat) tapasztalatai alapján.
- A keskeny nyomtávú Ilosva-Beregszász vasútvonal szabványos nyomtávúvá alakítása az Ilosvával való rendszeres kapcsolatok kialakítása érdekében (elektromos vonattal).
- Aknaszlatina és Nagybocksó közötti vasúti összeköttetés rekonstrukciója/elindítása.
- Az 1435 mm nyomtávú Csap - Ungvár, Pavlovo - Ungvár, Rakhiv/Rahó - Valea Vișeului vasútvonal építése.
- A legjobb globális tapasztalatok felhasználása az ukrán közlekedési ágazat fejlesztése érdekében, a szállítási és logisztikai szolgáltatások minőségének és megbízhatóságának javítása, figyelembe véve Ukrajna külső gazdasági és regionális kapcsolatait.
- Multimodális közlekedési technológiák és infrastruktúra-komplexumok fejlesztése a különböző közlekedési módok számára, beleértve az olyan kombinációkat, mint a „légi-vasúti-közúti” és a „vízi-vasúti-közúti” közlekedést.
- A közlekedés átfogó innovatív fejlesztésének biztosítása, beleértve a közlekedési ágazat innovatív fejlesztési és beruházási projektjeire vonatkozó állami stratégia (célzott megközelítés) végrehajtását.

HATÁRMENTI VONATKOZÁS

- Másodrendű vasútvonalak korszerűsítése.
- Másodlagos vasútállomások korszerűsítése helyi intermodális csomópontokként.



3. TÖMEGKÖZLEKEDÉS

3.1. FŐ KIHÍVÁSOK

A határokon átnyúló régiók a személyszállítási szolgáltatások fejlesztésének és javításának eltérő szakaszaiban vannak, és mint ilyen, különböző kihívásokkal szembesülnek.

Bár a jelenlegi európai tendenciák inkább a tömegközlekedő utasok felhasználói élményének javítására összpontosítanak, fontos megjegyezni, hogy a kelet-európai országok továbbra is kihívásokkal szembesülnek a jó minőségű infrastruktúra fenntartására vonatkozóan, különösen a vidéki területeken, ami befolyásolja az egyes területek főbb városi központokkal való összekapcsolásának lehetőségét.

Ukrajna Chernivtsi, Ivano-Frankivsk és Kárpátalja régióiban a fő kihívások a biztonságos személyszállítási szolgáltatások nyújtása érdekében a jobb minőségű közúti infrastruktúra biztosításához és a személyszállítási szolgáltatásokért felelős helyi/regionális hatóságok szabályozási és ellenőrzési kapacitásának növeléséhez kapcsolódnak. Ukrajna nem igazodott a személyszállítási szolgáltatások nyújtásáról szóló 1370/2007/EK rendelethez, és az személygépkocsibusz-szolgáltatások piaca kereskedelmi jellegű. Ebben az összefüggésben a helyi / regionális hatóságok számára nehéz a szolgáltatókkal való együttműködés és a szolgáltatások vonzerejének és kiszámíthatóságának javítása, mivel jobban fel vannak szerelve a szolgáltatások területi lefedettségének befolyásolására.

Mivel a közúthálózaton a személyszállítást nagymértékben befolyásolja az utak minősége, a 3 ukrán határrégióban az infrastruktúra minősége befolyásolja a biztonságos, kiszámítható közlekedési szolgáltatások nyújtásának lehetőségét. Ez azt eredményezte, hogy a vidéki területek lakóinak 23% -a (Kárpátalján több mint 23 %) szembesült az életszínvonal csökkenésével a rendszeres szállítási szolgáltatások hiánya miatt.

Ezzel szemben Máramaroson a vidéki települések egy része alacsonyabb minőségű utakon keresztül kapcsolódik, de itt az úthálózat bőséges felújítása európai finanszírozással és nemzeti programokkal volt lehetséges, és ezek a beruházások a tömegközlekedési szolgáltatásokkal ellátott utakra összpontosultak.

Az uniós szabályozással való összehangolás, különösen a helyi vagy megyei szintű (azaz a helyi hatóságok és egy vagy több közlekedési szolgáltató közötti) közbeszerzési szolgáltatások fejlesztése, amely biztosítja a szabad piaci versenyt, valamint a tömegközlekedési útvonalakon a közúti rehabilitáció prioritása, megalapozná az autóbuszos tömegközlekedés magasabb színvonalát. Ezzel párhuzamosan Chernivtsi, Ivano-Frankivsk és Kárpátalja régióinak folytatniuk kell a tudáscserét a határrégióon belül, hogy gyorsabban alkalmazkodjanak a jövőbeli kihívásokhoz, amelyekkel néhány szomszédjuk már szembesült.

Máramaroson a megyei szolgáltatásokat jó lefedettség és a felhasználói igényekre szabott program jellemzi, de kihívásokkal szembesülnek a felhasználók kényelmi szolgáltatásai, a vidéki területeken különösen kényelmes buszmegállók, valamint az útvonalakkal és a forgalmi menetrenddel kapcsolatos könnyen használható információk biztosítása tekintetében. Szatmárnémeti hasonló nehézségekkel szembesül, mivel az információhiány korlátozza a felhasználók számát. Emellett további kihívásokkal szembesül a közlekedési szolgáltatások ritka járataival, a közlekedés alacsony sebességével és a közlekedési torlódásokkal kapcsolatban.

A kelet-szlovákiai régió problémái inkább a szolgáltatások hatékonyságának javítására összpontosítanak, mivel a buszközlekedés a felhasználói igényeknek megfelelően szerveződik, és a nem nyereséges útvonalakat törlik, ami befolyásolhatja a terület lefedettségét és vonzza az első felhasználókat. A megyék az egyéni személyszállítás folyamatos utasvesztésével foglalkoznak,

különösen a teljes viteldíjat fizetők esetében, ami jelentős veszteséget okoz a tömegközlekedés bevételeiben. Emellett jogalkotási / intézményi fejlesztési igényeik eltérnek az ukrán megyéktől, és inkább az integráció javítására és az ITS használatára összpontosítanak a jobb szolgáltatások érdekében.

Máramaros és Szatmár megyékben is felmérték a közlekedési szolgáltatások integrációs szintjének és intermodalitási potenciáljának javítására és kihasználására irányuló igényt és potenciált.

3.2.FŐBB PROJEKTEK

MAGYARORSZÁG

- Zöldbusz Program - A városi tömegközlekedésben új járműként csak elektromos meghajtású autóbuszok vezethetők be. Nyíregyházán 21 elektromos autóbusz lesz 2023 végéig.
- Az országos vasúttársaság és az országos autóbustársaság összevonásával városközi és regionális szinten összehangolt közösségi közlekedési szolgáltatás valósul meg. Az integrált rendszerben egységesítik a szolgáltatások díjait.
- Nyíregyházi pályaudvar, mint intermodális csomópont fejlesztése személygépkocsi busz-végállomás integrálására, P+R építése.
- A nyíregyházi pályaudvar nagy forgalmat lebonyolító 100-as fővonal mentén elhelyezkedő központi épületének korszerűsítése.
- Autóbusz-pályaudvar áthelyezése a belvárosból intermodális csomópontba Fehérgyarmaton.
- Az utastájékoztató rendszer fejlesztése, információs egységek elhelyezése a jelentős forgalmú buszmegállókban.
- Regionális buszpályaudvar építése a nyírbátori vasútállomás közelében. Buszmegállók építése (20), buszfordulók (25) és buszmegállók felújítása (50).
- Alternatív tömegközlekedés fejlesztése, kisbusz hálózat fejlesztése bokortanyáknál, egy új hálózati térkép fejlesztése

ROMÁNIA

- Park & Ride (P+R) terminálok Nagybánya (Piața Izvoare vagy Vasile Lucaciu utca és a vasútállomás)
- Megyei szintű tömegközlekedési alkalmazás és platform (az Akadályok Leküzdése című projekt folytatása) – 2. és 3. szakasz Mobilitás, mint szolgáltatás (MaaS)
- Nagybánya - Máramaros nemzetközi repülőtér / Szatmárnémeti – Szatmárnémeti nemzetközi repülőtér
- Városi központi buszpályaudvarok korszerűsítése: Máramarossziget, Nagysomkút, Magyarláros, Borşa, Sülelmed és Szinérváralja.

- Igényérzékeny szállítási rendszer (DRT) tesztelése ritkán lakott területeken.
- Mogosi kerékpárbusz (városi buszok felszerelése kerékpártartókkal)
- Turisztikai (hop-on / hop-off) buszhálózat kialakítása
- Buszhálózat (Borša - Felsőszelistye – Dragomérfalva)
- Városi közlekedési rendszer kiépítése Szatmárnémeti körül.
- A Szatmárnémeti pályaudvar intermodális csomópontként történő fejlesztése buszpályaudvar integrálása céljából.
- Határokon átnyúló buszjáratok: Máramarossziget – Ukrajna, Szatmárnémeti – Petea, Csengersima – Csenger vagy Nagykároly – Csanáros – Márk.

