

Tekintettel a tematikus és stratégiai szempontból fontos előadások nagy információtömegére, a MOBI nemzetközi konzorciuma úgy döntött, hogy a sajtóközleményeket a tematikus üléseknek megfelelően osztja szét, amelyek 3 részre oszlanak.

Sajtóközlemény (1. rész)

A MOBI projekt 1. Partnerségi találkozója

„Korszerű határok infrastruktúra - sikeres Kárpátok régió” (MOBI)

2021. január 28-án került sor az ENI Magyarország-Szlovákia-Románia-Ukrajna 2014-2020 Határon Átnyúló Együttműködési Program pénzügyi támogatásával megvalósuló „Korszerű határok infrastruktúra - sikeres Kárpátok régió” (MOBI) projekt partnereinek és szakértőinek találkozására.

A projekt célja: fenntartható platform létrehozása a személyek és áruk hatékony, határokon átnyúló mobilitásához a közlekedési és határ menti infrastruktúra fejlesztésével, a kormányok és szakmai szervezetek közötti együttműködés erősítésével, amely a közlekedési kapcsolatok fejlesztését célozza Ukrajna, Románia, Szlovákia és Magyarország határ menti régióiban. A projekt egy közös mobilitási terv kidolgozását irányozza elő, amely magában foglalja az egyes határrégiók regionális terveit a közlekedés és a határ menti infrastruktúra, a vasúti szolgáltatások, a nemzetközi légi szolgáltatások stb. fejlesztése terén.

A találkozót a Szabolcs - Szatmár - Bereg Megyei Önkormányzat (Magyarország) kezdeményezte, és az ukrainai partnerek és szakértők találkozóját a konferenciateremben, valamint a magyarországi, szlovákiai, romániai és ukrainai videokonferencia-kapcsolatot összekötve tartották meg. A találkozón részt vettek a MOBI projekt valamennyi partnerszervezetének képviselői, nevezetesen: Szabolcs-Szatmár-Bereg megye Önkormányzata (Magyarország), Kassai Önkormányzati Régió (Szlovákia), Máramaros Megyei Tanács (Románia), Szatmár megye Területi Közigazgatási Egysége (Románia), Kárpátaljai Megye (Ukrajna) Közúti Szolgálat és a Regionális Fejlesztési Intézmények Nemzetközi Szövetsége IARDI (Ukrajna) képviselői.

A 3 panelbeszélgetés a következő kérdésekre összefoglaló:

- Regionális tervezés és a közlekedési kapcsolatok fejlesztése**
- Vasúti összeköttetések a Kárpátok térségében**
- Légi összeköttetések a Kárpátok régiójában.**

A résztvevőket Seszták Oszkár, a Szabolcs-Szatmár-Bereg Megyei Közgyűlés elnöke (Magyarország) és Olekszij Petrov, a Kárpátaljai Regionális Tanács vezetője (Ukrajna) köszöntötte.

Seszták Oszkár, a Szabolcs-Szatmár-Bereg Megyei Közgyűlés elnöke köszöntőjében hangsúlyozta, hogy a



projekt ötlete négy évvel ezelőtt fogalmazódott meg az ukrán partnerekkel közösen. Akkor kezdődtek meg a tárgyalások a jelenlegi partnerekkel a projekt kidolgozásáról és céljainak meghatározásáról, a nyíregyházi Szabolcs-Szatmár-Bereg megye Önkormányzatának épületében. Megjegyezte, hogy az önkormányzat számos nemzetközi projektet valósít meg, és örül annak, hogy több projektet is ugyanezekkel a partnerekkel valósítanak meg. Néhány éve egy ENPI projekt keretében közösen dolgozták ki a Kárpátok Eurorégió 2020 stratégiát, amely a mobilitást és a határ kompatibilitást helyezi

