

УЖГОРОД



Коли після спекотних літніх днів повільно надходить тепла осінь, Ужгород відзначає свій День народження. Пам'ятаєте, як ми святкували раніше? Були паради у ретро-костюмах, князь Лаборець на коні, довгі ярмаркові ряди, концерти й обов'язково святковий феєрверк. Нині День міста ми відзначаємо значно тихіше й скромніше: війна принесла в наші будинки й сім'ї багато горя та переживань, звання Почесних громадян Ужгорода цього року отримують 55 військовослужбовців, котрі загинули, захищаючи Україну. І саме зараз ми чітко розуміємо: не феєрверки та концерти для нас дійсно важливі, а те, аби наше місто залишалося вільним і неушкодженим, а наші містяни могли почувати себе тут безпечно.

Наше місто за довгі роки своєї історії пережило багато важких років. Дайте вірити, що і цей непростий час Ужгород витримає, вивчить його уроки й надалі буде згадувати з вдячністю до всіх, хто щодня працював, аби втримати Україну та підтримати українців. Прийде новий час – і ми знову святкуватимемо. А поки ж можемо зізнатися Ужгороду в любові, кожен у своїй сфері зробити наше місто хоча би трошечки кращим і красивішим, берегти його, розвивати й цінувати. Бо це наш дім. Дім, який завжди прийме, занурить у теплі обійми, додасть сил.

Хай наш старовинний Ужгород примножує свою історію ще тисячі років! Любіть його – і відчувайте любов Ужгорода у відповідь!

Із Днем міста вас, дорогі ужгородці!

**Ужгородський міський голова
Богдан АНДРІЙВ**

З ДНЕМ НАРОДЖЕННЯ, УЖГОРОДЕ!



Це – початок масштабної інтеграції української залізниці в європейську мережу. Будівництво колії між Чопом та Ужгородом розпочалося у 2024 році й менш ніж за рік було завершене попри війну та всі складнощі.

«Вперше в сучасній історії ми збудували з нуля ділянку євростандарту 1435 мм протяжністю 22 км між Чопом та Ужгородом. Завдяки цьому Ужгород став першим обласним центром, який отримав пряме залізничне сполучення з Європейським Союзом. Уже з 12 вересня звідси вирушатимуть поїзди до Братислави, Кошице, Будапешта та Відня. Продаж квитків відкрився 5 вересня. Сьогодні разом із Президентом України Володимиром Зеленським, європейськими партнерами та представниками залізничних компаній ми відкрили цей проєкт», – наголосив Віцепрем'єр-міністр з відновлення України – міністр розвитку громад та територій Олексій Кулеба.

Закінчення на стор. 5.



1435 ММ

Ужгород став першим
обласним центром України,
який отримав пряме
сполучення євроколією
з країнами ЄС





НОВІ ЕЛЕКТРОБУСИ УКРАЇНСЬКОГО ВИРОБНИЦТВА ВЖЕ ЗОВСІМ СКОРО БУДУТЬ ІЗДИТИ В УЖГОРОДІ

Упродовж трьох днів (3 – 5 вересня) наше місто було платформиою для національної та міжнародної дискусії про майбутнє транспорту й мобільності. Форум зібрав понад 200 учасників – експертів, представників уряду, бізнесу, громадських організацій, органів місцевого самоврядування та міжнародних партнерів, аби разом виробити бачення мобільності майбутнього для України.

Ключові теми заходу – інновації в розвитку міської мобільності та транспортних систем в умовах воєнного стану, енергетичних викликів і фінансової невизначеності. Окрему увагу приділили доступності транспорту, безпеці руху, розвитку громадського транспорту, велоінфраструктури та мікро-мобільності.

Міський голова Ужгорода Богдан Андрійов у своєму вітальному слові наголосив: «Тема мобільності, доступності та безбар'єрності була важливою завжди, однак війна зробила її ще гострішою. Перед громадами стоїть надзвичайно складне завдання – не лише забезпечувати життєдіяльність, а й створювати середовище, у якому люди почуватимуться захищеними, матимуть змогу вільно пересуватися й залишатися повноцінною частиною суспільства. Це життєво важливо для військових, які повертаються після поранень, для людей з інвалідністю, дітей та людей старшого віку. Вірю, що нові партнерства й домовленості, які напрацюємо на Форумі, дадуть поштовх для якісних змін не лише в Ужгороді, а й у багатьох громадах України».