SZLOVÁKIA

- Krásna (Kassa), Alsómihályi, Perbenyik, Bodrogszerdahely, Nagyszalánc, Cselej, Kozma, Kalsa, Csörgő, Tiszacsernyő termináljai (beleértve a P&R-t, a vonatot és a buszt).
- Az egyéni személygépkocsis személyszállítás arányának csökkentése érdekében lehetőséget kell teremteni az autóbuszok mentesítésének bevezetésére a Magyarországgal kijelölt határátkelőhelyeken.
- Közvetlen vonatok bevezetése Miskolc/Szerencs – Sátoraljaújhely – Töketerebes, Ungvár/Munkács – Kassa között.

UKRAJNA

- Kombinált vasútvonal: Ungvár - Csap - Huszt - Aknaszlatina, transzfer lehetőséggel az Aknaszlatina - Rahó buszra egyetlen jeggyel (utazási idő: 5 óra).
- Elektromos buszjáratok a kárpátaljai határvárosok és a szomszédos uniós országok közötti helyi határkeresztező összeköttetésekhez (a személyszállítási csomópontok jellemzőivel rendelkező városok között). Az ígéretes útvonalak közé tartozik Ungvár-Nagymihály, Munkács-Kassa, Beregszász-Vásárosnamény, Munkács-Kisvárda-Nyíregyháza, Técső-Nagybánya (a Bila Tserkva ellenőrzőponttól függően), Munkács-Nagyszőlős-Szatmárnémeti. Megvalósítási módok: 1/ A buszflotta cseréje elektromos buszokra a meglévő nemzetközi útvonalakon; 2/Új útvonalak bevezetése a leendő irányok mentén.
- A legjobb globális tapasztalatok felhasználása az ukrán közlekedési ágazat fejlesztése érdekében, a szállítási és logisztikai szolgáltatások minőségének és megbízhatóságának javítása, figyelembe véve Ukrajna gazdasági és regionális kapcsolatait.
Multimodális közlekedési technológiák és infrastruktúra-komplexumok fejlesztése a különböző közlekedési módok számára, beleértve az olyan kombinációkat, mint a „légi-vasúti-közúti” és a „vízi-vasúti-közúti” közlekedést.

- A közúti fuvarozók engedélyezésére vonatkozó új megközelítés végrehajtása és a közúti fuvarozási piacra való bejutási eljárások biztosítása a meglévő európai gyakorlatokkal összhangban.
- A közlekedés átfogó innovatív fejlesztésének biztosítása, beleértve a közlekedési ágazat innovatív fejlesztési és beruházási projektjeire vonatkozó állami stratégia (célzott megközelítés) végrehajtását.
- Az utasok és a rakománytulajdonosok számára integrált információs rendszerek megvalósításához szükséges feltételek megteremtése.
- A modern személyszállítás mobilitásának és működésének biztosítása. A multimodális személyszállítás fejlesztése és az „egységes közlekedési jegy” bevezetése.
- Stratégiai tervezésük részeként bevezetik a stratégiai közlekedéstervezést a városokban, elővárosi területeken és régiókban, beleértve a hatékony és kényelmes elővárosi összeköttetéseket a közlekedési létesítményekkel (repülőterek, vasútállomások, buszpályaudvarok stb.).
- Új technológiák és intelligens közlekedési rendszerek használata a közlekedési szolgáltatások minőségének javítása, a szolgáltatási információs rendszerek, valamint az elektronikus és integrált automatizált díjbeszedési rendszer megvalósítása érdekében.
- A fokozott városi mobilitás előmozdítása, valamint az egyéni közlekedésből a városi tömegközlekedésbe való áttérésre szolgáló parkolóhelyek és utasterminálok hálózatának kialakítása.

HATÁRMENTI VONATKOZÁS

- Tömegközlekedési flotta megújítási és dekarbonizációs program.
- Intermodális csomópontok fejlesztése és korszerűsítése (beleértve a P&R létesítményeket).
- Dedikált busz- / villamosvonalak fejlesztése.
- Regionális / megyei szintű integrált tömegközlekedési alkalmazások és platformok fejlesztése (MaaS-re való áttérés).
- Buszállomások és helyi mobilitási csomópontok korszerűsítése / építése vidéki területeken.

4.KÖZÚTHÁLÓZAT

4.1. FŐ KIHÍVÁSOK

A határrégió fő közúti közlekedési folyosói kelet-nyugati irányban haladnak, összekötve az ukrán régiókat Közép-Európával, a Balti-tengerrel, a Fekete-tengerrel és az Égei-tengerrel Szlovákián (Eperjes-Kassa és Ungvár / Eperjes – Kassa és Ungvár) vagy Magyarországon (Miskolc) keresztül, de Romániát megkerülve. Az Eperjes – kassai városi rendszer jelentős közúti közlekedési csomópontként működik a régióban, amelyet 3 TEN-T folyosó keresztez: a Rajna-Duna, a Balti-Fekete-Égei-tenger és a Balti-Adriai-tenger)⁴. A régió más nagyvárosait nem keresztezi a TEN-T főút folyosója. A TEN-T törzshálózatnak csak Nyíregyháza és Chernivsti, míg a határmenti régió többi nagyvárosa (Szatmárnémeti vagy Nagybánya) csak a TEN-T átfogó hálózathoz csatlakozik. Eközben Ivano-Frankivszk nem kapcsolódik közvetlenül a TEN-T hálózathoz. Bár a határrégió számára előnyös a fő TEN-T folyosókhoz való kapcsolódás, a tényleges elrendezés nem kedvez az áruk és az utasok régió belüli áramlásának.

A TEN-T hálózatot helyi szinten autópályákkal, gyorsforgalmi utakkal vagy egyes esetekben (ahol alacsonyabb a forgalom) országos utakkal alakítják ki. A határmenti régió három autópálya és gyorsforgalmi úthálózata még javarészt építés alatt áll, csak néhány szakasz készült el, többnyire olyan főbb közlekedési útvonalak mentén, mint Zilina – Eperjes – Kassa – Miskolc vagy Budapest – Nyíregyháza – Nyírmada - Vásárosnamény. Ez a régió belüli hálózat négy fő közlekedési folyosóra támaszkodik, paralelogramma formájában:

1. É-D Eperjes – Kassa – Miskolc,
2. É-D Ivano-Frankivsk – Nagybánya,
3. K-Ny Nagybánya – Szatmárnémeti – Nyíregyháza,
4. K-Ny Ivano-Frankivsk – Huszt – Kassa.

Ugyanakkor a MOBI projektterület délkeleti részén, Ukrajna Ivano-Frankivsk és Chernivsti régióinak, valamint Románia Máramaros és Suceava megyéinek csomópontja körül csak két út van Romániában (17, 18), amelyek Borşa, Iacobeni és Gura Humorului megyéken keresztül kötik össze a megyéket. A vasútvonalak a Dilove - Valea Vişeuului határátkelőhelytől Borşáig és a Vadul Siret - Vikshany határátkelőhelytől Putnáig és Brodináig (amelyek a második világháború előtt elérték az ukrán Ruskát és Selyatynt) párhuzamosak maradtak velük. Az ukrán területen a Chernivsti és Ivano-Frankivszk régiókat a határ menti területeken a Chernivsti és Krivorivnya közötti P 62, a Krivorivnya és Tatariv közötti P 24, majd az N-09 országút köti össze Rakhiv/Rahó és Dovhe és Aknaszlana határátkelőhelyein, valamint Munkácstól Csapig és Ungvárig. Ezekkel az utakkal párhuzamosan vannak vasutak a Vadul Siret határátkelőhelytől Hlybokán és Storozhynetsen keresztül Beregszászig és Chernivtsiből Vyzhnytsiaig (amely a második világháború előtt elérte Tudylovót Ivano-Frankivszkban).

A határrégió úthálózatában a fő összeköttetési problémák Magyarország / Szlovákia és Románia/ Ukrajna között vannak, ahol az úthálózat kapacitása csökken, és a torlódások nagyobbak. Határátkelésnél Románia és Ukrajna közötti szűk keresztmetszeteket a Kárpát-hegység nehéz domborzata okozza, amelyet nehéz (különösen költségigényes) nagy kapacitású utakkal átkelni. Ez több mint kétszerese mint, ahogy a két országot elválasztó Tisza folyón is át kell kelni.

