

Й.Р. Гілецький

*Прикарпатський національний університет ім. Василя Стефаника*

## **ТРАНСПОРТНІ ШЛЯХИ ТА ПРОБЛЕМИ ОПТИМІЗАЦІЇ ПРИРОДОКОРИСТУВАННЯ В УКРАЇНСЬКИХ КАРПАТАХ**

**Вступ.** Однією із важливих передумов оптимізації природокористування є наявність достатньої мережі транспортних шляхів. Розвиток транспортних мереж є пріоритетним для всіх карпатських країн і вважається надзвичайно важливим для економіки всього регіону. Особливо актуальним він є для української частини Карпат. Адже наявність транспортної магістралі значно підвищує інвестиційну привабливість регіону, дає перспективу інтенсифікації виробничої діяльності, розвитку соціальної інфраструктури, підвищує умови життя населення. Будівництво навіть другорядних доріг у центральних заліснених районах Українських Карпат може мати не тільки позитивне економічне, але й природоохоронне значення, оскільки забезпечує кращий доступ до запасів деревини, дозволяє використовувати екологічно безпечніші технології лісозаготівлі та уникати ґрунтової ерозії. Такі менш важливі дороги могли позитивно вплинути на розвиток туризму, а також відновлення тваринництва на розлогих природних луках Карпат. Ініціативою Карпатського Екорегіону, "комунікаційні коридори" (автодороги та залізниці) звертається значна увага на те, що швидке економічне піднесення, зростання торгівлі та інтеграції країн ЄС із сусідніми державами обумовлює необхідність розвитку інфраструктури транспорту в цілому Карпатському регіоні. Тому у контексті перспектив прискорення розвитку України, поглиблення зв'язків з іншими державами Центральної та Східної Європи відмовитися від розширення мережі доріг неможливо.

**Формулювання цілей статті, постановка завдання.** Оскільки транспортні шляхи в Українських Карпатах на сьогодні не відповідають потребам сьогодення, то необхідно розробити певні рекомендації щодо оптимізації їхньої мережі. Для цього передусім є потреба коротко проаналізувати наявну на сьогодні систему транспортних шляхів, в українській частині Карпатського регіону. При розробці конкретних пропозицій необхідно вичленити основні потреби у тих чи інших шляхах сполучення, розглянути природні особливості регіону з позицій можливостей їх прокладання. При цьому необхідно брати до уваги те, що плани будівництва магістральних доріг можуть сильно вплинути на біорізноманіття Карпат. Адже дороги порушують міграційні шляхи тварин, негативно впливають на популяції окремих видів тварин, використовують Карпати як міграційний маршрут до південної Європи. Якщо функцію "мосту" Карпатського регіону буде порушено, то він перестане служити сполучною ланкою між екосистемами півночі й півдня

Європи. Дороги також часто супроводжуються додатковими перешкодами як, наприклад, лінії електропередач. Застосування політики "обмеження шкоди" часто є найкращим вибором, як, наприклад, створення спеціальних тунелів та естакад, що дозволять мігруючим тваринам пересікати великі транспортні артерії. З цього слідує, що проекти розвитку транспорту повинні ретельно розроблятися, з метою не допустити негативний вплив на унікальне природне різноманіття Карпат. При оцінці впливу доріг важливо також брати до уваги їх проникність для міграції, тобто враховувати транспортне навантаження, яке матиме дорога. В статі ставиться завдання тільки окреслити чіткіше проблему, запропонувати деякі варіанти оптимізації мережі транспортних шляхів на основі аналізу картографічного матеріалу.

Об'єктом дослідження насамперед є існуюча мережа транспортних шляхів у регіоні Українських Карпат, а також орографічні особливості гірських масивів, які розглядаються з позиції можливості прокладання суспільно важливих нових доріг для залізничного та автомобільного транспорту.

