

УДК 711.73 : 656.07

Кашуба О.М.,  
Національний університет «Львівська політехніка»

## ОЦІНКА СТАНУ ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ І МЕРЕЖІ МІЖНАРОДНИХ ПУНКТІВ ПРОПУСКУ УКРАЇНИ В МЕЖАХ ЛЬВІВСЬКОЇ ОБЛАСТІ.

*Здійснено аналіз та оцінка транспортної інфраструктури та транскордонної території Львівської області. Враховуючи вимоги Євросоюзу запропонована нова система пунктів пропуску, яка дозволить збільшити пропускну спроможність кордону.*

*Ключові слова: міжнародні транспортні коридори, транспортна інфраструктура, транспортні потоки, транскордонний регіон, міжнародні пункти пропуску.*

**Вступ. Актуальність теми.** Стратегічним напрямком України, враховуючи її геополітичне місцезнаходження, є розбудова транспортних коридорів та їхня інтеграція в загальноєвропейську та міжконтинентальну транспортну систему. На сьогодні збільшення обсягів міжнародного транзиту стає важливим чинником структурної перебудови економіки окремих регіонів і економіки України загалом. Україна була і залишається важливим транзитним коридором між Центральною Європою і країнами СНД; Південною Європою, Близьким Сходом, Африкою і країнами СНД; Скандинавією, Балтикою і Близьким Сходом, Закавказзям, Центральною Азією; Північною Європою і Середньою Азією, Китаєм, Далеким Сходом.

Однак транспортна мережа та транскордонна інфраструктура, а також наявні пункти пропуску в Україні не відповідають сучасним вимогам Євросоюзу.

Усі ці передумови вимагають розбудови системи пунктів пропуску на державному кордоні України з метою створення найбільш сприятливих умов для проходження міждержавних транспортних та вантажних потоків. На схемі стратегічно важливих транспортних потоків (Рис. 1) добре видно це скупчення у західному регіоні (Львівській, Волинській та Закарпатській областях).

**Мета статті** проаналізувати особливості розвитку транспортних коридорів, які проходять через Львівську область в контексті розбудови міжнародних пунктів пропуску та запропонувати шляхи реформування теперішньої системи пропусків.

**Методи дослідження.** Аналіз містобудівельних та архітектурних матеріалів формування транскордонної території між Україною і Польщею в

межах Львівської області та мережі транспортної інфраструктури з кордонними пунктами пропуску. Аналіз літературних джерел та натурні обстеження.



Рис. 1. Схема стратегічно важливих транспортних напрямків, що проходять територією України.

## Виклад матеріалу

**I. Сучасний стан та умови розвитку транспортної інфраструктури Львівської області.** Львівська область з її достатньо розгалуженою мережею залізниць і автомобільних шляхів, розвинутими повітряними зв'язками є найпотужнішим транспортним комплексом західної частини України.

З метою інтеграції транспортної системи нашої держави у загальноєвропейську на території формуються транспортні коридори, заходи з розбудови яких передбачені Програмою створення та функціонування національної мережі міжнародних транспортних коридорів в Україні. Ділянки магістральних доріг, більшість яких збігається з функціонуванням національної мережі міжнародних транспортних коридорів, трасами міжнародних транспортних коридорів, з'єднують міста Краків – Перемишль – Мостиська – Львів, Краківець – Львів, Варшава – Люблін – Рава-Руська – Львів, Чоп – Ужгород – Львів – Київ, Хелм– Ягодин – Ковель – Львів. (Рис. 2).

