

МЕТОДИЧНІ РЕКОМЕНДАЦІЇ – посібник для подорожуючого залізничним сполученням у Карпатському регіоні

щодо мультимодальної маршрутизації транскордонних сполучень межуючих регіонів України, Румунії, Угорщини та Словаччини

РОЗРОБЛЕНІ Чернівецьким державним науково-технічним центром з міжгалузевих і регіональних проблем екологічної безпеки та ресурсозбереження (ДНТЦ “Екоресурс”), З.С.Бройде

Ці Методичні рекомендації (надалі – МР) розроблені в рамках проекту МОБІ “Сучасна прикордонна інфраструктура - Успішний Карпатський регіон” на доповнення до розробленого за цим проектом Плану мобільності для угорсько-словацько-румунсько-українського прикордонного регіону.

МР відповідають положенням наступних національних і міжнародних нормативно-правових актів:

- Закону України "Про транскордонне співробітництво";
- Плану заходів з реалізації Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року, затвердженому розпорядженням Кабінету Міністрів України від 07.04.2021 № 321-р, завдання 15, п. 3, як складової інвестиційного заходу 315 “Відновлення наскрізного залізничного руху наявною колією 1520 мм між усіма прикордонними регіонами України та межуючими регіонами Румунії, Угорщини, Словаччини та Молдови, що входять до Стратегії ЄС для Дунайського регіону”;
- рішенню Комітету Верховної Ради України з питань транспорту від 05.04.2018 № 60 «Розвиток транспортної інфраструктури Карпатського регіону України як ключової умови його соціально-економічного зростання»;
- наказу Мінрегіону України від 27.01.2009 № 46 «Про Методичні рекомендації щодо підтримки проектів транскордонного співробітництва на національному та регіональному рівнях та щодо використання інформаційних технологій для підтримки проектів транскордонного співробітництва»;

- постанови Верховної Ради України від 21.09.2016 №1537 »Про Рекомендації парламентських слухань на тему: "Транскордонне співробітництво як чинник євроінтеграційних процесів України"»;
- Державної стратегії регіонального розвитку України на 2021- 2027 роки, затвердженої постановою Кабінету Міністрів України від 05.08.2020 № 695, та інших чинних актів національного законодавства і у відповідності до основних принципів і сучасних напрацювань за:
- Європейською Рамковою конвенцією про транскордонне співробітництво між територіальними общинами або властями від 21.05.80 (Мадридська конвенція) і чинними додатковими Протоколами до неї;
- Угодою про асоціацію України з ЄС, розд. V;
- Стратегією ЄС для Дунайського регіону, зокрема, оглядами за її пріоритетом 1b «Transport Infrastructure in the Danube region» RAILLINKS та ROADLINKS
- Рамковою конвенцією про охорону та сталий розвиток Карпат та Протоколом про сталий транспорт до неї, а також Державною програмою розвитку регіону українських Карпат на 2020-2022 роки;
- Ministerial Declaration «Towards Sustainable Transport in the CEI-Countries» 1999.

MP укладено для суб'єктів і учасників транскордонного співробітництва, що здійснюється у формах прикордонної співпраці та міжрегіональної, міжтериторіальної та міжмуніципальної взаємодії, а також для центральних органів виконавчої влади, до компетенції яких належать питання координації транскордонного співробітництва в цілому та за конкретними напрямками, програмами і окремими проектами у сфері розвитку транспорту та дотичних секторів соціально-економічної сфери, як-то просторове планування і проектування, туристично-рекреаційна діяльність, тощо .

У MP розглядаються можливості виявлення та використання наявних і перспективних залізничних сполучень у сфері дії проекту MOBI та формування мультимодальних маршрутів (залізнично-автодорожніх і під'їздів до аеропортів) транскордонного подорожування та перспектив їх подальшого розвитку, у т.ч. для розробки суб'єктами і учасниками транскордонного співробітництва нових проектних ініціатив місцево-прикордонного, міжрегіонального і міжнародного

рівнів в зоні українсько-румунського, українсько-словацького, українсько-угорського, румунсько-угорського і угорсько-словацького кордонів.