4., EC Javaslat a TEN-T hálózat COM2021/812 – COM2022/384 felülvizsgálatára

A határokon átnyúló úthálózat fő szűk keresztmetszetei a következők:

- Az É-D Eperjes – Kassa – Miskolc útvonalon a legnagyobb forgalmi dugó, szűk keresztmetszete továbbra is a kassai elkerülő autópálya, amely még mindig építés alatt áll (a D1 és az R4 közötti összeköttetés).
- Az É-D Ivano-Frankivsk – Nagybánya útvonalon nincs autópálya, csak irányonként 1 sávos országút és a dombormű miatt több sikan, sikafor
- A K-Ny Nagybánán – Szatmárnémeti – Nyíregyházán a Nyírmada (HU) utáni autópálya véget ér. Szatmárnémeti és Máramaros megyét Szabolcs-Szatmár-Bereggel összekötő nagykapacitású út nincs,
- A K-Ny Ivano-Frankivsk – Kassa útvonalon nincsenek autópályák, csak országos utak irányonként 1 sávval és a domborzat miatt több sikan.

Az Ungvár felé irányuló nagy áruforgalom miatt fontos, hogy alternatív útvonalakkal rendelkezünk. Ezek közül az egyik a Csap, amely jelenleg csak a Magyarországgal való közvetlen összeköttetés előnyeit élvezi, míg csak egy 4-5 km-es hiányzó összeköttetés kötheti össze közvetlenül Szlovákiával a M06-os utat (UA) a 79-es állami utat követve. Hasonló hiányzó kapcsolatok láthatók a román-ukrán határon is, Teceu Mic és Tiachiv, Valea Vișeuului és Dilove között, míg a Tiszán áthaladó egyetlen híd nem segíti az árufuvarozást. Ezek a diszfunkcionális vagy nem létező keresztezések nagyban befolyásolják a Nagybánától Ivano-Frankivszkig és Chernivtsiig terjedő észak-déli folyosó teljesítményét.

Míg a fő közúti közlekedési hálózat még építés alatt áll, a megyei /kerületi utakat még korszerűsíteni és karbantartani kell. Ez különösen igaz az olyan távoli hegyvidéki területekre, mint a Kárpátok, Románia és Ukrajna között, ahol az utaknak nehéz terepen kell áthaladniuk, és alacsony számú embert és vállalkozást kell kiszolgálniuk. Úgy tűnik, hogy a csökkent összeköttetés nemcsak a távoli területeken, hanem a határ mentén is problémát jelent, ahol több út nem kapcsolódik össze, különösen Ukrajna és Románia, valamint Románia és Magyarország között (pl. Csengerújfalú – Boghiș vagy Nagyhodos és Nagypalád).

A határrégióban több olyan város is található, amelyek nem rendelkeznek szalagokkal, és amelyeket intenzív árufuvarozási forgalom keresztesz, különösen a határ közelében. Ez nagymértékben csökkenti a közúti biztonságot, zsúfoltságot okoz és növeli a szennyezést (különösen az üvegházhatást okozó gázok kibocsátását), és ezáltal jelentősen rontja az életminőséget. Ez különösen olyan nagyobb városokban jelent problémát, mint Nagybánya, Kassa vagy Csernovci, de olyan kisebb városokban is, mint Nagykároly, Máramarossziget, Șomcuta Mare, Beregszász vagy Nadvirna. Emellett a „Felső-Kárpátalja út” építése: Ust Chorna - Lopuhovo - Chorna Tysa - Yasinya szintén fontos projekt.

A legtöbb megyei / kerületi / megyei út nem rendelkezik megfelelő járdával vagy kerékpáros infrastruktúrával, míg a közúti biztonság továbbra is fontos probléma, különösen a nagyobb városokban és környékén, valamint a veszélyeztetett közlekedési résztvevőkkel, például a gyalogosokkal és a kerékpárosokkal kapcsolatban. Ez az úttervezés új megközelítést teszi szükségessé, amely a Vision Zero koncepció köré épül, és a forgalom lassítására összpontosít (különösen a veszélyeztetett területeken, például az iskolákban), és nagyobb figyelmet fordít a gyalogos és kerékpáros infrastruktúrára.

4.2.FŐBB PROJEKTEK

MAGYARORSZÁG

- Az M34 autót megépítése, amely Vásárosnaményt Záhonnal köti össze az M3 folytatásaként Ukrajna irányába.
- Az M49-es autópálya építése az M3-as autópálya (Budapest – Nyíregyháza) és a román határ (Csenger – Vetés) összekapcsolásaként.
- A 4-es főútvonal korszerűsítése a Debrecen – Újfehértó - Nyíregyháza szakaszon és Újfehértó körül kerülőút építése.
- Nagyhódos és Nagypalád települések közötti közúthálózat fejlesztése (híddal és határátkelővel).
- Kisvárda elkerülő déli szakaszának építése.
- Nyírbátor elkerülő északi és déli szakaszának építése.
- Összekötő út építése Geszteréd és Újfehértó között (4,5 km).
- Nyírbátor – Nyírderzs – Hodász települések közötti összekötő út építése.
- Új közúti Tisza híd előkészítése Záhony (HU) és Csap (UA) között.
- Új közúti Tisza híd előkészítése és építése Záhony (HU) és Kistárkány (SK) között.
- Új Tisza-híd Vásárosnaménynál az M3-as autópályán.
- Új közúti Tisza híd építése Tivadarnál.
- Olcsva és Olcsvaapáti közötti új Szamos-híd előkészítése és kivitelezése.
- Kraszna híd és Vállaj melletti út felújítása.
- Nyíregyháza - Beregsurány elsőrendű főút (41. sz.) rekonstrukciója és korszerűsítése.
- Rohod – Mátészalka – Csengersima másodrendű főút (49. sz.) rekonstrukciója, korszerűsítése.

ROMÁNIA

- Az Északi autópálya (Szatmárnémeti – Nagybányai gyorsforgalmi út) megépítése a peteai határátkelő esetleges meghosszabbításával.
- Szatmárnémeti – Veliş – Csenger gyorsforgalmi út építése (beleértve a határátkelőt is)
- A DJ 183-as út meghosszabbítása Poienile de Sub Munte-től az ukrán határig (beleértve a határátlépést is)

- Máramarossziget elkerülő és új híd a Tisza folyón az ukrajnai Bila Tserkva felé (beleértve a határátkelőt is)
- Nagybánya-Jibou gyorsforgalmi út építése

SZLOVÁKIA

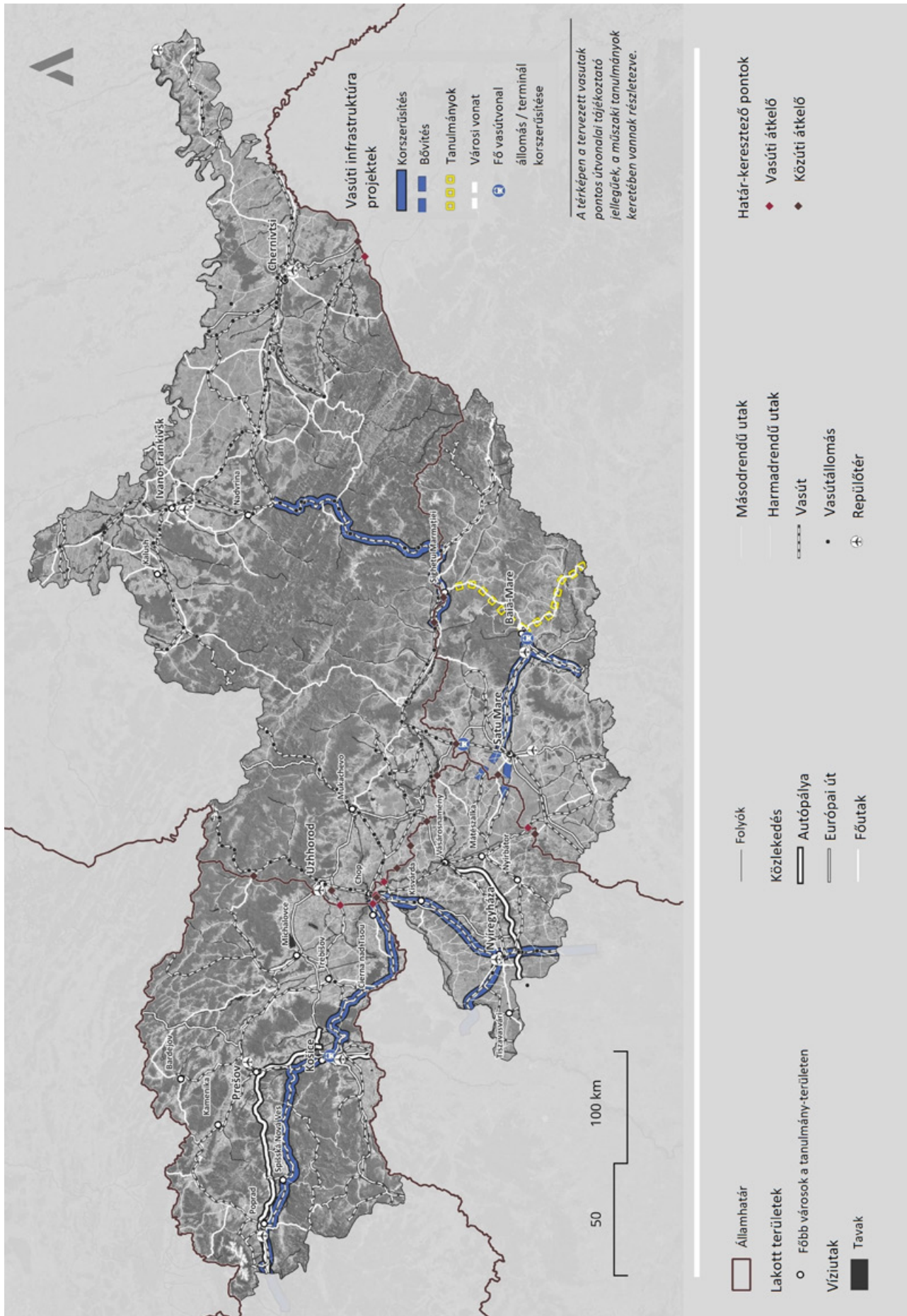
- A D1-es autópálya megépítése Kassa és Ungvár között.
- Az R4-es autópálya megépítése Eperjes és Vyšný Komárnik/ Felsőkomárnok között.
- R4 autópálya építése – Kassa elkerülő út.
- Az R2 autópálya építése Kassa és Losonc között.
- Pihenőhely parkolóval az I/19-es úton Vyšné Nemecké/Felsőnémeti.