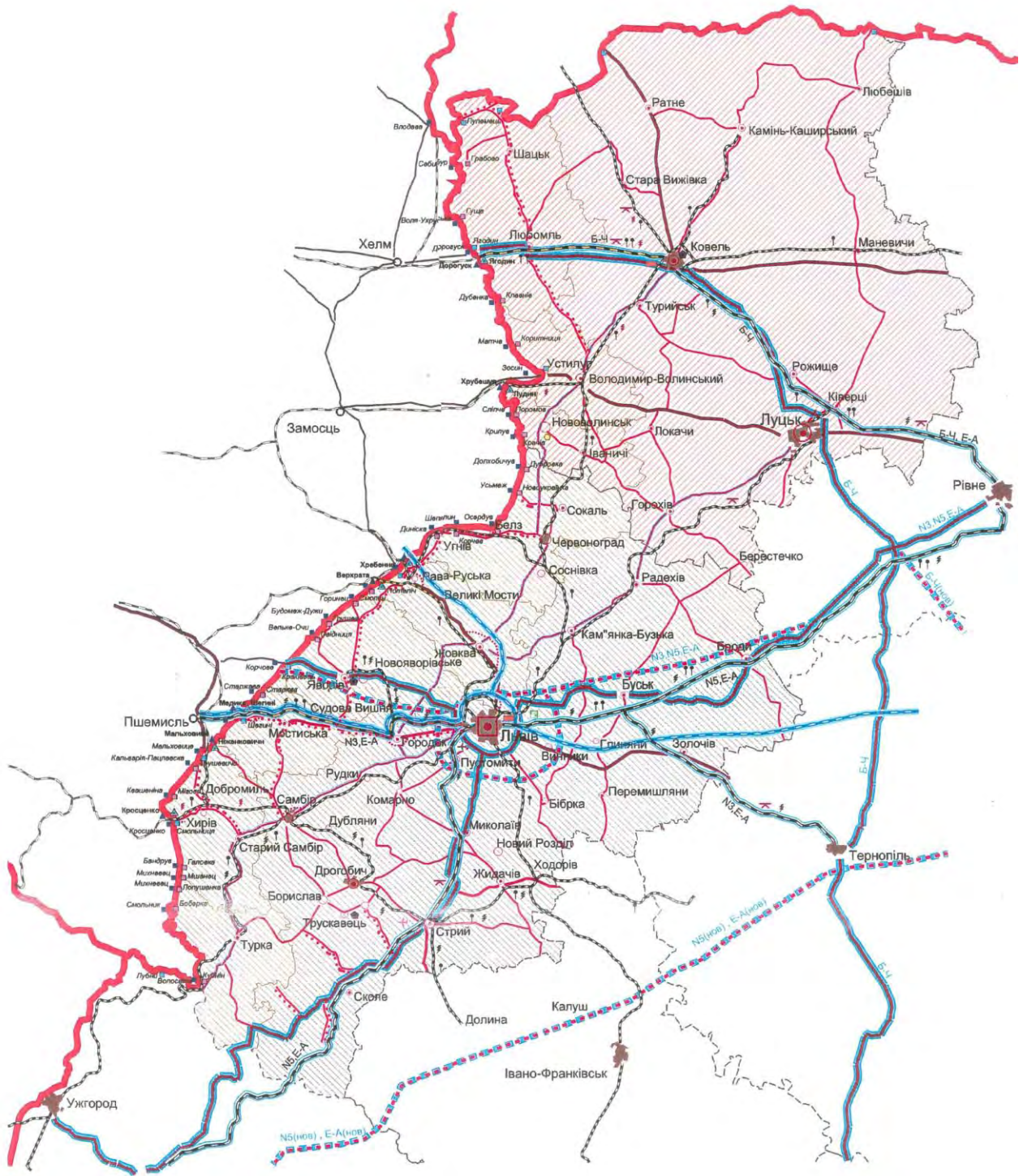


Рис 2. Схема транспортних потоків Львівської області

У межах області ділянки магістральних доріг збігаються з трасами міжнародних доріг: М-06-Київ-Чоп, М-11-Львів-Шегіні, М-12 Львів-Кіровоград з автодорогами Е-40 і Е-50. У загальній протяжності автодоріг

автодороги державного значення становлять 1038,3 км - 10% (середній показник по Україні-8%), з них міжнародні – 545,0 км, регіональні – 148,5 км, національні – 342,8 км.