előtérbe. Egy ország vagy régió versenyképességét elsősorban az infrastruktúra elérhetősége és fejlesztése határozza meg. Fontos, hogy az összes meglévő autópálya a határig az Európai Unió kereskedelmi útvonalakat hozzon létre, és általában véve, hogy kompatibilisebb és gyorsabb legyen az európai kontinensen, és megfeleljen az áruszállítás, a közúti közlekedés és a mobilitás igényeinek. Magyarország legfontosabb közlekedési beruházásai, amelyek 2021-ben fejeződnek be, a Közép- és Kelet-Európát összekötő Via Carpathia gyorsforgalmi út közlekedési folyosójának elemei, amelyet Magyarország elsőként épít meg a saját területén, valamint Európa legnagyobb intermodális terminálja Fényeslitkén.

Olekszij Petrov, a Kárpátaljai Megyei Tanács (Ukrajna) elnöke megköszönte Seszták Oszkárnak, a Szabolcs-



Szatmár-Bereg Megyei Közgyűlés elnökének a találkozó megszervezését, gratulált az ukrán, szlovák, magyar és román kollégáknak, és megjegyezte a közlekedési potenciál fontosságát mind Ukrajna, mind általában a kárpátaljai terület számára. Hangsúlyozta, hogy a Kárpátaljai Megyei Tanács tavaly elfogadta a regionális fejlesztési stratégiát, amely a kárpátaljai terület tranzit- és turisztikai potenciáljának fejlesztésére összpontosít. Az állami és regionális hatóságok nagy erőfeszítéseket tesznek a stratégia megvalósítása érdekében. Ukrajna összes területe közül a kárpátaljai terület építette a legtöbb utat, továbbá a terület komoly előrelépést tett a föld kisajátítási dokumentumok kialakítása és a nemzetközi ellenőrzőpontok építésének megkezdése irányában. Mindenekelőtt két

nemzetközi ellenőrzőpontról van szó, amelyeket kormányközi megállapodásokban jelöltek meg: Déda (Ukrajna) - Beregdaróc (Magyarország), ahol a magyar partnerekkel közösen épül az V. páneurópai közlekedési folyosó, valamint a Bila Tserkva (Ukrajna) - Sighetu Marmáției (Románia) nemzetközi ellenőrző pont.

A mobilitás másik új elemeként a projekt keretében 4,35 km hosszú kerékpárút épül Tiszabökenytől Tiszapéterfalváig. Hamarosan megkezdődik a légi közlekedés fejlesztési lehetőségeinek tervezése, valamint a kis repülőgépek repülése új megközelítései kidolgozása egy másik nyertes projekt keretében az ENI CBC program pénzügyi támogatásával. A Magyarország-Szlovákia-Románia-Ukrajna 2014-2020 "Kárpátok kisrepülés - új megközelítések a személyek és áruk mobilitására a Kárpátok régiójában". A stratégiának akkor van nagy jelentősége, ha annak elemeit konkrét projekteken valósítják meg.

Natalia Nosa, a projekt koordinátora és a Regionális Fejlesztési Intézmények Nemzetközi Szövetségének "IARDI" (Ukrajna) vezetője bemutatta a „Korszerű határok infrastruktúra - sikeres Kárpátok régió” (MOBI) projekt fő célkitűzéseit és tevékenységeit, amely fenntartható platformot biztosít a személyek és áruk hatékony, határokon átnyúló mobilitásához, javítva a közlekedési és határinfrastruktúrát, erősítve az együttműködést azon önkormányzatok és szakmai szervezetek között, amelyek tevékenysége hatással van a közlekedési kapcsolatok fejlesztésére Ukrajna, Magyarország, Szlovákia és Románia határ menti régióiban.

A projekt egy közös mobilitási terv kidolgozását irányozza elő, amely összehangolja az egyes határmenti régiók regionális terveit a közlekedés és a határ menti infrastruktúra, a nemzetközi közlekedési folyosók, a vasút, a nemzetközi légi közlekedés stb. fejlesztése terén.