UKRAJNA

- Autópálya építése a szlovák államhatártól (D1 Kassa – Ungvár) az M-06 Kijev – Csap személygépkocsipályáig tartó szakaszon.
- Autópálya építése a magyar államhatártól (M3 Nyíregyháza – Beregdaróc - Beregdéda) az M-24 Munkács - Beregszász-Luzhanka személygépkocsipályáig tartó szakaszon.
- Autópálya építése a román államhatártól a H-09 Munkács-Rahó-Rohatyn-Lviv autópályáig tartó szakaszon. (Bila Cserkva falu)
- Útszakasz építése Solomonovo (UA) és Čierna (SK) között (beleértve a határátkelőt is).
- Péterfalva és Nagypalád települések közötti közúti kapcsolat fejlesztése hídépítéssel.
- Turisztikai és rekreációs célú utak építése Kárpátalja, Lviv és Ivano-Frankivszk szomszédos területei között.

HATÁRMENTI VONATKOZÁS

- Tervezési irányelvek a „teljes” utakhoz.
- Megyei / kerületi utak fejlesztésének regionális programja.
- A nagy forgalmú városok mentén húzódó elkerülők építésére irányuló regionális program.
- Regionális program a közúti biztonság javítására (összpontosítás a főutakra és a „fekete pontokra”).



5.VÍZI UTAK

5.1. FŐ KIHÍVÁSOK

A belvízi utak a határrégió egyik legkevésbé fejlett közlekedési hálózata, ezért ma a folyók a TEN-T (törzs- vagy átfogó) hálózat részét képezik. A Tisza és a Szamos a régió fő folyói, de ma már egyiket sem használják áruszállításra. Ennek ellenére mindkettőnek hagyománya, hogy a vízi közlekedésben fontos artériák: a Szamost a Dezs bányákból Magyarország felé történő sószállításra használták, míg a Tiszát a román-ukrán határ mentén a területen betakarított fa szállítására használták. Az éghajlatváltozás és a belvízi utakat áruszállításra használó hosszabb merülési időszakok miatt egyre nehezebbé válik. A Duna-stratégián belül azonban tanulmányok készülnek annak a lehetőségnek az elemzésére, hogy a Tisza folyót IV. osztályú vízi úttá alakítsák át, ez több kikötőt aktiválhat a folyó mentén (pl. a Záhony – Csap kikötőt).

Úgy tűnik, hogy a régióban a belvízi utak fő közlekedési szerepe a szabadidő. Például Szabolcs-Szatmár-Beregben a Tisza folyót használják kenunak a „Vylok - Tiszabecs” között, míg az Eperjes régióban a Dunajec folyó két turisztikai kikötőt foglal magában: Červený Kláštor és Lesnica. A Szatmárnémeti térségében található Szamos folyót gyakran használják kajakos kirándulásokra vagy tréningekre is.

Míg a Tisza folyó fontos akadály a kommunikációs csatornák folytonosságának, ott nincs komp határátkelőhely. Számos lehetőséget elemeznek az ilyen szolgáltatások tekintetében, mint például: Solovka-Tizaszentmárton, Badalovo-Szatmárcseke vagy Barievo-Tizsakóród.

5.2.FŐBB PROJEKTEK

MAGYARORSZÁG

- Új kompátkelő, nevezetesen: Vary - Tizsakóród, Badalovo - Szatmárcseke és Tizaszentmárton – Solovka.

UKRAJNA

- Az információcsere-rendszer nemzeti szegmensének létrehozása a hajóforgalom és a tengeri hajózási ágazat gazdasági egységeinek tevékenységei számára. Integráció az európai információs rendszerbe.
- Tengeri/folyóvízi kutató-mentő egységek beszerzése és bázisuk infrastruktúrájának kialakítása.
- A belvízi áruszállítás fokozatos liberalizációja, belvízi utak megnyitása külföldi hajók számára. A folyami tarifák és díjak kialakítására vonatkozó politikák felülvizsgálata a belvízi szállítás fejlesztésének ösztönzése érdekében.
- A felső-tiszai vízgyűjtő közlekedési (folyami) összeköttetésének javítása, különösen Ukrajnában, Magyarországon és Szlovákiában.
- Műszaki és gazdasági tanulmány készítése a Tiszán való hajózás lehetőségeinek meghatározására a Csap-Záhony térségében, valamint egy folyami kikötő építési lehetőségeinek kutatás^a

ROMÁNIA

- Megvalósíthatósági tanulmány a Szamos folyó hajózási potenciáljának azonosítására.

HATÁRMENTI VONATKOZÁS

- Turisztikai kikötők és szabadidős tevékenységek fejlesztése a folyók mentén a határmenti régióban.
- Kompszolgáltatások továbbfejlesztése a folyók mentén való összeköttetés javítása érdekében.

6. LÉGI SZÁLLÍTÁS

6.1. FŐ KIHÍVÁSOK

A határ menti térség fő repülőterei a Máramarosi Nemzetközi Repülőtér (Nagybánya), a Szatmárnémeti Repülőtér (Szatmárnémeti), a Debreceni Nemzetközi Repülőtér (Debrecen), az Ungvári Nemzetközi Repülőtér (Ungvár), az Ivano-Frankivszki Nemzetközi Repülőtér (Ivano-Frankivszk), a Kassai Repülőtér (Kassa) és a Poprád-Tátri Nemzetközi Repülőtér (Poprád). Sajnos nincsenek járatok a határokon átnyúló régió városai között, mivel csak Európa más nagyvárosaival/ közlekedési csomópontjaival vannak összeköttetések. A légi közlekedés szükségességét általában a régió még mindig befejezetlen autópálya-hálózata által okozott hosszú utazási idő és a határátlépések által okozott torlódások támasztják alá.

A Szatmárnémeti és Máramaros megyében található két repülőtér, bár lassan kilábalnak a Covid 19 világjárvány okozta korlátozásokból, továbbra is a legkisebb repülőterek a szállított utasok számát tekintve (repülőtérenként 75 000 utas / év alatt) Romániában. Mindketten Románia észak-nyugati részét szolgálják, miközben csak 65 km-re vannak egymástól. Míg a Szatmárnémeti Nemzetközi Repülőtér képes kiszolgálni a magyar településeket is, a Máramarosi Nemzetközi Repülőtér (Nagybánya közelében) leginkább a máramarosi turisztikai területre látogató turistákat célozza meg. Mindkét repülőtér közvetlen versenyben áll a régió nagyobb repülőtereivel, mint például a kolozsvári Avram Iancu Nemzetközi Repülőtérrel és a magyarországi Debrecen nemzetközi repülőtérrel. Ez a két repülőtér 2-3 órányira van a legtöbb várostól, és a nemzetközi járatok szélesebb választékát kínálja, beleértve a fő európai átjáró repülőterekre vezető járatokat is. Jelenleg a két romániai repülőtér egyike sem kapcsolódik tömegközlekedési vonalon a fővároshoz.