Ключовою проблемою, на розв'язання якої спрямовано проєкт МОБІ та ці МР, є нашарування розривів на кордонах як у розбудові усіх транскордонних транспортних систем, так і у цілісному баченні наявних і перспективних вантажопасажирських потоків через зазначені кордони і відповідного розвитку прикордонної інфраструктури, яка має забезпечувати проходження цих потоків.

Водночас, важливим чинником є те, що основи соціально-економічного і просторового планування і розвитку в цьому транскордонному регіоні, включаючи шляхи сполучень, було започатковано і розвинуто до I Світової війни у єдиній державі. Їх подальше перерозподілення і стикування різними країнами між I і II Світовими війнами та вже інше поєднання, що продовжувалось у т.з. «соціалістичному таборі» Варшавського договору і Ради економічної взаємодопомоги, надалі змінились в зоні розширення ЄС і НАТО. та сьогодні відбуваються під впливом війни і глобальної кризи. Водночас, вже накопичено значний досвід співпраці у окресленій сфері, набутий усіма сторонами проєкту МОБІ, зокрема, в результаті спільної участі у Центральноевропейській Ініціативі (CEI), Карпатській конвенції (CC), Стратегії ЄС для Дунайського регіону (EUSDR) та сьогоднішнього набуття Україною статусу кандидата на вступ до ЄС і НАТО та партнерства у Ініціативі Тримор'я (3SI).

Тому метою МР є послідовна координована реалізація потреб місцевого населення, територіальних влад і підприємницьких структур, надавачів і користувачів туристично-рекреаційних послуг, налагодження співпраці місцевих влад, органів з надзвичайних ситуацій, правоохорони, медичних та інших соціальних інституцій у поєднанні з подальшою гармонізацією відповідного нормативно-правового поля України до міжнародно-визнаних норм і *Acquis Communautaire* центральними органами виконавчої влади та їх регіональними структурами у взаємодії з суб'єктами і учасниками різних форм транскордонного співробітництва. Зокрема йдеться про єврорегіони, міжрегіональну співпрацю та партнерство міст і територіальних громад згідно з Мадридською конвенцією.

Напрацювання за проєктом МОБІ здійснювались в умовах найжорсткіших а) війни на Європейському континенті після II Світової та б) глобальної економічної, енергетичної, кліматичної та безпекової (тепер вже пост-ковідної) системної кризи. Це змусило врахувати й нововиниклі виклики безпосередньо для

основної сфери проекту, обумовлені непередбаченими змінами потреб міграційного, харчового і енергетичного транспортування, військової мобільності та подальших перспектив відновлення України і «ре-релокації» її людського та виробничо-ресурсного потенціалу в одночасному контексті «Наступного покоління» і «Справедливого переходу» за Європейською Зеленою угодою ЄС та євроатлантичної перебудови на континенті. Виходячи з цього, «стикувальний» характер цих МР враховує (та, певною мірою впливає на) значно кардинальніший процес змін у транс'європейському, міждержавному, міжрегіональному і місцевому транскордонному транспортуванні, який активно відбувається в зоні МОБІ навколо географічного центру Європи

1. Проблематичність міжрегіонального транспортування в зоні дії МОБІ.