A közös mobilitási terv szerkezetét kidolgozták és szakértői egyeztetés céljából megismertették az érdekelt felekkel, megkezdődött a jelenlegi helyzet tanulmányozása és a közlekedési hálózatok és közlekedési csomópontok fejlesztési helyszíneinek meghatározása a határ menti régiókban.

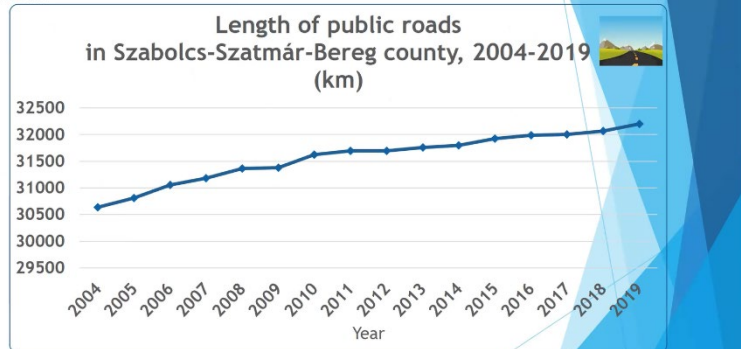
Jelenleg számos tematikus megbeszélés zajlik a közlekedési és a határmenti infrastruktúra, a vasúti és légi szolgáltatások fejlesztéséről a Kárpátok régiójában. A jövőben tervezik a vízi közlekedési lehetőségek, a Felső-Tisza menti folyami kikötő létrehozásának kérdését is felvetni.

A partnerségi találkozó első ülése a regionális tervezéssel foglalkozott a közlekedés és a határ menti infrastruktúra fejlesztése terén. A következő felszólalások hangzottak el:

Makszim Györgyné Dr. Nagy Tímea és Dr. Kovács Zoltán, a Nyíregyházi Egyetem képviselői, Szabolcs-Szatmár-Beregi megye szakértői, Szabolcs-Szatmár-Bereg megyei közlekedési és határmenti infrastruktúra fejlesztésének területi tervezésének főbb szempontjait tárták fel. Az infrastruktúra a területfejlesztés egyik leghatékonyabb eszköze. A regionális fejlesztés fő célja az életminőség és a versenyképesség javítása, amelyhez az infrastruktúrafejlesztés szükségszerűen hozzátartozik. A fejlett infrastruktúrával rendelkező térségek napjainkban felértékelődtek. A tőke demonstratívan azokat a területeket részesíti előnyben, ahol az infrastrukturális feltételek adóttak.

Ezért az ország különböző régiói közötti gazdasági különbségek az infrastrukturális elmaradottsággal magyarázhatók. A területrendezés szempontjából a legfontosabb műszaki infrastrukturális elemek a közlekedési rendszerek.

Mivel a szinergiák megvalósulása a műszaki infrastruktúra esetében jól nyomon követhető, a társadalmi-gazdasági életben, ez vált a legbefolyásolóbb tényezővé. Például az autópályák azáltal, hogy nagyobb térbeli mobilitást biztosítanak a gazdasági mobilitás számára, az üzleti beruházások fontos letelepedési tényezői.



Source: Hungarian Central Statistical Office

A közlekedési hálózatok fejlesztése a regionális fejlődés egyik alapvető mozgatórugója. A regionális elérhetőség napjainkban az egyik legfontosabb gazdasági letelepedési tényező. A régió fejlődéséhez elengedhetetlen a modern személy- és áruszállítás feltételeinek megteremtése minden ágazatban. Az infrastruktúra fejlesztésének közvetett szempontjai a társadalmi-gazdasági élet számos területén megsokszorozzák az egyéb szempontokat. Az infrastruktúra

hatásainak vizsgálatában többféle megközelítés létezik. Az egyik a horizontális hatás, a másik az ágazati hatás. A horizontális hatás azt jelenti, hogy a közlekedési infrastruktúra elemeinek fejlesztése nem öncélú, hanem a gazdasági fejlődés célját jelenti. A horizontális hatás például a hatékonyság, a jólét és az életszínvonal növelését jelenti. Az ágazati hatás hangsúlyai azt jelentik, hogy az infrastruktúra a gazdaság valamennyi ágazatára pozitív hatást gyakorol.