Az Ungvári Repülőtérnek lehetősége van repülőgépek karbantartására. Az Ungvári Repülőtér elhelyezkedése nagyon vonzó a kis repülőgépek számára, mivel sok ilyen repülőgép tervezi a balkáni járatokat ezen a repülőtéren keresztül. Az Ungvári Repülőtér fejlesztésének fő akadálya a szlovák határhoz való közelsége. Ez a tény lehetővé teszi, hogy a repülőgépek leszállását és indulását csak Szlovákia légterében lehessen üzemeltetni. 2016-ra Ukrajna és a Szlovák Köztársaság között külön megállapodás volt hatályban, amely lehetővé tette a Szlovák Köztársaság légterének szükséges részének üzemeltetését a repülőgépek leszállásához. 2016-ra az Ungvári repülőtér évente 15 000 utast tud kiszolgálni. Most egy új megállapodás jön létre Ukrajna és a Szlovák Köztársaság között, amely lehetővé teszi a rendszeres légi forgalom helyreállítását.

A nemzetközi Ivano-Frankivsk repülőtér a regionális központban működik, 120 fő/óra kapacitással, amely bármilyen típusú repülőgépet képes fogadni. A repülőtér fogadja és feladja a repülőgépeket (rendszeres, charter, belföldi, nemzetközi utas- és postai járatokat szolgál ki, és a Ivivi repülőtér tartalékának funkcióit látja el), elvégzi kereskedelmi, földi és műszaki karbantartását, az utasok, a poggyász, a postai küldemények és a rakomány számára nyújtott szolgáltatásokat. A Chernivtsi nemzetközi repülőtér potenciálja is hasonló. Az első repülőgép 1910-ben szállt le a területén. 1930-1936-ban épült, és 1939-ben a lengyel katonai repülést Romániába internálták rajta keresztül. Nemzetközi státuszát 2002-ben állították vissza, 2021-ben pedig az „Ukrajna - Befektetés 2030” beruházási fórumon jelentették be az Ungvári és Chernivtsi repülőterek fejlesztését, mint nemzetközi regionális repülőtereket.

A nemzetközi Poprad-Tatry repülőtér légi összeköttetést biztosít az Eperjes régióval. Az 1992-ben elvégzett teljes rekonstrukció után rendszeres és szabálytalan személy- és teherszállítás, valamint városnéző járatok indulnak belőle. A kassai repülőtérrel együtt a Poprad-Tatry repülőtér a transzeurópai TEN-T törzshálózat repülőtereinek összesített hálózatához tartozik. Az Eperjes

régióban számos regionális jelentőségű repülőtér található, amelyeket elsősorban támogatási célokra használnak. Ezek Svidník, Mlynica, Kamenica nad Cirochou és Ražňany repülőterei.

6.2.FŐBB PROJEKTEK

MAGYARORSZÁG

- A nyíregyházi repülőtér korszerűsítése – új 1500 m-es kifutópálya építése.

ROMÁNIA

- A Máramarosi Nemzetközi Repülőtér fejlesztése.
- Buszjárat a Máramarosi Nemzetközi Repülőtérre.
- Vasúti összeköttetés (1 km) a Máramarosi Nemzetközi Repülőtérrel (hosszú távú).
- A Szatmárnémeti Nemzetközi Repülőtér repülőtéri infrastruktúrájának helyreállítása és korszerűsítése - új utas- és teherterminál, valamint repülőgéphantár építése

SZLOVÁKIA

- A Kassai Nemzetközi Repülőtér meglévő kifutópályájának befejezése, korszerűsítése, meghosszabbítása és kiszélesítése.
- Eperjes repülőtér Poprad Tatry – kifutópálya korszerűsítés.
- Árufuvarozási központ építése teherszállítással a kassai repülőtéren, speciális közúti és mellékvágány kapcsolatokkal.
- A Spišská Nová Ves-i repülőtér, mint helyi jelentőségű repülőtér befejezése és felszerelése.

UKRAJNA

- Ukrajna-Szlovákia megállapodás kidolgozása - Ungváron a rendszeres légi forgalom helyreállítására.
- Kárpátalja régióban évi 500 000 utas szállítására alkalmas repülőtér tervezése és megépítése (állami célirányos repülőtér-fejlesztési program).
- A modernizáció a repülőtereken (Ungvár, Ivano-Frankivszk és Chernivtsi) működik.
- Repülőterek és kifutópályák hálózatának kiépítése regionális közösségekben és fontos hegyvidéki idegenforgalmi és rekreációs központokban, biztosítva a fenntartható összeköttetést a regionális és nemzetközi repülőterekkel.
- Az ukrán légtér kapacitásának növelése a szabad útvonalú légtér (FRA) és a GNSS-en alapuló navigációs technológiák bevezetésével.

- A terminál utas- és teherkomplexumainak multimodális technológiákkal történő fejlesztése tulajdonosaik bevonásával és/vagy a köz- és magánszféra közötti partnerségekkel, biztosítva az utasok számára a nemzetközi minőségi szolgáltatási szabványokat.
- A kifutópályák átépítése és a regionális repülőterek berendezéseinek átfogó korszerűsítése a középtávú repülőgépek és szükség esetén a széles törzsű repülőgépek üzemeltetésének lehetővé tétele érdekében, az európai jogszabályokkal összhangban.
- A belföldi légi közlekedés fejlesztése, beleértve Ukrajna regionális repülőtereinek és repülőtereinek korszerűsítését, nemzetközi hitelprogramok és támogatások bevonásával a költségek csökkentése és a repülőtéri szolgáltatások elérhetőségének növelése érdekében.
- Kedvező feltételek megteremtése annak érdekében, hogy több légitársaságot vonzzanak a nemzetközi és belföldi légi közlekedéshez, beleértve a diszkont légitársaságokat is.
- Repülési kutató-mentő egységek beszerzése és bázisuk infrastruktúrájának kialakítása.
- A legfeljebb 5 millió utasforgalmat bonyolító regionális repülőterek gazdasági tevékenységeinek újra szabályozása a vonatkozó uniós jogszabályokkal összhangban.

7. HATÁRÁTKELŐK

7.1. FŐ KIHÍVÁSOK

A határokon átnyúló ellenőrzési pontok megfelelő elosztása elengedhetetlen a személyek és áruk áramlásának biztosításához a határokon átnyúló régióban. Csap – Záhony, Csengersima – Petea (közel 3 millió fő / év vagy 1 millió személygépkocsi) és Ungvár – Vyshne Nemetske a legforgalmasabb ellenőrzőpontok. Jelenleg a legtöbb határátkelőhely Magyarország – Ukrajna és Szlovákia – Ukrajna között koncentrálódik, míg Románia és Ukrajna között több mint 160 km határ van ellenőrzőpontok nélkül, Valea Vișeuului és Valea Siretuului között. Valójában ezt a területet a Kárpát-hegység keresztezi, és kevésbé lakott. Ez az alacsony határátkelőhely nagy nyomást gyakorol a Máramarossziget határátkelőhelyre, egy olyan hídra, amely sürgős javítást igényel, és jelenleg nem teszi lehetővé az áruk áthaladását. A határon átnyúló mobilitás javítása érdekében Máramarossziget és Bila Tserkva között elkerülő út és új híd épül a Tisza folyó felett. A Bila Tserkva (Ukrajna) és Máramarossziget (Románia) közötti nemzetközi határátkelőhely megépítését a határátkelőhelyek újjáépítésére és korszerűsítésére vonatkozó cselekvési terv tartalmazza, és az Ukrajna és Románia közötti kormányközi szintű megállapodás tervezetét (jegyzékváltás) már jóváhagyták.

A határkeresztező összeköttetéssel kapcsolatos problémák a Magyarország és Románia közötti határon is előfordulnak, amelyet csak 4 határátkelőhely működik (3 a személygépkocsik és 1 a vonatok esetében)⁵, miközben több vasúti és közúti hiányzó kapcsolat van, amelyek csökkenthetik a fő határátkelőhelyeknél az átkelést. Ez vonatkozik Eperjesre és Kárpátaljára is, ahol a 196-os vonal a határtól néhány kilométerre áll meg.

Nincs komp határátkelőhely akkor sem, ha a Tisza több mint 50 km hosszú határt képez Románia és Ukrajna között és több 10-15 km hosszú határt Magyarország és Ukrajna között, vagy a Kassa régió és Szabolcs-Szatmár-Bereg vármegye közötti határt.

A határátkelőhelyek megnyitását és működését szabályozó meglévő államközi megállapodások elemzése azt mutatta, hogy ezeket a dokumentumokat frissíteni kell, mivel a nemzeti szintű döntések ezeken alapulnak, és jelenleg nincs összhang a regionális szintű fejlesztési elképzelések, a nemzeti szintű ellenőrzőpont-infrastruktúra fejlesztésére irányuló célzott programok és az államközi megállapodások között.