Порівняно з Польщею, мережа державних автомобільних доріг і залізниць на прикордонній території України розвинута менше, що пояснюється проходженням головних зв'язків з країнами Європи у системі колишнього СРСР в основному через Білорусь.

Планувальний каркас Львівської області має визначальне значення для нашої держави і характерну лінійно-вузлову урбанізовану структуру, яка формується в наслідок перетину двох головних напрямків підвищеної урбанізації та транзитного руху: Схід – Захід, а також Північ – Південь.

Головні планувальні осі збігаються з основними транспортними зв'язками, які перетинають область зі сходу на захід - коридор *Критський №3* (Краків – Львів – Рівне – Житомир – Київ); та з півночі на південь коридор *Критський №5* (Косини – Чоп – Стрий – Львів – Рівне – Сарни – Мінськ). Домінуючим урбанізованим елементом планувального каркаса є планувальна вісь Схід – Захід, оскільки створення міжнародного транспортного коридора Київ – Берлін (А-3) є найбільш перспективним.

На цій осі Україна завдяки геополітичному розташуванню, виробничому потенціалу та густоті мережі поселень займає ключове положення, що значною мірою сприятиме інтеграції в Європейську систему. Населені пункти та інженерно-транспортна інфраструктура вздовж головних планувальних осей розвиватимуться насамперед для того, щоб забезпечити обслуговування транзитного руху. Планувальну вісь схід-захід стратегічними документами розвитку регіону визначено як зону технопарків.

На головних планувальних осях розташовані міста: Червоноград, Жовква, Буськ, Броди, Миколаїв, Стрий, .Сколе, .Яворів, .Новояворівськ.

На осі Схід – Захід каркасотворною є ділянка на захід від Львова, що зобумовлено формуванням біполярної транскордонної зони Львів – Жешув. Ці два міста у транскордонному просторі створюють передумови для спільної організації на міждержавному рівні єдиної субурбанізованої зони, що сприятиме скоординованому проектуванню аграрно-промислових комплексів, охороні довкілля, пам'яток історії та архітектури, організації туризму, а також місць рекреації.

Важливою складовою урбанізованого планувального каркаса на території Львівської області є також транскордонна меридіональна комунікаційна вісь з прилеглими до неї поселеннями та вузлами урбанізації.

Формування північної ділянки цієї осі має сприятливі передумови завдяки входженню її до Єврорегіону “Буг”. Ріка Західний Буг є інтегруючим

фактором на перетині кордонів України, Республіки Білорусь і Польщі. Тому Єврорегіон "Буг" найбільше значення має для Волинської області, на її кордоні з Польщею. Водночас цей регіон важливий і для Львівської області, оскільки значно зростає роль меридіональної планувальної осі: Ковель – Володимир – Волинський – Львів. У зоні впливу цієї комунікаційної осі розташоване місто обласного значення – Червоноград, а також районні центри – Сокаль і Кам'янка-Бузька. Ця комунікаційна вісь призначена для забезпечення зв'язків Північного Сокальсько-Червоноградського промислового району з рештою поселень Львівської області.

Планувальні осі другого порядку визначені вздовж мережі транспортних магістралей регіонального значення. Опорними містами другого рівня планувального каркасу є міста .Радехів, Кам'янка-Бузька, Золочів, Дрогобич, Самбір, Мостиська.

**II. Польсько-українські контрольні-пропускні пункти.** Львівська область має найдовший кордон з республікою Польща і є складовою частиною українсько-польського транскордонного регіону (ТРК). Найбільш динамічно транскордонна співпраця розвивається на прикордонних територіях. Зона прикордонної співпраці виділена в радіусі 2-х км. доступу від пунктів пропуску і охоплює території, де діє спрощений режим перетину через кордон. Ця ділянка включає частини територій 6 адміністративних районів – Сокальського, Яворівського, Мостиського, Старосамбірського та Турківського, загальною площею 2,4 тис.км<sup>2</sup>., що становить приблизно 11% площі всієї території області.