Ugyanakkor a térségek és települések infrastruktúrája meghatározza a társadalmi-gazdasági helyzetet és a fejlődés közvetlen lehetőségeit és korlátait.

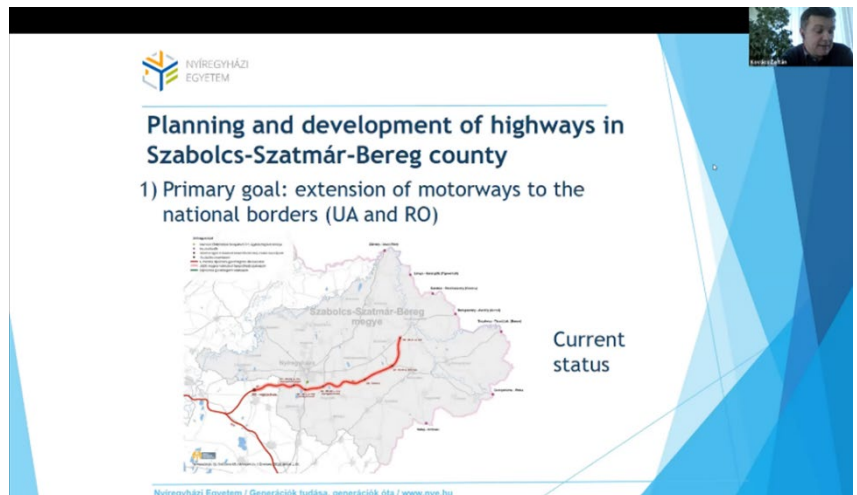
Szabolcs-Szatmár-Bereg megye állami közútjainak hossza folyamatosan növekszik, 2019-ben megközelíti a 32000 kilométert. Az elsőrendű és másodrendű főutak hossza 2005 és 2020 között nem változott jelentősen, Az autópálya megyei szakasza 2016-ban épült. A megyén belüli autópálya hossza 93 km. A kerékpárutak hossza 2007 óta folyamatosan növekszik, 2019-re megközelíti a 3500 km-t.

A magyar kormány egyik kiemelt célja a közlekedési infrastruktúra fejlesztése. Ezen a területen 2030 előtt a fő cél, hogy mindenhol 30 perc alatt elérhető legyen a legközelebbi autópálya-szakasz. Az autópályák fejlesztésén belül két országos kiemelt cél van:

- 1) Magyarországon a megyei jogú városok közvetlen hozzáféréssel rendelkezzenek az autópálya-hálózathoz. Közülük 18 már rendelkezik közvetlen hozzáféréssel az autópálya hálózathoz, köztük Nyíregyháza is. A stratégia meghirdetése óta több város is csatlakozott a stratégiához: Szombathely, Békéscsaba, Eger és Szolnok.
- 2) Az autópályák meghosszabbítása az országhatárokig. Az M3-as autópálya jelenlegi vége már Vásárosnamény közelében van, és lehetőség nyílik az autópálya folytatására az ukrán és a román határig.

Rendkívül fontosak a következő autópálya-fejlesztési projektek:

- Az M3-as meghosszabbítása, amely autópályából, 1 Tisza-hídból, mindkét oldalon 1 egyszerű pihenőhelyből, 1 határellenőrző pontból áll.
- az M49 autópálya szakaszának megépítése (a szakasz eredete a meglévő M3 autópálya és az M49 autópálya összekötése két helyen).
- az M34 autópálya szakaszának megépítése. Jelenleg a Magyarország és Ukrajna közötti közúti áruszállítás a Záhony - Csop ellenőrző ponton keresztül lehetséges. Az M34-es teljes kapacitású használatához szükséges a közúti infrastruktúra összekapcsolása.