Незважаючи на те, що (за виключенням України) у межуючих країнах і регіонах ЄС вже понад 15 років ведеться просторове планування в розширеному Вишеградському форматі 4+2 (з Румунією і Болгарією), яке спрямоване на суміщення транспортних систем, - можливості внутрішніх і транскордонних вантажопасажирських перевезень залишаються вкрай нерівномірно розподіленими. Так наприклад, за наявності зручного безпересадкового міжнародного сполучення у Трансільванії та Мараморщині потягом Бая Марє – Відень через Сату Марє і Угорщину, проїзд з цих регіонів, внутрішніми сполученнями у Румунії до сусідньої Буковини (Сучавський повіт Румунії та Чернівецька область України) є значно складнішим. Так само, навіть відновлення колишніх сполучень новопризначеними транскордонним потягами Рахів – Валя Вишеулуй, а також між Мукачевим і Будапештом та Кошице, не додає зручності для проїзду від Ужгорода до найближчого аеропорту в Кошице на відстані 80 км (теж саме між Ужгородом і Сату Марє та між Чернівцями і Сучавою). Через вже згадану відсутність цілісного бачення перспективи вантажопасажирських потоків і розвитку відповідної транспортної мережі, розбудова системи пунктів пропуску набула достатньо стохастичного характеру. При найвищій в Україні щільності МАПП у Закарпатті на кордоні з Угорщиною і Словаччиною, жодного спільного МАПП немає на ,більш як 30 км кордону з Польщею. А на понад 350 км межування Закарпатської, Івано-Франківської та Чернівецької областей з 4-ма повітами Румунії від Мамалиги – Ліпкань – Редуць на стику з молдавським кордоном до легко-автомобільного Солотвіно – Сігету-Мармаціє донедавна діяв лише 1 авто-залізничний комплекс Порубне – Сірет/ Вадул-Сірет - Вікшань.

Окрім того, за світовим досвідом, самі по собі пасажирські сполучення залізницею не є рентабельними без паралельних вантажоперевезень. Це підтверджує неодноразовий досвід відновлень пасажирського руху на окремій ділянці між Раховом і Валя Вишеулуй (Сігету – Мармаціей) без відродження наскрізного вантажопасажирського потоку найкоротшим первісним маршрутом через Карпати від Чопа – Ужгорода – Мукачева до Івано-Франківська і Чернівців через Делятин і Коломию. Ігнорування попереднього досвіду її побудови за австрійської доби, наступного відновлення цих сполучень 4-ма новоутвореними країнами у 1920-х рр, та експлуатації за часів СРСР, а також подальших несистемних рішень з експлуатації колії 1435 мм Чоп – Халмеу та 1520 мм - Рахів – Тересва, сьогодні має бути подолано у процесі інтегрування транспортних мереж України до системи єврокоридорів TEN-T і RFC та забезпечення військової мобільності на східному флангу НАТО. Ще одним визначальним чинником є продиктована вищезазначеними кризовими процесами необхідність диверсифікації українського транскордонного наземного транзиту, який сьогодні має наступні показники - через Польщу - 53%, Словаччину - 5%, Угорщину - 10% і Румунію -18%. При цьому українсько-румунській кордон, що складає майже половину кордонів України з ЄС і НАТО і є найдовшим у зоні дії MOBI в усіх залучених регіонах, має найменшу кількість пунктів його перетину. Так само, у порівнянні з безпосередніми сполученнями між столицями і регіональними центрами України, Польщі, Словаччини і Угорщини, тільки з Бухарестом, Сату Маре, Клужем, Бая Маре, Сучавою і Ботошанами українська сторона немає пасажирських залізничних сполучень по наявних коліях.

Але саме через залізничні переходи на Закарпатті та основний хід до Румунії через Чернівці - Вадул-Сірет – Сучаву проходять найкоротші сполучення, які забезпечуються основними румунськими залізницями не тільки до Констанци та Болгарії, але й до усіх ключових портів Середземномор'я - від Туреччини до Греції, а також - Адріатики – від Албанії до Італії. Останні визнаються JASPERS найбільш перспективними для потреб українського експорту.