**Виклад основного матеріалу.** В екологічному контексті залізниці прийнято розглядати як перешкоди, що мають слабший вплив на міграційні групи тварин, стан природного довкілля в цілому. На сьогодні тільки три залізниці перетинають гірські хребти Українських Карпат. Усі вони розходяться зі Львова і ведуть у Закарпаття. Серед них дві прямують до Чопа і мають міжнародне значення, даючи вихід до Словаччини та інших країн Європи. Проходять вони через знижені місця Верховинського вододільного хребта, де глибоко врізані верхів'я річок, утворили зручні перевали. Одна із цих залізниць проходить через верхів'я Ужа і Сану, де на висоті 889 м знаходиться Ужоцький перевал. Тут же проходить і шосе, що з'єднує Ужгород і Самбір. Подолавши перевал залізниця, через декілька кілометрів, заходить у найдовший в Україні тунель дожиною 905 м. Друга залізниця, що проходить через Стрий, Мукачіве, довгим тунелем перетинає вододіл Вічі і Опору на висоті 1014 м поблизу Воловецького, або Скотарського перевалу (висота 974,5 м). Через перевал проходить автодорога місцевого значення. Третя залізниця, що проходить через Івано-Франківськ, Делятин Вороненківський перевал (879 м), функціонує тільки до Рахова, а тому немає поки що міжнародного значення.

Серед автомобільних шляхів найважливішою є автомагістраль міжнародного значення, яка веде зі Львова через Стрий, Сколе, Верецький, або Ворітський, перевал висотою 838 м (на вододілі річок Стрий і Латориця), Мукачеве, Ужгород, Чоп до Словаччини. Саме через Верецький перевал здійснюється найбільш жвавий рух транспорту в регіоні Українських Карпат. Дещо південніше на хребті знаходиться Середньоверецький перевал – 839 м, через який проходить автомобільна дорога територіального значення. На відстані близько 20

кілометрів знаходиться Воловецький перевал з дорогою місцевого значення. На відстані 30-35 кілометрів на північний захід та південний схід від Верецького перевалу функціонують відповідно Ужоцький та Вишківський або Торунський (931 м) перевали, через які проходять автошляхи територіального значення.

Дальше на південний захід, на відстані понад 100 км по прямій, або понад 150 км від Вишківського перевалу, вздовж лінії вододілу немає жодного діючого перевалу з автодорогою. Тільки на межі Привододільних Горган з хребтами Ворохто-Путильського низькогір'я у зниженій частині вододільного хребта розміщений Яблуницький перевал (висота 931 м), через який проходить шосейна дорога з долини Пруту в долину Чорної Тиси (Закарпатської області). Автомагістраль має міжрегіональне значення. Дальше вододіл до кордону з Румунією на проміжку понад 50 км також не перетинається автодорогами. Це ж стосується і відтинку кордону довжиною близько 100 км до с. Шепіт Путильського району Чернівецької області.

Ще більші проблеми із шляхами, які б зв'язували гірські населені пункти паралельно до простягання гірських хребтів і упоперек річкових долин. Кращою є ситуація у Закарпатській частині. Тут автошляхи місцевого значення зв'язують Перечин, що лежить на річці Уж із Свалявою на Латориці, Міжгір'ям на Ріці, Колочавою на Терєблї. Фрагмент дороги від Колочави до Усть-Чорної на Терєсві на сьогодні не діє. На північно-західному макросхилі Українських Карпат є тільки невеличкі фрагменти автошляхів, паралельних до простягання гірських хребтів. До них можна віднести дорогу Турка – Тухля у Бескидах та Ворохта – Верховина – Путила – Селятин, що проходить Ворохто-Путильським низькогір'ям, яке сформоване системою улоговин та низькими прилеглими хребтами. На вододілі Прута і Черемошу тут розміщений один з найвищих автомобільних перевалів у Карпатах – Кривопільський (970 м), через який проходить названа автотраса.