Az M3-as meghosszabbításának minden változata több helyen keresztezi majd a Tiszát. A hidak építése mindig nagyon drága és nagyon lassú, emiatt az M3-as ezen szakaszának építése várhatóan drága lesz. Ha a szakasz megépül, akkor az az autópálya lesz a negyedik autópálya, amely eléri a magyar országhatárt.

A szakasz jelenleg tervezés alatt áll, az építkezés megkezdésének pontos időpontjáról nincs információ. A meghosszabbítás hossza 23 km, az útvonal kialakítása: 2 x 2 sávós (Autópálya leállósáv nélkül, de esetleg autópályává fejlesztve), 1 híd a Tisza felett Vásárosnamény közelében, mindkét oldalon 1 egyszerű pihenőhely, 1 határállomás, előzetes építési feltételek: 37 hónap.

A következő projekt az M49-es autópálya tervezése és építése. A cél az M3-as autópálya összekötése az M49-essel Ór és Jármí községek közelében.

Az építkezés két szakaszból áll: az első szakasz az M3-tól Ökörítőfülpösig (25 km), a második szakasz pedig Ökörítőfülpöstől Csengerig (országhatár - 20 km). Mindkét szakasz jelenleg tervezés alatt áll. a főbb paraméterek a következők:

Az útvonal kialakítása - 2 x 2 sáv, 4 híd (a vasút és más útvonalak felett) 1 egyszerű pihenőhely mindkét oldalon, 1 határellenőrzési pont, 2 súlymérési állomás.



Continuation of M3 motorway (part of TEN-T)



Alternatives to continue M3 motorway



Planning and construction of M49 motorway



Final and approved version of M49 motorway

Nyíregyházi Egyetem / Generációk tudása, generációk óta / www.nye.hu



Planning and construction of M34 motorway

Final and approved version of M34 motorway

Nyíregyházi Egyetem / Generációk tudása, generációk óta / www.nye.hu

A következő pont az M34-es autópálya Záhony - Csop határállomásig tartó szakaszának építése volt. A meglévő közlekedési infrastruktúrát mindkét országban ennek figyelembevételével tervezték. Az új szakasz és az új határállomás megépítéséig az M34-es fontos szerepet játszik az Ukrajna felé irányuló közúti áruszállításban. Az M34-es szakaszt a nemzeti infrastruktúra-fejlesztő társaság készíti elő, az építkezés megkezdésének tervezett időpontja 2023. Főbb paraméterek: a szakasz hossza 36 km; az útvonal kialakítása: 2 x 2 sávos. 17 híd a vasúti és az egyéb útvonalak felett, 1 egyszerű pihenőhely mindkét oldalon.

Következő stratégiai beruházás - a Fényeslitke melletti East West Gate (Kelet-Nyugati kapu) intermodális terminál építése, amely építése már megkezdődött. A beruházók és a fejlesztők szerint a terminál fontos szerepet játszik az új Selyemúthoz való kapcsolódáshoz.



Főbb műszaki paraméterek:

- A terület mérete 85 hektár, a maximális kapacitás évi 1 millió TEU lesz, a vasúti darukocsik 850 m hosszúak, és 740 m hosszú teljes vonatok fogadására lesznek alkalmasak. A terminál fő feladata a normál és széles nyomtávú vasút, valamint a közút és a vasút közötti összeköttetés biztosítása.
- A terminál darui képesek lesznek 45 konténer kezelésére; a daruk képesek lesznek daruzható és nem daruzható félpótkocsik kezelésére, a terminál 4 mobil konténer rakodó járművel, 5 terminál vontatóval és 10 terminál félpótkocsival fog rendelkezni.
- Az üzemeltető szoftver képes lesz online kapcsolatot teremteni az ügyfelekkel (5G). A beruházások értéke megközelítőleg 62 millió EUR.
- A Nyíregyházi Egyetem megállapodást kötött az East West Gate szervezetével, és ennek keretében a jövőben logisztikai szakembereket készít fel.
- A terminál képes lesz a NiKRASA rendszer használatára (a nem daruzható félpótkocsik daruzhatóvá átalakítása). Átadását követően ez lesz a legnagyobb és legmodernebb szárazföldi intermodális terminál Európában, amely a vasúti nyomtáváltást használja.