У той же час, на основі напрацювань JASPERS за дорученням Єврокомісії та ЄІБ від 21.10.2022 вже розробляється схема переходу інфраструктури українських залізниць з колії 1520 мм на європейський стандарт 1435 мм. Для цього має бути забезпечений альтернативний вантажопасажирський рух під час реконструкції головного ходу в західній Україні від Чопа до Львова і далі на схід. Цю функцію

зможє забезпечити лише вищезгаданий, відтворюваний зараз хід від Чопа – Ужгорода через Тересву – Рахів - Коломию – Чернівці

Тому основним завданням цих МР, наряду з використанням вже діючих сполучень, є вироблення пропозицій щодо комплексного нарощування мультимодальних можливостей транспортного потенціалу прикордонних шляхів сполучень, які охоплює проєкт МОБІ.

2 Використання наявних залізничних сполучень у зоні дії МОБІ

Основою для користування залізничними сполученнями та розбудови системи мультимодальних перевезень на їх основі в сфері дії проєкту МОБІ є застосування наявної інформації та можливості придбання проїзних документів на web-ресурсах національних залізничних компаній (які мають англійські версії):

- в Україні - АТ «Укрзалізниця» <http://uz.gov.ua/passengers/timetable>
- в Румунії - CFR Calatori <https://www.cfrcalatori.ro/en/>
- в Угорщині – MAV <https://www.mavcsoport.hu/en>
- у Словаччині – ZSSK <https://www.zssk.sk/en/>

Спільною функцією цих сайтів є можливість визначення прямого потягу між необхідними пунктами відправлення і призначення, або (у разі відсутності зручного прямого сполучення) слідування з пересадкою. Наприклад, для проїзду з Ужгорода до Кошице, введення назв цих станцій у верхнє вікно сторінки сайту УЗ покаже відсутність прямого сполучення. При натиску на «Пошук проїзду з однією пересадкою» з'являється можливість вибору варіантів слідування через Чоп і Мукачево, зокрема, з виїздом з Ужгорода о 16.05, прибуттям у Чоп о 16.29, та з відправленням з Чопа о 16.50 і прибуттям у Кошице о 18.17 або з Чопа о 20.06 і прибуттям у Кошице о 21.33. Після вибору прийняттого маршруту можна переходити на функцію «Придбання проїзних документів».

При виконанні запиту на сайті ZSSK для проїзду з Кошице до Ужгорода аналогічна функція (за відсутності прямих потягів) покаже можливість слідування через кінцеву станцію діючого потяга - Мукачево - тривалістю понад 6 годин. Тоді як на сайті УЗ визначиться можливість слідування через Чоп з виїздом з Кошице об 11.46 (12.46 за українським часом) і прибуттям у Чоп о 14.51 та з виїздом о 15.34 і прибуттям в Ужгород о 15.58.

Аналогічно обирається залізничне сполучення з України до станцій в Угорщині, які мають прямі сполучення з Україною. Для проїзду між Угорщиною та Словаччиною, зокрема, з Ніредьхази до Кошице, за допомогою зазначених сайтів визначаються можливості слідування з Ніредьгаза о 13.26 або о 15.26 з відповідним прибуттям до Кошице о 16.03 або о 18.03

У зв'язку з вищезазначеною невпорядкованістю внутрішніх і транскордонних залізничних сполучень та відсутністю їх належного стикування на кордонах та з авто- і авіаційними перевезеннями, пошук і уточнення маршрутів вимагатиме більш детальної інформації. Її можна отримати на сторінці «Розклад руху призначених потягів» за опцією вибору станції (початкової, кінцевої, або пересадки на автодорожній транспорт чи літак), відкривши розклад руху потягів по кожній конкретній станції в Україні, а також тих станцій в Угорщині та Словаччині з яких слідує потяги до України. Зокрема, в зоні проєкту йдеться про Ужгород, Чоп, Мукачево, Рахів, Івано-Франківськ, Чернівці, Коломию, Захонь, Ніредьхаза, Кішварда, Чіерна над Тисою, Кошице.