A határátkelőhelyek rekonstrukciója és korszerűsítése kulcsfontosságú, de nem az egyetlen tényezője a Mobilitás fejlődésének. Az integrált határigazgatási rendszer megvalósítására vonatkozó programdokumentumok a következő rendelkezéseket tartalmazzák:

- Fejlett technológiák bevezetése és a szállítás információs támogatása, beleértve a különböző szállítási módok, a rakományok tulajdonosai, a szállítmányozók, a vámhatóságok és az állami ellenőrző hatóságok közötti technológiai kölcsönhatások egységes információs rendszerének létrehozását a szállításban és a határátkelőhelyeken.
- Az Ukrajna és az EU tagállamai közötti határigazgatás javítása, a határátlépési eljárások működésének javítása a határátkelőhelyeken, az utasok várakozási idejének csökkentése és a határátkelés jobb feltételeinek megteremtése.

A határátkelőhelyek megnyitását és működését szabályozó meglévő államközi megállapodások elemzése azt mutatta, hogy ezek a dokumentumok aktualizálásra szorulnak, mivel a nemzeti szintű döntések ezeken alapulnak, és jelenleg nincs összhang a regionális szintű fejlesztési elképzelések, a nemzeti szintű ellenőrzőponti infrastruktúra fejlesztésére irányuló célzott programok és az államközi megállapodások között.

5. A Covid19-világjárvány idején 3 további határátkelőhely (Bercu- Garbolc, Peleş – Zajta és Horea – Omboly) került átmenetileg megnyitásra a peteai határátkelőhelyre nehezedő nyomás csökkentése érdekében. Ezek most már csak heti 1 nap aktívak.

7.2. FŐBB PROJEKTEK

Ez a fejezet tartalmazza mind a regionális szinten benyújtott javaslatokat, mind a nemzeti szintű programdokumentumokban szereplő tervezett intézkedéseket. Fontos megjegyezni, hogy az ebben a szakaszban említett határátkelőhelyek fejlesztésére irányuló projekteknek szerepelniük kell az államközi megállapodások szövegeiben, valamint a vonatkozó célprogramokban és cselekvési tervekben.

MAGYARORSZÁG – ROMÁNIA

- Vetés - Csenger közúti határátkelő (az új autópályához kapcsolódóan).
- Vasúti határátkelő építése Zajta és Peles vagy Csenger és Oar között (beleértve a vasúti bővítést).
- Garbolc és Bercu közötti közúti határátkelő építése.
- A határőrizeti és ellenőrzési tevékenység egyszerűsítése a „Schengeni busz” határellenőrzési pontokon.

UKRAJNA / ROMÁNIA

- Az államhatár ukrán-román szakaszának román oldalán:

- Halmi vasútállomás és terminál, valamint határátkelőhely korszerűsítése (2 be- és kijárat).
- Weight in motion (WIM) rendszerek telepítése a román határátkelőhelyeken: Halmi, Petea és Urziceni.
- A RO-UA határátkelőhelyek közúti-vasúti (Ruma - Luiziana) összeköttetésének biztosítása Câmpulung la Tisa / Teresva és / vagy Valea Vișeuului / Berlibas településeken.

- Az államhatár ukrán-román szakaszának ukrán oldalán:

- **Diakove ellenőrzőpont:** az ellenőrzőpont kiépítése, beleértve egy videóellenőrző és mérlegelő rendszert; egy helyhez kötött típusú átvilágító rendszer telepítése a személygépjárművek ellenőrzésére; egy helyhez kötött típusú átvilágító rendszer telepítése a tehergépjárművek és konténerek ellenőrzésére;
- **Bila Tserkva ellenőrzőpont:** az ellenőrzőpont kiépítése, beleértve a videokontroll- és mérőrendszert; a személygépjárművek ellenőrzésére szolgáló helyhez kötött típusú átvilágító rendszer telepítése; a teher szállító járművek és konténerek ellenőrzésére szolgáló helyhez kötött típusú átvilágító rendszer telepítése;
- **Ruska ellenőrzőpont:** az ellenőrzőpont kiépítése, beleértve egy videóellenőrző és mérlegelő rendszert; egy helyhez kötött típusú átvilágító rendszer telepítése a személygépjárművek ellenőrzésére;

- **Krasnoilsk ellenőrzőpont:** az ellenőrzőpont rekonstrukciója, beleértve a videokontroll- és mérőrendszert; a személygépkocsik ellenőrzésére szolgáló helyhez kötött szkenerrendszer telepítése;
- **Porubne ellenőrzőpont (személyszállítási részleg, az ellenőrzőpont korszerűsítése és műszaki újjáépítése):** előtetők építése a vámellenőrzési zónák felett; a mélységi ellenőrző boxok rekonstrukciója; álló típusú szkenerrendszer telepítése a személygépjárművek ellenőrzésére; intelligens videokontrollrendszer telepítése; mérlegkomplexumok kialakítása a be- és kijáratnál a mozgó személygépjárművek (5 tonnáig) mérésére;
- **Diakivtsi ellenőrzőpont:** az ellenőrzőpont rekonstrukciója, beleértve a videómegfigyelési rendszert és a mérlegelést, a személygépkocsik ellenőrzésére szolgáló, helyhez kötött típusú átvilágító rendszer telepítése.
 - Tiachiv - Malyi Tiachiv vagy Jablunivka-Remety ellenőrzőpont (megfontolást és a cselekvési tervbe való felvételt igényel).
 - Khyzha-Tarna Mare ellenőrzőpont (megfontolást és a cselekvési tervbe való felvételt igényel).

MAGYARORSZÁG – UKRAJNA

- Komp határátkelőhelyek: Vary-Tizsakóród vagy Badalovo-Szatmárcseke
- Déda-Beregdaróc ellenőrzőpont építése (az M3-as személygépkocsipályához kapcsolódva)
- Új híd előkészítése a Tiszán Lónyánál Záhony és Csap között
- Solovka-Eperjeske ellenőrzőpont (komp / út)
- Út (híd) átkelőhely építése Csap-Cherna-nad-Tisou
- Csap-Záhony átkelőhely (kerékpározás és gyalogosok)

- Az ukrán-magyar államhatár ukrán oldalán:

- **Csap ellenőrzőpont:** (a nemzetközi gépjármű-ellenőrző pont korszerűsítése és műszaki újjáépítése, az infrastrukturális létesítmények tökécsítése; egy raktár építése a lefoglalt áruk számára; egy helyhez kötött típusú szkenerrendszer telepítése a gépjárművek ellenőrzésére; egy intelligens videokontrollrendszer telepítése).
- **Dzvinkove ellenőrző pont:** (az ellenőrző pont építése, beleértve a videokontroll- és mérőrendszert; a személygépjárművek ellenőrzésére szolgáló helyhez kötött szkenerrendszer telepítése).
- **Kosyno ellenőrzőpont:** (az ellenőrzőpont kiépítése, beleértve a videokontroll- és mérőrendszert; a személygépkocsik ellenőrzésére szolgáló helyhez kötött szkenerrendszer telepítése).
- **Déda ellenőrzőpont:** (az ellenőrzőpont kiépítése, beleértve a videokontroll- és mérőrendszert; a személygépjárművek ellenőrzésére szolgáló helyhez kötött szkenerrendszer telepítése; a tehergépjárművek és konténerek ellenőrzésére szolgáló helyhez kötött szkenerrendszer telepítése).

- **Luzhanka ellenőrzőpont:** (az ellenőrzőpont rekonstrukciója, beleértve a videokontroll- és mérőrendszert; a személygépjárművek ellenőrzésére szolgáló helyhez kötött típusú átvilágító rendszer telepítése; a tehergépjárművek és konténerek ellenőrzésére szolgáló helyhez kötött típusú átvilágító rendszer telepítése).
- **Vylok ellenőrzőpont:** (az ellenőrzőpont rekonstrukciója, beleértve a videokontroll- és mérőrendszert; a személygépkocsik ellenőrzésére szolgáló helyhez kötött szkenerrendszer telepítése).

SZLOVÁKIA / MAGYARORSZÁG

- Az SK/HU határátkelőhelyek korszerűsítése az autóbuszok (3,5 t) átkelésének biztosítása érdekében.
- Hostóvce-Tornanádaska (HU - 12 t-ig teherszállításra is alkalmas, az R2-hez való csatlakozással).