Eduard Maliar, a Kárpátaljai Regionális Államigazgatás (Ukrajna) Infrastruktúra, a helyi jelentőségű közúthálózat fejlesztése és karbantartása, valamint a lakás- és kommunális szolgáltatások főosztályának igazgatója a regionális tervezés lehetőségeit mutatta be a közlekedés és a határ menti infrastruktúra fejlesztése terén. Eduard Maliar megjegyezte, hogy a két ukrajnai és a magyarországi külügyminiszter legutóbbi találkozásánál prioritásként megerősítették az V. páneurópai közlekedési folyosó megépítését Trieszt és Ljubljana között, amely a Déda mellett megépítendő jövőbeli nemzetközi ellenőrző pontnál csatlakozik majd az M3-as autópályához. (Kárpátalja) - Beregdaróc (Magyarország). Jelenleg a Kárpátalja Megyei Közúti Szolgálat dolgozza ki a vonatkozó projektdokumentációt a fenti út megépítéséhez, amely csatlakozik az M08-as Kijev-Csop autópályához. Közvetlenül Zelenszkij elnök a határmenti infrastruktúra fejlesztésének prioritásait határozta meg, mindenekelőtt a Bila Tserkva - Sighetu Marmatiei nemzetközi ellenőrzőpontot kell megépíteni. Ez az ellenőrző pont összeköti majd Ukrajna fő autópályáit, így az M09-es és a D18-as autópályát Romániából. Jelenleg a fő forgalom a Csop - Záhony nemzetközi ellenőrzőponton keresztül halad, amely zsúfolt, és a teherautók óriási száma hatalmas sorokat képez. A beruházás építésének befejezése után a teherautók egy részét a román határon található Bila Tserkva - Sighetu Marmatiei ellenőrző pontra fogják irányítani. A romániai kollégák terve szerint a Tisza folyón egy négysávos híd építését tervezik. Az Ukravtodor szinten már megtervezték az ellenőrző ponthoz vezető autópálya megépítésére vonatkozó előzetes project dokumentációt. Általánosságban ezek a kérdések Ukrajna Külügyminisztériuma és az ukrajnai Állami Pénzügyi Szolgálat ellenőrzése alá tartoznak.

Eugene Luksha, a GreenWheels projekt koordinátora (Ukrajna) a GreenWheels projekt keretében a határokon átnyúló közlekedési infrastruktúra tervezésében az elektromos járművek fejlesztésének főbb tendenciáit tárta fel. A Green Wheels projekt példáján lehetőség van arra, hogy pontosan meghatározzák, hogyan lehet együttműködést kialakítani. A Green Wheels projekt célja, hogy kedvező feltételeket teremtsen a környezetbarát és környezetkímélő közlekedés - az elektromos járművek - határokon átnyúló mobilitásának növekedéséhez. Ez a projekt a különböző tevékenységi

GREEN
WHEELS
Подарки майбутнього



Електрозарядний хаб «Green Wheels»

Площа приміщень – 400 кв.м.