На потрібній станції обирається потяг(и), що влаштовує за часом відправлення/прибуття/пересадки. За кліком на номері потяга можна проглянути повний розклад його слідування у прямому і зворотному напрямку та по днях тижня чи по конкретних датах відправлення потяга з початкової станції. В разі необхідності пересадки, у розкладі слідування обраного потяга потрібно клікнути на назві станції пересадки, щоб відкрити повний розклад потягів по цій станції. Таким чином можуть розроблятися більш складні маршрути. Наприклад, для слідування між крайніми точками зони проєкту - Кошице і Чернівцями, у такий спосіб може бути обраний наступний графік руху. Відправлення з Кошице об 11.46 (12.46 за українським часом), прибуття до Мукачева о 16.53, відправлення з Мукачева о 21.39, прибуття у Львів о 01.40, відправлення о 02.13, прибуття в Чернівці о 07.38.

Після визначення конкретного маршруту слідування діючими потягами можна перейти до «Придбання проїзних документів».

З Румунією поки-що (до реалізації подальших перспектив - див. наступний розділ) існує лише один варіант залізничного сполучення через Рахів - тільки до прикордонної станції Валя Вишеулуй, яка має прийнятний зв'язок з Бухарестом і

Клужем, але без прямого сполучення з основними центрами в зоні проєкту MOBI. Отже, за наявності декількох потягів до Рахова, існує можливість виїзду з нього о 06.10 і о 14.10 з прибуттям до Валя Вишеулуй о 07.45 і о 15.45 та повернення з Валя Вишеулуй об 11.45 і о 18.15 з прибуттям до Рахова о 12.20 і о 18.50.

Тому подорожування потягами в Румунії розглядається автономно від сьогоднішніх можливостей перетину кордону через діючі МАПП «Дякове – Халмеу» і «Солотвино – Сігету-Мармаціей» на Закарпатті та «Порубне - Сірет», «Красноільськ – Вікову де Сус» і «Дяківці - Раковець» на Буковині.

Укладання маршрутів по Румунії та з межуючими країнами здійснюється на сайті CFR Calatori, де функції внутрішніх і транскордонних сполучень відокремлені. Так, після проїзду від Чернівців до Сучави (85 км) автобусом, потрапити до основного центру проєкту в Сату Маре можливо лише з пересадкою потягами Яси – Тімішоара який відправляється з Сучави о 17.42, та Бухарест – Сату Маре, що прибуває до Сату Маре о 09.17. За спеціальною функцією на сайті CFR Calatori, вибір оптимальної станції пересадки здійснюється з урахуванням достатнього часу на випадок запізнь потягів. Таким чином була обрана станція Розбоєнь з прибуттям з Сучави о 01.58 і відправленням на Сату Маре о 03.00.

Для подорожування між регіональними центрами Сату Маре і Бая Маре, із застосуванням функції внутрішніх сполучень сайту CFR Calatori обираються курсуючі місцеві потяги. Для сполучення між Сату Маре і регіональним центром проєкту в Нірадъхаза (Угорщина), із застосуванням функції міжнародних сполучень сайту CFR Calatori, визначено потяг Бая Маре – Сату Маре – Відень з відправленням із Сату Маре о 09:27 і прибуттям до Дебрецену о 10.59 (СЕТ) та з подальшим проїздом до Ніредьхази внутрішнім угорським потягом.

3 Перспективні напрями розвитку залізничних і мультимодальних сполучень у зоні дії проєкту MOBI.

Значною мірою перспективність прикордонних мультимодальних сполучень визначатиметься тут стратегією розвитку додаткових залізничних і автомобільних переходів навкруги головного діючого комплексу Чоп – Захонь – Чіерна над Тисою. Це стосується таких існуючих сполучень як колії від Ужгорода II (Минай) через Требешув до Кошице, в зоні Тисаберег – Есень – Батево. Для діючої колії 1435 мм

в зоні Королево – Дяково – Халмеу була навіть нетривала спроба курсування пасажирського потяга Краків – Констанца ще у 1990-х рр..