SZLOVÁKIA / UKRAJNA / LENGYELORSZÁG

- Lubnia-Volosate ellenőrzőpont (és az oda vezető út). A „Lubnia-Volosate” elnevezésű új határátkelőhely építését és a kapcsolódó közúti és közlekedési infrastruktúra fejlesztését tervezik. A cél a határon átnyúló mobilitás jobb lehetőségeinek megteremtése, különösen a turizmus fejlesztésének útján.
- Vyšné Nemecké – Ungvár (gyalogosok és kerékpárosok) E cél elérése érdekében módosítani kell a kormányközi megállapodást.
- Čierna - Solomonovo (UA)
- Lekárovce - Botfalva (UA)

- Az államhatár ukrán-szlovák szakaszának ukrán oldalán:

- **Ungvári ellenőrzőpont:** (A nemzetközi járműellenőrző pont korszerűsítése és műszaki újjáépítése, az ellenőrző pont személyszállító részlegének rekonstrukciója, beleértve a videokontroll- és mérőrendszert; a személygépkocsik ellenőrzésére szolgáló helyhez kötött szkenerrendszer telepítése, intelligens videokontrollrendszer telepítése (teherforgalmi irány), a teherforgalmi területen lévő elötetők helyreállítása, az elkobzott áruk raktárának építése).

A térkép nem túl informatív, mivel a határátkelőhelyek nevei nincsenek feltüntetve rajta, és a gyalogosok és a kerékpárosok számára nincs külön besorolása az ellenőrző pontoknak, mint például az ukrán-szlovák határon Mali Selmentsi- Vel'ké Slemence (Nagyszelmence) már létező, és az ukrán-lengyel határon Lubnia-Volosate (Lubnia-Volosate) tervezett.



8. ÁTÁLLÁS ALTERNATÍV ÜZEMANYAGOKRA

8.1. FŐ KIHÍVÁSOK

Az alternatív, nem szennyező üzemanyagokra való áttérés elengedhetetlen a következő 10 évben a Párizsi Megállapodás és a zöld megállapodás célkitűzéseinek teljesítéséhez, valamint az éghajlatváltozás elleni küzdelemhez, miközben küzdeni kell a nagyvárosok levegőminőségének gyors romlása és a benzin korlátozott rendelkezésre állása ellen. 2019-ben a határmenti régió legnagyobb része az elektromos járművek elterjedése tekintetében meghaladta az uniós átlagot (Ukrajnáról nincs adat). 2020-ban Szabolcs-Szatmár-Bereg vármegyének (HU), Kassának és Eperjesnek (SK) már sikerült 5-10 töltőállomást biztosítani 1000 lakosra, míg Szatmár és Máramaros megyék esetén 1000 lakosra kevesebb mint 1 töltőállomása volt.

Az elmúlt években az alternatív üzemanyagokra való áttérésbe történő beruházások főként elektromos buszok (vagy CNG Hungary) beszerzéséből, elektromos járműtöltő állomások telepítéséből és egy új elektromos jármű beszerzéséhez nyújtott, általában kormányzati támogatásból álltak. Jelenleg a határmenti régió minden nagyobb városa legalább 20-30 elektromos járműtöltőállomással és országos töltőállomás-hálózattal rendelkezik a főutak mentén. A töltőállomások meglévő hálózata elegendő lehet a meglévő elektromos járművek számához, de alulméretezett a jövőbeni várható kereslethez. Beruházásokra van szükség különösen a román és ukrán megyékben, ahol a főúthálózatot nem fedik le megfelelően az elektromos járműtöltő állomások, ami megnehezíti a járművezetők számára, hogy nagyobb távolságot tegyenek meg elektromos járműveikkel. A hidrogénalapú közlekedés elterjedésére különböző projekteket is terveznek, különösen a Kassai Régióban (Szlovákia).

8.2. FŐBB PROJEKTEK

MAGYARORSZÁG

- A nyilvános töltési infrastruktúra fejlesztése a főbb városokban, valamint a fontos utak és személygépkocsipályák mentén.

ROMÁNIA

- Több éves program elektromos járműtöltő állomások telepítésére Máramaros megyében (150 állomás).
- Szatmár megye városaiban és községeiben az elektromos járművek töltésére szolgáló nyilvános infrastruktúra fejlesztése.
- Szatmár megye tömegközlekedési rendszerének fejlesztése alternatív üzemanyagot használó járművekre való átállással.

SZLOVÁKIA

- Hidrogén-völgy Kassán (az EU 23 hidrogénvölgyének része).
- Kutatási kezdeményezések a hidrogén további integrálására a közlekedési rendszerbe, különösen a repülésbe (memorandum a Kassai Régió Innovációs Központjával) és a szállításba (memorandum a Morva-Sziléziai Régióval) vagy a nagyvárosi tömegközlekedésbe (memorandum a Kosit a.s.-vel).

UKRAJNA

- Gazdasági ösztönzők megvalósítása a környezetkímélőbb közlekedési módok használatára, beleértve az elektromos járműveket, az elektromos tömegközlekedést, mint például a metró, a villamosok, a trolibuszok, az elektromos buszok, valamint mechanikusan hajtott közlekedési módok, mint például a kerékpárok (nyilvános kerékpárkölcsonzó rendszerek), robogók és azok nyilvános bérleti rendszerei.
- Növelje a nagykapacitású gyorstöltő állomások számát az intercity autópályák mentén a határ menti területeken (a határtól számított 100 km-es zónán belül). A legoptimálisabb és legcélszerűbb megközelítés a meglévő benzinkutak állomásainak telepítése lenne, amelyeket a helyszínek nagy sűrűsége és az áramellátáshoz való hozzáférés jellemez. Indokolás: minden célország hajlamos arra, hogy infrastruktúráját a „központosítás” elve alapján fejlessze, a határ menti területeket perifériának tekintve. Ezért az infrastruktúra-fejlesztés elmarad az országok központi és sűrűn lakott régióihoz képest.

Az EV töltőállomások fő közlekedési folyosók mentén történő építésén kívül a turisztikai területeken és a városi / nagyvárosi területeken az Ukrán Autópályák Állami Ügynökségének (Ukravtodor) és a helyi önkormányzati szerveknek is figyelembe kell venniük a következő elveket az új útépitési / korszerűsítési projektek tervezésekor és végrehajtásakor:

- Tartalmazzon rendelkezéseket a várostervezési dokumentációban a nagy teljesítményű elektromos járműtöltő állomások (50 kW vagy annál nagyobb teljesítményű) és töltőállomások telepítésére, valamint a vonatkozó követelmények és rendelkezések beépítésére a várostervezési dokumentációba. Az ilyen helyszíneket a nemzetközi és nemzeti autópályák közvetlen közelében, a szomszédos területeken kell megtervezni.
- Az autópálya folyosóval egybeeső út vagy utca javítása vagy rekonstrukciója során a műszaki specifikációkban és a tervezési követelményekben szerepeltetni kell a megfelelő kapacitású tápkábelek (vagy vezetékek) lefektetését az EV töltőállomások vagy töltőállomások tervezett helyére.
- A tömegvonzású új kereskedelmi létesítmények (bevásárlóközpontok, szupermarketek, benzinkutak, vízi parkok stb.) építése során, különösen az autópályák mentén és a város bejáratánál, a műszaki előírásokban és a tervezési követelményekben szerepeljenek az EV töltőállomások építésére és a megfelelő kapacitású tápkábelek lefektetésére vonatkozó rendelkezések.
- Az 1520 mm-es vasúti pálya villamosítása Ungvártól (Kassa) Teresva-Máramarossziget-Rahó-Kolomja Chernivtsi és Ivano-Frankivszk szakaszon a Teresva/Câmpulung la Tisa-Dilove/Valea Vișeuului szakaszon keresztül a teher- és személyforgalom helyreállítása után.

- „Sínbusz” bevezetése a helyi határon átnyúló összeköttetésekhez az Ungvár - Kassa - Munkács - Záhony - Szatmárnémeti és Chernivtsi - Suceava övezetekben, csúszó kerékpárok ideiglenes alkalmazásával (az 1435 mm-es normál vágányra való áttérés előtt) és az elektromos tárolás és a hidrogén vontatási energia lehetőségeinek kísérleti alkalmazásával.
- A tömegközlekedés arányának növelése annak érdekében, hogy a lakosság, köztük a kiszolgáltatott csoportok számára kényelmes közlekedési eszközöket biztosítsanak, és csökkentsék a környezetre gyakorolt negatív hatásokat, különösen az üvegházhatású gázok kibocsátását.
- A személygépkocsipark fokozatos lecserélése elektromos közlekedésre a városi közlekedésben, függetlenül a tulajdonformától, szükség esetén a hatályos jogszabályok módosításával, különösen a helyi közigazgatás erőfeszítéseivel.
- A tömegközlekedés gördülőállományának fokozatos megújítása és a szén-dioxid-kibocsátással járó közlekedési módok kiváltása, a zöld közlekedési módok támogatása, a kerékpáros közlekedés fejlesztése a városokban, a kisbusz-konceptió felváltása rugalmasabb és környezettudatosabb, a fogyasztékkal élők szállítására felszerelt rendszerekkel.
- Elektromos buszjáratok bevezetése a határon átnyúló, határon átnyúló helyi összeköttetések értéke, Kárpátalja határmenti városai és a szomszédos uniós országok között (a személyszállításra alkalmas közlekedési csomópontokkal rendelkező városok között). Jövőbeli irányok: Ungvár-Nagymihály, Munkács-Kassa, Beregszász-Vásárosnamény, Munkács-Kisvárd-Nyíregyháza, Tiachiv-Baja-Maros (a bila-cserkvai ellenőrzőpontra figyelemmel), Munkács - Nagyszőlős-Szatmárnémeti. A megvalósítás módja: 1. a buszpark cseréje elektromos buszokra a jelenlegi nemzetközi útvonalaknak megfelelően; 2. új útvonalak bevezetése ígéretes irányokban.