Основними елементами планувальної структури транскордонного регіону є комунікаційні осі, значні міські агломерації та окремі вузли росту, біполярні райони, транспортні вузли, що утворюються в місцях перетину кордону на базі важливих пунктів пропуску, а також елементи міжнародної екомережі.

За даними інституту „Діпроміст" довжина кордону України з Республікою Польща у межах Львівської області становить –258 км. Відстані між існуючими міжнародними автомобільними пунктами пропуску „Рава-Руська", „Краківець", „Шегині", „Смільниця" становлять відповідно - 47, 22, 46 км.

Формування транспортних коридорів на території України згідно з Програмою створення та функціонування національної мережі міжнародних транспортних коридорів, має здійснюватися шляхом реконструкції наявних та будівництва нових шляхів сполучення, розвитку відповідної дорожньо-транспортної інфраструктури.

Існуючі контрольно-пропускні пункти, незважаючи на їхню постійну розбудову не в стані належно обслуговувати нинішній транзит між Сходом і Заходом. На сьогодні на кордоні з Польщею функціонує дванадцять контрольно-пропускних пунктів в т.ч. 7 автомобільних і 6 залізничних.

#### **Автомобільні контрольно-пропускні пункти :**

- **Дорогуськ – Ягодин** (Волинська обл., Любомльський р-н)

Контрольно-пропускний пункт на сьогодні має з польського боку 23 смуги руху ( 13 на виїзд та 10 на в'їзд), з українського боку – 14 ( 6 на виїзд, та 8 на в'їзд)

- **Зосін – Устилуг** (Волинська обл., Володимир-Волинський р-н.)

Контроль на виїзд з України здійснюється на польській території на 11 смугах відповідно з польської сторони 4 та з українського боку 7.

- **Гребенне – Рава-Руська** (Львівська обл., Жовківський р-н.)

Пропуск транспортних засобів здійснюється на 16 смугах відправлень з польського боку ( по 8 на в'їзді та виїзді), з українського боку 28 ( по 14 на в'їзд та виїзд).

- **Грушів - Будомеж** (Львівська обл., Яворівський р-н.)

(відкрито 2.01.2014р.) Спільний з Польщею пропускний пункт на польській території по 12 смугах на в'їзді та виїзді (по 6 з кожного боку)..

- **Корчова – Краківець** (Львівська обл., Яворівський р-н.)

Пропуск здійснюється на 20 смугах відправлень з польського боку ( по 10 на в'їзді та виїзді), з українського боку так само на 20 смугах. Об'єкт є сучасним і відповідає вимогам Євросоюзу.

- **Медика – Шегині** (Львівська обл., Мостиський р-н.)

Пропуск здійснюється на 15 смугах відправлень з польського боку ( по 8 на в'їзді та виїзді), з українського - 15 ( по 7 на в'їзд та виїзд).

- **Кросценко – Смільниця** (Львівська обл., Старосамбірський р-н.)

Митний та прикордонний контроль відбувається в одному місці на території Польщі по 12 смугах ( по 6 з кожного боку). Це дозволяє пришвидшити час проходження кордону.

Окрім цього функціонують залізничні контрольно-пропускні пункти: Дорогуськ – Ягодин, Хрубешув - Володимир-Волинський, Гребенне – Рава-Руська, Верхрата – Рава-Руська, Перемишль – Мостиська, Кросценко – Хирів.

В Схемі територіального планування Львівської області враховані всі заходи відповідно до Державної програми «Облаштування та реконструкція державного кордону на період до 2015 року»

Запропонована Схема міжнародних транспортних коридорів, регіональних і територіальних доріг істотно впливає на активізацію господарської та комерційної діяльності, а модернізація і розвиток об'єктів

прикордонної інфраструктури сприяє розвитку прикордонної торгівлі в зонах прикордонних пунктів пропуску.

Ці зони найбільш сприятливі для створення транскордонних технопарків з метою поглиблення транскордонного співробітництва у сфері освіти, науки, культури, що передбачає:

- розбудову прикордонних пунктів пропуску;
- розвиток транспортної інфраструктури;
- охорону навколишнього середовища;
- розвиток рекреації та туризму;
- розвиток виробництва;
- вдосконалення системи розселення.