За вищезгаданим досвідом розвитку міжрегіональних і транскордонних сполучень та плановими завданнями Національної транспортної стратегії України до 2030 року, основною віссю подальшої розбудови системи перевезень може стати подальше відновлення і модернізація залізничного сполучення колією 1520 мм від зони Ужгорода – Кошице – Чопа через Тересву – Кимпулунг ла Тиса, Сігету Марамациї, Валя Вишеулуй – Ділове, Рахів до Делятина з розгалуженням до Івано-Франківська і виходом на Львів та до Коломиї - Чернівців з виходами на Тернопіль, Кам'янець – Подільський, Молдову та Одесу.

В зоні проєкту MOBI (в разі узгодження відповідних рішень щодо прикордонно-митного контролю), поряд з вищезгаданим стратегічним значенням для реконструкції евроколії від Чопа через Львів, це істотно скоротить і покращить сполучення:

- в Україні – між усіма прилеглими до кордонів регіонами, зокрема, прямими сполученнями між Ужгородом, Івано-Франківськом і Чернівцями з виходами на Чоп і Кошице для подорожування до країн ЄС;
- в Румунії – між Буковиною і Мараморщиною та також до Угорщини, Словаччини та Польщі.

Водночас, відповідно до вищезгаданого завдання Єврокомісії та ЄІБ від 21.10.2022 і перших висновків JASPERS від 12.05.2023 за попереднім ТЕО відновлення евроколії 1435 мм за маршрутом Краков – Львів – Чернівці – Сучава – Яси – Унгень – Кишинев і до Одеси, вищезазначений найкоротший маршрут через Карпати від Кошице - Чопа – Ужгорода продовжить відновлюватись через Коломию – Чернівці до Румунії та Молдови.

При цьому, українською стороною на міжнародному узгоджені розкладів руху міжнародних пасажирських потягів у Любляні в березні 2023 р. було внесено пропозицію румунській стороні про випереджуюче стикування по станціях Вадул-Сірет і Унгень діючих потягів по коліях 1520 мм в Україні і Молдові та курсуючих між Сучавою і Ясами в Румунії колією 1435 мм. Це дозволить швидко відновити наскрізний міжнародний рух, вихідна ідея якого - поєднати Трієст з Одесою - лягла

в основу проектування перших залізниць у середині XIX с.

Слід також відзначити попередньо обговорену учасниками проекту MOBI доцільність системного розвитку сполучень з найбільш ізольованими гірськими районами у історичних регіонах Мараморшини, Буковини і Верховини довкола стику на 50 км ділянці українсько-румунського кордону адміністративних меж Закарпатської, Івано-Франківської та Чернівецької областей України і Мараморського та Сучавського повітів Румунії.

Вихідна розбудова тут залізниць відбувалась як з боку колії, що веде до вищезгаданої Валя Вишеулуй (яка збереглась до Борші), так і колишніх відгалужень від вищезгаданого основного ходу через Львів – Чернівці до Бухаресту і Яс - у Дорнештах (що колись доходила до Ульми, Руської і Селятина та зараз збереглась до Бродіни) на румунській стороні і у Глибоці (що збереглись до Чудея) на українській стороні. Розпочате у останні роки відновлення МАПП «Руська – Ульма» і «Шепіт – Ізвореле Сучевій» разом з дорогами, що сходяться тут з боку Сучави через один з головних історичних центрів Румунії у Путні та з боку міжрегіональних доріг в Україні, що поєднують Буковину, Верховину і Закарпаття через Криворівню. Відгалуження від цих сполучень від Вижниці (де знаходиться один з головних історичних центрів хасидизму), що проходить вздовж Черемоша через гірські райони Буковини і Верховини, з'єднується у Шепоті з єдиною дорогою в Румунії через Ізвореле Сучевій, яка поєднує цю гірську зону обох країн з основними сполученнями між Мараморщиною, Буковиною і Бистрицею в зоні Якобень

Зазначені перспективи можуть стати основою подальших спільних проєктів у контексті нового кандидатського статусу України в ЄС і співпраці у Ініціативі Тримор'я.