Локація – м. Ужгород, об'їзна міжнародна автомагістраль

Технологія "zero emission" та функцією швидкої зарядки від сонячних панелей

Одноразове обслуговування до 8 машин

Центр управління транскордонною мережею зарядних станцій

Сервіс та комфортні умови для подорожуючих

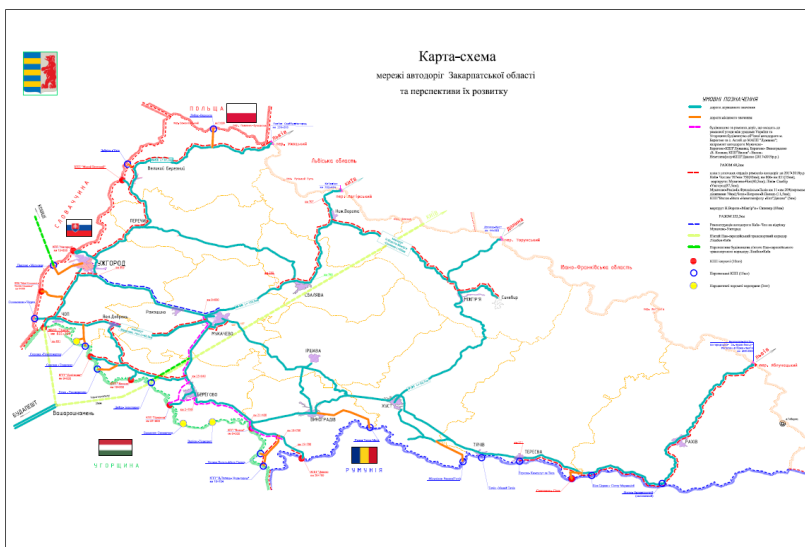
Консультаційний центр впровадження сучасних технологій

ágazatok kapcsolódására összpontosít, különösen az infrastrukturális komponensként várható hatása (a közlekedési infrastruktúra elektromos járművek igényeihez való igazítása révén). Szintén a lényeg az éghajlati hatások, amelyek a mobil forrásokból származó káros kibocsátások csökkentésével kapcsolatosak. Ezen túlmenően az elektromos járműágazat a gazdaság egész ágazatának átrendeződését jelenti, mivel új munkahelyeket teremt, valamint új ipari létesítményeket, amelyeket széles körben használnak az innovatív fejlesztésekhez. Jelenleg a fejlődés inkább spontán módon történik.

A projekt keretében feltárják a piacokat, töltőállomásokat építenek, létrehoznak egy "Green Wheels" elektromos töltőközpontot az ukrán oldalon, zero kibocsátású technológiával - alternatív energiaforrásokból, jelen esetben naperőművekből történő töltéssel. Tájékoztatják a lakosságot, partnerségeket alakítanak ki, és elősegítik Szlovákia, Magyarország és Kárpátalja városainak területrendezését.

Vasyl Markovych, a Kárpátalja Megyei Közúti Szolgálatának képviselője a Kárpátalja megye közlekedési kapcsolatainak fejlesztésére vonatkozó megvalósíthatósági tanulmányok kidolgozásának sajátosságairól beszélt.

Kárpátalja megye területe egyedülálló régió. Ukrajna legnyugatibb részén található, és négy országgal határos: Lengyelországgal, Szlovákiával, Magyarországgal és Romániával. Lengyelországgal 30 kilométer, Szlovákiával mintegy 100 kilométer, Magyarországgal 200 kilométer, Romániával pedig mintegy 200 kilométer hosszú határszakasza van. Ma 10 ellenőrzőpont van a Kárpátalja megye területén: három Szlovákiával, öt Magyarországgal és kettő Romániával. Közülük 3 teherforgalmi: Ungvár - Vyšné Nemecké, Csop - Záhony és Djakovo - Halmeu. Általánosságban elmondható, hogy Kárpátalja megye hálózata a közutakkal együtt mintegy 12 000 km, az állami utak - 928 km, a helyi utak - 2500 km, a többi önkormányzati és egyéb utak. Tekintettel arra, hogy az Európai Unió ajánlásai szerint az ellenőrző pontoknak egymástól 7-15 km távolságra kell elhelyezkedniük, a megvalósíthatósági tanulmányok megvizsgálják az ellenőrző pontok hálózatának fejlesztési lehetőségeit annak érdekében, hogy lehetőséget teremtsenek új ellenőrző pontok megnyitására.