Згідно з вимогами Євросоюзу, розташування міжнародних автомобільних пунктів пропуску на державному кордоні повинно здійснюватися на відстані 20-30 км один від одного. Однак на державному кордоні України з Республікою Польща ця вимога недотримана.

Діюча мережа пунктів пропуску через українсько-польський кордон на сьогодні не забезпечує потреби економічної співпраці України з Республікою Польща, проблема ліквідації черг не вирішена.

З відкриттям нових пунктів пропуску (Краківець – Корчова і Смільниця - Кросценко) значно збільшилися транспортні потоки та пропуск громадян через кордон.

Проведені 2010 року роботи з реконструкції пункту пропуску «Рава-Руська - Гребенне» у Жовківському районі, який потребує ще зручного транспортного сполучення з автомагістраллю „Краківець – Львів - Броди-Київ". Доцільно розташувати насамперед нові пункти: „Угринів - Долгобичув" у Сокальському, „Нижанковичі - Мальховичі", „Мшанець - Міхновець" – Старосамбірському районах.

Таким чином для розосередження потоків та ліквідації черг, задоволення потреб транскордонних районів слід відкрити нові пункти пропуску „Варяж - Усьмеж", „Боберка (Журавин) - Смольник", „Мшанець - Бандрів", „Белз - Осердув". Ці пункти пропуску із необхідною соціальною та інженерною інфраструктурою можуть бути задіяні також для туристичних і господарських потреб.

Враховуючи зростаючі розміри потоків через кордон України і Республіки Польща, розвиток магістральної і місцевої автодорожньої та залізничної мережі, пропонуємо вдосконалити мережу пунктів пропуску.



Рис 3. Пропозиція з реформування міжнародної системи пунктів пропуску

## Висновки

1. Аналіз польсько-українського прикордоння показує, що Львівський регіон розвивається сумісно з польською частиною як єдина просторова структура і є мостом для інтеграції нашої країни до європейської спільноти. Однак існуючі контрольно-пропускні пункти, їхня структура і транспортна мережа не можуть задовольнити зростаючий транзит між Сходом і Заходом.
2. Проведений аналіз транспортної системи Львівщини дає підставу до пропозиції створення нових пунктів пропуску. Разом з реформуванням існуючої мережі міжнародних пунктів пропусків, регіональних та територіальних доріг є шляхом до вдосконалення транскордонної інфраструктури.
3. Запропонована Схема міжнародних транспортних коридорів з автомобільними пунктами пропуску з інтервалом 20-30 км, що відповідає європейським вимогам, передбачає створення 5 нових автомобільних контрольно-пропускних пунктів.

## Список літератури

1. Схема планування території. Львівська область. Господарський та територіальний розвиток./Державний комітет України з будівництва та



архітектури. Український Державний науково-дослідний інститут проектування міст ДІПРОМІСТО. – Київ, 2009 рр.

2. Кавалко Б., Матковський С., Міщук А. Польсько-українське прикордоння. Середовище. Суспільство. Економіка./ Вища школа управління та адміністрації. - Замостя, 2005рр.

3. Подвальна Г.В. Розвиток транспортних коридорів в Україні / Вісник Нац. університету «Львівська політехніка» 2011рр. № 706. - С.134-139.

### **Анотація**

Проведены анализ и оценка транспортной инфраструктуры и предграничной территории Львовской области. При учёте требований Евросоюза предложена новая система контрольно-пропускных пунктов, которая создаст возможность увеличения пропуска транспортно-пассажирского потока через границу.

Ключевые слова: международные транспортные коридоры, транспортная инфраструктура, транспортные потоки, пограничный регион, международные пункты пропуска.

### **Annotation**

An analysis and assessment of transport infrastructure and predgranichnoy the Lviv region. When taking into account the requirements of the European Union proposed a new system of checkpoints, which creates the possibility of increasing freight crossing Passenger flow across the border