Окрім вищеокресленого поліпшення умов для транскордонної мобільності населення і розвитку бізнесу, зокрема – туристично-рекреаційної діяльності в зоні відомих курортів та історичних і природних унікальностей 4 Карпатських країн, це відповідатиме також важливим соціально-безпековим потребам, як зокрема, ургентна медицина і взаємодія служб надзвичайних ситуацій.

Додаток: Розклади залізничного сполучення.

Від	До	Час відправлення	Час прибуття	ПОСИЛАННЯ
Ужгород	Чоп	16:05	16:29	https://www.uz.gov.ua/
Чоп	Кошице	16:50	18:17	https://www.uz.gov.ua/
Чоп	Кошице	20:06	21:33	https://www.uz.gov.ua/
Кошице	Чоп	11:46 (12:46 за київським часом)	14:51	https://www.uz.gov.ua/
Чоп	Ужгород	15:34	15:58.	https://www.uz.gov.ua/
Ужгород	Чоп	12:13	12:36	https://www.uz.gov.ua/
Чоп	Будапешт	14:10	18:37	https://www.uz.gov.ua/
Будапешт	Чоп	07:23 (8:23 за київським часом)	13:40	https://www.uz.gov.ua/
Чоп	Ужгород	13:52	14:14	https://www.uz.gov.ua/
Ньїредьгаза	Мішкольц	07:26	08:27	https://jegy.mav.hu/jegy/vonat
Мішкольц	Кошице	08:30	10:03	https://jegy.mav.hu/jegy/vonat
Кошице	Мішкольц	16:01	17:19	https://jegy.mav.hu/jegy/vonat
Мішкольц	Ньїредьгаза	17:29	18:29	https://jegy.mav.hu/jegy/vonat
Кошице	Мішкольц	13:26	14:27	https://jegy.mav.hu/jegy/vonat
Мішкольц	Ньїредьгаза	14:30	16:03	https://jegy.mav.hu/jegy/vonat
Кошице	Мукачево	11.46 (12.46 за київським часом)	16.53	https://predaj.zssk.sk/
Мукачево	Львів	21.39	01.40	https://predaj.zssk.sk/
Львів	Чернівці	02.13	07.38	https://uz.gov.ua/

Рахів	Валя Вишеулуй	06.10	07.45	https://uz.gov.ua/
Рахів	Валя Вишеулуй	14.10	15.45	https://uz.gov.ua/
Валя Вишеулуй	Рахів	11.45	12.20	https://uz.gov.ua/
Валя Вишеулуй	Рахів	18.15	18.50	https://uz.gov.ua/
Валя Вишеулуй	Бухарест	17:16	06:35	https://bilete.cfrcalatori.ro/en-GB
Сучава	Клуж	17:42	00:25	https://bilete.cfrcalatori.ro/en-GB
Клуж	Сату Маре	04:35	09:17	https://bilete.cfrcalatori.ro/en-GB
Сату Маре	Бая Маре	08:08	09:50	https://bilete.cfrcalatori.ro/en-GB
Сату Маре	Бая Маре	16:00	17:30	https://bilete.cfrcalatori.ro/en-GB
Бая Маре	Сату Маре	08:00	09:22	https://bilete.cfrcalatori.ro/en-GB
Бая Маре	Сату Маре	15:50	17:38	https://bilete.cfrcalatori.ro/en-GB
Сату Маре	Дебрецен	09:27	10:59	https://bileteinternationale.cfrcalatori.ro/en
Дебрецен	Ньиредьгаза	11:38	12:20	https://bileteinternationale.cfrcalatori.ro/en