Tekintettel a Szlovákiával meglévő három ellenőrző pontra, további három ellenőrző pont megnyitását fontolgatják: Ulič - Zábrod, Storozhnytsia - Záhó és Solomonovo - Čierna nad Tisou. A fent említett ellenőrzőpontok megnyitását kormányközi tárgyalások keretében vitatják meg. A Közúti Szolgálat és a hasonló nemzetközi projektek feladata, hogy megindokolják, hogyan járul hozzá az ellenőrzőpontok megnyitása a gazdaság egészének fejlődéséhez. A magyarországi határon új ellenőrzőpontok megnyitásával kapcsolatban is vannak fejlemények. Jelenleg a Velyka Palad (Nagypalád) - Kispalád ellenőrzőpont megnyitásának lehetőségét vizsgálják.

A „Korszerű határok infrastruktúra - sikeres Kárpátok régió” (MOBI) projekt egy kisebb infrastrukturális részt - a Magyarország és Ukrajna "Tiszabecs (Magyarország) - Vylók" (Ukrajna) határátkelőhely Kispalád (Magyarország) - Velyka Palad (Ukrajna) határátkelőhelyre vezető és onnan induló kerékpárút Tiszabököny - Tiszapéterfalva felújítását - végzi el. Ezt az útszakaszt fel kell újítani, hogy körkörös kerékpárutat lehessen kialakítani. A kerékpárút rekonstrukciós projekt 2012-ben kezdődött a "Kerékpárral határok nélkül" program keretében. A kerékpárút egy szakasza a Vylók - Nevetlenfalva ellenőrzőpont felé már megépült, és ha a projekt keretében 5 km kerékpárút épül, akkor a Petrovo - Velyka Palad ellenőrzőpontig még 12 km kerékpárút építése van hátra. Ennek köszönhetően a Kárpátalja régió kerékpárútjai beolvadnak a magyarországi kerékpárút-hálózatba. Emellett megfontolás alatt vannak további kerékpárutak építésének lehetőségei is.

Vasyl Markovych arról is tájékoztatott, hogy az ukrain fél által meghatározott alábbi helyszíneken megvalósíthatósági tanulmányok készülnek:

1. A Kassa - Munkács (Košice - Mukachevo) autópálya-összeköttetés Záhó (Szlovákia) - Sztorozsnyica (Ukrajna) ellenőrző pont melletti szakasza.
2. Az Ulič - Zábrod (Szlovákia) autópálya szakasza, és / vagy
3. Az autópálya magyar határ felé vezető szakasza Velyka Palad (Ukrajna) és Kispalád (Magyarország) települések között.

Ezen kívül további 2 szlovákiai és 2 magyarországi helyszín megvalósíthatósági tanulmánya is készül. A MOBI-hoz hasonló projektek stratégiai fontosságúak a közlekedési infrastruktúra tervezése és fejlesztése szempontjából a határ mindkét oldalán.

Az első ülés a magyar, szlovák, román és ukrán határok különböző oldalain a hatóságok és önkormányzatok, szakmai intézmények és szakértői csoportok szintjén a Kárpátok térségében a meglévő ellenőrzőpontok, nemzetközi közlekedési útvonalak, turistautak és kerékpárutak átépítésével és megépítésével kapcsolatos intézkedések megszilárdításának szükségességéről szóló megbeszélésekkel zárult.

A következő üléseken a vasúti és légi összeköttetések kérdései kerültek megvitatásra, amelyeket a 2. és 3. részben ismertettünk.

A Regionális Fejlesztési Intézmények Nemzetközi Szövetségének (IARDI) sajtóközpontja