Заступник Міністра розвитку громад, територій та інфраструктури України Сергій Деркач, вітаючи учасників форуму, розповів, що з боку Міністерства сьогодні триває велика робота, щоб українські міста, наша країна відновлювалась не тільки за старими принципами, а «щоб ми будували абсолютно нову країну за новими стандартами». Зараз в Європі триває тиждень міської мобільності, і Україна фактично стає вже частиною європейської сім'ї і працює разом з європейськими партнерами, щоб створювати українські міста такими, як у Європі.

«Звісно, у час війни ми з

вами всі в дуже важкому стані. Міністерство нині працює для того, щоб забезпечити транспортну логістику по всій країні і особливо наші прифронтові регіони. Але коли ми говоримо про інфраструктуру міст, у нас на сьогодні, крім великих викликів, є і великі можливості. І ця можливість – це збудувати наші міста і спланувати наші міста з новою перспективою. У нас вже є багато хороших прикладів в Україні і багато міст розвиваються за принципами сталої міської мобільності. Хороший приклад у цьому сенсі – Ужгород. Я сподіваюсь, що Ужгород на ці три дні стане не тільки майданчиком для втілення кращих практик міської мобільності, а і, в принципі, може стати лідером і прикладом з багатьох інновацій в цій сфері».

Сергій Деркач навів конкретний приклад – нові електробуси, які вже зовсім скоро будуть їздити в Ужгороді, ці автобуси українського виробництва: «Це, на мою думку, дуже хороший приклад того, як розвивається економіка держави, як розвиваються наші міста за принципами сталої міської мобільності, екологічності».

Голова Закарпатської обласної ради Роман Сарай згадав, як 2 роки тому, проходячи площею Шандора Петєфі, побачив, що колишній голова ОВА Віктор



Влада повинна турбуватися про людей з інвалідністю та маломобільні групи населення, й емпіричним шляхом переконалася в доступності доріг та закладів. Дуже добре, що існує такий форум, такі майданчики, які дають можливість візії правильного проектування, правильної організації публічних місць», – відзначив Роман Сарай.

«III Всеукраїнський Форум міської мобільності, що цього року проходить в Ужгороді – унікальна платформа для спілкування і обміну досвідом між експертами, політиками та діячами в сфері транспорту і мобільності. Ми

конодавче врегулювання та заохочення міст»;

«Міська логістика майбутнього: інновації, екологія та ефективна доставка».

1 ДИСКУСІЯ: європейський досвід для українських міст

Перша панель була присвячена інтеграції європейських практик у розвиток української транспортної системи. Антал Гертейш (CIVINET Magyar/Mobilissimus, Угорщина) презентував досвід своєї країни у впровадженні планів сталої міської мобільності. Ще від 2012 року в Угорщині почали застосовувати директиви ЄС у сфері транспорту, а вже з 2015-го розробка ПСММ стала обов'язковою умовою для модернізації міської мобільності. Серед найкращих прикладів – місто Егер, де поєднали оновлення автобусної мережі з розробкою комплексного плану мобільності. Важливим стало те, що мешканців активно залучали до процесу: проводили громадські

слухання, онлайн-зустрічі, навіть вуличні інтерв'ю. Такий формат діалогу з містянами дозволив зробити стратегію максимально близькою до їхніх потреб. Ще один приклад – Естергом, невелике місто на кордоні зі Словаччиною з населенням лише 8 тисяч осіб. Попри виклики, громада змогла розробити дієвий план мобільності, орієнтований на доступність і безбар'єрність. Особливо показовим став досвід проекту Sunrise, де фахівці тестували рішення разом із маломобільними групами населення: зокрема, влаштовували прогулянки містом із незрячими людьми та людьми на кріслах

колісних. Даніель Радай, заступник мера Будапешта, 8 квартал, урбаніст і архітектор за освітою, в останні 6 років працює на цій посаді й багато уваги приділяє питанням сталої міської мобільності. Він поділився досвідом трансформації 8-го кварталу Будапешта.

Передусім пан Радай описав сам квартал. Це серце міста, одна з найбільш густонаселених його частин. Тут мешкають люди різного віку, соціального статусу й національності. До цього додається постійний тиск ремонт-

них робіт і значне транспортне навантаження.