На основі аналізу сучасної ситуації можна запропонувати цілий ряд заходів, щодо оптимізації транспортної мережі. Щодо залізниць загального користування, то тут очевидно є необхідність відновлення колись існуючого сполучення з Рахова до румунського міста Сїгету-Мармацей та українського селища міського типу Великий Бичків. Це дасть короткий вихід до багатьох міст Румунії, а також дозволить ув'язати в одну систему всі залізниці Закарпатської області. Поки що залізниця діє тільки з Великого Бичкова до Батьово, Чопа, Ужгорода.

Надзвичайно велике значення мали б автомобільні дороги, які з'єднали б м. Надвірна в Івано-Франківській області із селищем Усть-Чорна у Закарпатській області та смт Перегінське в Івано-Франківській області із селом Комсомольське у Закарпатській області. Розглянемо детальніше можливості прокладання цих автошляхів та перспективи, які вони

створять для прилеглих територій.

Щодо автодороги Надвірна – Усть-Чорна, то слід звернути увагу, що існує автодорога з Надвірної до с. Бистриця вздовж долини річки Бистриця Надвірнянська довжиною 37 км. Далше дорога могла б бути продовжена по існуючій вже ґрунтовій дорозі, яка веде на перевал Легіонів (1110 м н. р. м.). Довжина цієї дороги, яка проходить вздовж долини лівої притоки р. Бистриці Надвірнянської становить близько 11 км. Абсолютна висота біля гирла Рафайлівця становить 743 м н. р. м. Дорога плавно піднімається вздовж потоку, а у підніжжі схилу вододільного хребта на якому знаходиться перевал Легіонів – 980 м н. р. м. До того ж збереглася тут серпантинна дорога викладена бруківкою, що виводить на перевал. З перевалу на закарпатську сторону зводить ґрунтова дорога до долини річки Падешурка (притока Плайської), яка у цьому місці має 880 м н. р. м. Тобто похил основного підйому по прямій становить 0,14 із сторони Рафайлівця та 0,12 із сторони Падешурки та Плайської. Відстань від перевалу до Усть-Чорної становить 24 км, а найближчого села Лопухова близько 12 км. До того ж від долини Падешурки веде досить добра дорога, яка успадкувала колишню вузькоколійну залізницю. Загальна відстань від Надвірної до Хуста за цим маршрутом склала б близько 150 км, замість сьогоднішніх 199 км через Яблуницький перевал. Але найважливіше не просте скорочення довжини автошляху, а та обставина, що така дорога корінним чином змінила б перспективи розвитку дуже цікавого і мальовничого, але занепадаючого зараз регіону Привододільних Горган. Села Бистриця та Лопухів могли б відновити своє значення як важливих центрів лісорозробки, а також потужними осередками рекреації і туризму. Унікально мальовничі вершини Привододільних Горган (Дурня – 1705 м, – Гропа – 1759 м, Братківська – 1788 м, Руська 1677 м, Чорна Клива – 1719 м), Сивулянсько-Станімирських Горган (Сивуля Велика – 1836 м – найвища точка усіх Зовнішніх Карпат та Сивуля Мала – 1818 м, а також Негрова – 1602 м, Короткан – 1675 м, Таупширка – 1500 м і Таувпіш – 1451 м), долина Плайсько, Західна частина Свидівця стають порівняно легкодоступними при наявності такої автодороги.

Подібне значення мала б дорога, яка могла б пройти за маршрутом Перегінське – Осмолода (дорога протяжністю близько 28 км реально функціонує, але у занедбаному стані) – Комсомольське – Колочава – Хуст. З Комсомольського до Колочави дорога зараз не функціонує, хоч до повадків у Закарпатті у кінці 90-х років ХХ століття тут діяло автобусне сполучення між Колочавою і Усть-Чорною. Ніколи не існувало автомобільної дороги від Осмолоди до Комсомольського. Однак з обох сторін вододілу до недавня діяли вузькоколійні залізниці які підводили до Верхньодарівського перевалу, висота якого 1177 м н. р. м. Він знаходиться на відстані 25 км від Осмолоди, якщо використати маршрут в осному збереженої, але не функціонуючої вузькоколійки вздовж Лімниці. В кінці на висоті 1060 м н.