HATÁRMENTI VONATKOZÁS

- Helyi töltőállomások fejlesztése (különösen városi területeken és turisztikai célpontokon).
- Nagysebességű töltőállomások hálózatának kialakítása a fő közlekedési útvonalak mentén.
- Támogatási rendszer kidolgozása a nem szennyező járművek beszerzésére (beleértve az e-kerékpárokat, e-robotokat, teherkerékpárokat, kis elektromos járműveket az idősek számára stb.).
- Nem szennyező személygépkocsimegosztó és bérleti rendszerek fejlesztése a nagyobb városokban.

9. KÖVETKEZTETÉSEK ÉS A KÖVETKEZŐ LÉPÉSEK

A korszerű infrastruktúra, a tisztességes és nyílt piaci verseny, a különböző közlekedési módok fejlesztése és összehangolása, valamint a hatékony szabályozási és irányítási rendszer megvalósítása képezi a mobilitásfejlesztés alapját. A közlekedési rendszerek globális tendenciái azt jelzik, hogy szükség van a közlekedési technológiák és a regionális mobilitási projektek gyors integrációjára.

A közlekedési járművek sebességének, költséghatékonyságának és környezetbarát jellegének növekedése kulcsfontosságú tendencia az összes közlekedési módban, összehangolva az energiahatékonyságot, a fenntarthatóságot, a biztonságot, valamint a fogyasztói és környezetbarátságot hangsúlyozó fejlesztési stratégiákkal.

A Kárpát-medence országai kiaknázatlan potenciállal rendelkeznek a közös történelmi, gazdasági, társadalmi és kulturális kapcsolatok, az infrastruktúra, a gyors digitalizáció és az előnyös földrajzi elhelyezkedés tekintetében, amelyek megteremtik a fokozatos fejlődés feltételeit.

E potenciál mellett gyors válaszra és gyors átalakulásra van szükség a globális kihívásokkal szemben. Az éghajlatváltozás, a háborúk, a járványok, a népességvándorlás és más kihívások arra kényszerítik az országokat, hogy gyorsan és együttműködve lépjenek fel. Ezért kulcsfontosságú, hogy összehangolt jövőképpel rendelkezünk a partnerországok stratégiai irányvonalát illetően, figyelembe véve a kihívásokat, a globális trendeket és a határ menti területek belső lehetőségeit.

A CBC Mobilitási Terv kidolgozása a Kárpát-régió négy országának határrégióinak átfogó elemzésével kezdődött. Az eredmények segítettek azonosítani a stratégiai irányok beillesztésének teljességét, valamint a mobilitás fejlesztését a tervezési és normatív dokumentumokban. Az elemzés a határ menti területek infrastruktúrájának jelenlegi szintjét is vizsgálta, és feltárta a jövőbeli mobilitásfejlesztés lehetőségeit.

A határátkelőhelyek megnyitását és működését szabályozó meglévő államközi megállapodások elemzése feltárta a frissítések szükségességét. Jelenleg a döntések nemzeti szinten születnek ezen megállapodások alapján, ami következetlenségekhez vezet a regionális fejlesztési elképzelések, a nemzeti szintű célinfrastruktúra-fejlesztési programok és az államközi megállapodások között.

Ezért a következő lépés az lesz, hogy a nemzetközi kapcsolatok fejlesztésének stratégiai tervezése során figyelembe vesszük a mobilitási terv rendelkezéseit, amely tartalmazza és figyelembe veszi az egyes határrégiók regionális terveit a közlekedés és a határ menti infrastruktúra területén.

Magyarország, Szlovákia, Románia és Ukrajna határmenti régiója, amelyet ebben a projektben (MOBI) a következő területi közigazgatási egységek képviselnek: Szabolcs-Szatmár-Bereg vármegye (HU), Kassa és Eperjes régiók (SK), Máramaros és Szatmár megye (RO) és Kárpátalja, Ivano-Frankivszk és Chernivtsi régiók (UA) a közlekedési infrastruktúra fejlesztésének folyamatában van, míg városai már megkezdték a fenntartható és inkluzív városi mobilitásra való áttérést. Az elkövetkező években azonban jelentősen javítani kell a régió különböző területei közötti határkereszteső összeköttetéseket. Ezt a szempontot nagyon óvatosan kell kezelni három különböző szinten:

- a. Európai uniós szint és jobb kapcsolat a TEN-T hálózattal – jelenleg a régiót szinte megkerülik a fő európai közlekedési folyosók,
- b. nemzeti szinten és a nemzeti közlekedési politikákkal való jobb összehangolás – jelenleg a közlekedési infrastruktúrába történő nemzeti szintű fő beruházások jelentősen a régió kívülről esnek (korszerűsített vagy új vasutak, autópályák vagy határátkelőhelyek),
- c. helyi szinten és a fenntartható városi mobilitási politikákkal való jobb összefüggést a városok és a nagyvárosi területek szintjén.

Ebben az összefüggésben a Magyarország, Szlovákia, Románia és Ukrajna határrégióját alkotó területi közigazgatási egységeknek folytatniuk kell, sőt fel kell gyorsítaniuk a fenntartható, inkluzív és intelligens közlekedési rendszer megközelítését, támaszkodva:

- a vasúthálózat korszerűsítése és összekapcsolása, különösen a határ menti területen,
- a megyei tömegközlekedés vonzerejének növelése és optimalizálása,
- a kerékpárturisztikai és kerékpáros ingázási útvonalak hálózatának fejlesztése,
- határátkelőhelyek fejlesztése, korszerűsítése,
- a megyei utak korszerűsítésére és bővítésére irányuló projektek folytatása a „teljes utcák” elvei alapján,
- az autópályák és gyorsforgalmi utak hálózatának bővítése, hangsúlyt fektetve azok határ menti összeköttetésére,
- elkerülők és útvonalak kialakítása a nagy forgalom számára,
- elektromosjármű-töltőállomások és alternatív üzemanyag-ellátó állomások hálózatának bővítése,
- a régió repülőtéri hálózatának optimalizálása és korszerűsítése, valamint a közeli városi központok összekapcsolása tömegközlekedési szolgáltatásokon keresztül,
- az ökológiai közlekedést és szabadidőt szolgáló hidrográfiai hálózat kihasználása.

Mindezek a lépések a jövőbeli határokon átnyúló együttműködési projektek részét képezik.

A közlekedési hálózatok és rendszerek fejlesztésére pozitív hatást fognak gyakorolni azok a stratégiai dokumentumok, amelyek a Kárpátok területeit lefedik, illetve magukban foglalják: A Kárpátok makrorégió stratégiái; „Kárpátok Eurorégió - 2020 és azon túl” stratégiák.

A Magyarország-Szlovákia-Románia-Ukrajna ENI Határon Átnyúló Együttműködési Program 2014-2020 uniós támogatást nyújt az Ukrajna Magyarországgal, Szlovákiával és Romániával közös határai mentén megvalósuló fenntartható fejlődéshez, segít csökkenteni az életszínvonalbeli különbségeket és megoldani a közös problémákat ezeken a határokon.

Az Európai Unió tagállamai úgy döntöttek, hogy egyesítik tudásukat, erőforrásaikat. Közösen építették fel a stabilitás, a demokrácia és a fenntartható fejlődés övezetét, miközben megőrizték a kulturális sokszínűséget, a toleranciát és a személyes szabadságjogokat. Az Európai Unió igyekszik megosztani eredményeit és értékeit a határain túli országokkal és népekkel.



Projekt Vezető Kedvezményezett:

71a Shvabska street,
88018 Uzhhorod, Ukraine
International Association of Regional Development Institutions IARDI
phone number: +380993254990,
e-mail: associationiardi@gmail.com,
<https://mobi.iardi.org>



Projekt Partnerként a kiadványt készítette:

Szabolcs-Szatmár-Bereg Vármegye Önkormányzata
4400 Nyíregyháza, Hősök tere 5.
www.szszbmo.hu

*Ez a kiadvány az Európai Unió pénzügyi támogatásával készült.
Tartalmáért kizárólag a Szabolcs-Szatmár-Bereg Vármegye Önkormányzata felelős,
nem feltétlenül tükrözi az Európai Unió hivatalos álláspontját.*

<https://huskroua-cbc.eu/>