р. м. вона переходить у ґрунтову дорогу, яка серпантином через 1,2 км виводить на перевал. Похил дороги становить менше 0,10. З перевалу веде ґрунтова дорога, яка серпантином через 2,5 км виводить у долину річки Мокрянки на висоті 900 м н. р. м. (похил 0,11). Через 13 кілометрів від цього місця дорога виводить до с. Комсомольське та на недіючу зараз автодорогу Усть-Чорна – Колочава. За цим маршрутом відстань від Івано-Франківська до Хуста становила б 153 км (через Вишківський перевал 190 км, а Яблуницький – 260 км). В результаті також спрощується доступ до таких цікавих природних об'єктів, як вершини Верхньолімницьких Горган: Кінь Грофецький – 1553 м, Грофа – 1748 м, Пареньки – 1736 м, Мала Попадя – 1598 м, Попадя – 1741 м, а також Петрос – 1702 м, Студенець – 1600 м, Канусяк Великий – 1642 м, Канусяк Малий – 1620 м, Овул – 1610 м; Привододільних Горган: Пішконя – Негрова - 1707 м, Стримба - 1719 м, Буштул - 1692 м, Берть – 1666 м; Полонини Красні: Талас – 1548 м, Сигланський – 1563 м, Гропа – 1434 м, Климова – 1492 м, Менчул – 1501 м; Теремле-Ріцького водосховища, Озера Синевир і т. д.

Автодорогу Селятин-Верховина-Ворохта, яка йде паралельно до карпатських хребтів доцільно було продовжити із с. Паляниця вздовж річки Прутець, а далі Гнилиця до перевалу Столи (довжина від асфальтованої дороги у Паляниці 7,5 км, висота перевалу 1100 м). З перевалу 13 км до центру села Бистриця. Похил виходу на перевал з обох сторін із виположених долин річок становить близько 0,1. Продовженням дороги до бистриці могло б бути сполучення між селами Максимець Надвірнянського району, що лежить на Бистриці Надвірнянській та селом Гута Богородчанського району на Бистриці Солотвинській. На відстані 7,5 км від автодороги Бистриця Надвірна поблизу Максимця у верхів'ях потоків Максимець і Дощинка знаходиться перевал, що має висоту 1060 м. Польова дорога з перевалу через 4 км виводить до Бистриці Солотвинської, а ще через 11 км до села Гута.

**Висновки.** Надзвичайно важливе значення для підвищення перспектив розвитку туризму, умов життя населення великої частини Карпатського регіону мало б прокладання нових автошляхів, які з'єднали б Івано-Франківську область із Закарпаттям, а також цілий ряд населених пунктів між собою. Такі занепадаючі зараз поселення як Бистриця, Лопухів, Колочава та багато інших отримали б нові перспективи для свого відродження і соціально-економічного розвитку. Це в свою чергу сприяло тіснішій інтеграції української частини Карпатського Євро регіону з іншими країнами Європи.

#### Література

1. Природа Українських Карпат /За ред. К.І. Геренчука. – Львів: Видав-во Львівського ун-ту, 1968.
2. Природа Закарпатської області /За ред. К.І. Геренчука. – Львів: Вища школа. Вид-во при Львівському ун-ті, 1981 – 156 с.

3. Природа Івано-Франківської області /За ред. К.І. Геренчука. – Львів: Вид-во при Львівському ун-ті, 1973 – 152 с.
4. Сливка Р.О. Геоморфологія Вододільно-Верховинських Карпат. – Львів, 2001. – 152 с.
5. Стан Карпат: Звіт зроблений як частина Ініціативи Карпатського Єврорегіону. – Рахів: Кольорове небо, 2001. – 66 с.
6. Україна: Карта автомобільних шляхів. – К.: ДНВП «Картографія», 2002.