«Ця частина Будапешта виглядає так, як багато міст у Східній Європі, – зазначив він. – Забагато автомобілів, а від цього страждають усі: і місцеві жителі, і туристи, і маломобільні групи. Ми вирішили змінити філософію розвитку й поставити в центрі не машини, а людей».

У кварталі взяли за основу кращі практики європейських міст і навіть скористалися досвідом британських урбаністів. Так з'явилася стратегія розвитку кварталу на одній сторінці. Вона включала три прості, але принципові пункти:

- уповільнення автомобільного руху;
- пріоритет для пішоходів;
- зменшення кількості машин.

«Ми справді дотримуємося цього односторінкового документу, – наголосив Радай. – А з 2019 року доповнили його ключовими елементами – орієнтуємось в пріоритеті на пішохода, на людей на кріслах колісних, батьків з дітьми та на озеленення».

Економіка міста й країни зростає тоді, коли люди мають можливість швидко, зручно та безпечно пересуватися з пункту А в пункт Б. Ідеться не лише про швидкість, а й про безпеку, інклюзивність та екологічність. Проте, як Україна працює над цим, розповів заступник Міністра Міністерства розвитку громад та територій України Сергій Деркач.

За словами урядовця, фокус планів сталої мобільності на державному рівні має бути зосереджений на розвитку транспорту, яким користується більшість громадян, – передусім громадського, включно із залізничним.

«Ми насамперед працюємо над реформою автобусних перевезень, зокрема й міжнародних. Ця реформа назріла давно, особливо з огляду на те, що авіасполучення в Україні вже третій рік не працює», – наголосив Сергій Деркач.

Цифри, які говорять самі за себе: сьогодні 91% українців подорожують за кордон автомобілями чи автобусами, і лише 9% обирають залізницю. Потоки пасажирів обчислюються мільйонами: у 2023 році кордон перетнули близько 30 мільйонів осіб.

За словами заступника міністра, нині Україна працює одразу у трьох стратегічних напрямках.

1. ЄВРОПЕЙСЬКА ІНТЕГРАЦІЯ.

Україна прагне до ЄС, а отже, повинна виконувати відповідні директиви й регламенти.

Продовження на наступній сторінці



Микита їдуть із міським головою Ужгорода Богданом Андрійовим на кріслах колісних. «Ми привіталися і я спитав, що вони роблять. Віктор Микита відповів: «Ми проходимо шлях людини з інвалідністю від обласної ради до Центру надання адміністративних послуг у міськраді». За результатами цього тесту були напрацьовані завдання і пророблена велика робота: зроблені пониження на дорогах, біля пішохідних переходів, певні роботи ми провели і в приміщенні обласної ради.

щасливі, що майданчик форуму щорічно тільки зростає. Метою представництва CIVITAS в Україні є саме безперешкодний розвиток і покращення сталих практик в міській мобільності. Саме тому Uzhhorod Urban Mobility Forum 2025 ще раз показує, що мобільність – це про доступність для всіх», – відзначила координаторка CIVINET Ukraine Дзвенислава Тислюкевич.

До офіційного відкриття онлайн також долучилися генеральна директорка директорату Єврокомісії з питань транспорту та мобільності Магда Копчинська та координатор ініціативи ICLEI European Андреас Пілмер.

У перший день форуму також відбулися три ключові панельні дискусії:

«Плани сталої міської мобільності у світі: кращі європейські практики та уроки для України»;

«Системний підхід до ПСММ: за-



МИНУЛОГО ТИЖНЯ ОБЛАСНИЙ ЦЕНТР ПРИЙМАВ III ВСЕУКРАЇНСЬКИЙ ФОРУМ МІСЬКОЇ МОБІЛЬНОСТІ

Початок на попередній сторінці

Серед них – Vision Zero, стратегія нульової смертності на дорогах, та кліматичні зобов'язання: розвиток електротранспорту, мережі зарядних станцій, екологічних перевезень.

2. СОЦІАЛЬНИЙ ВИМІР.

«Кожна людина повинна мати можливість дістатися з точки А в точку Б швидко, зручно, безпечно і недорого, – підкреслив Сергій Деркач. – Це питання інклюзивності. Приклад Ужгорода, де перевіряли безбар'єрність маршрутів у візках, показує правильний підхід. Але варто пам'ятати: якщо людина живе в передмісті, то вона також повинна мати доступний транспорт, який відповідає стандартам безбар'єрності. Інакше про рівні можливості говорити складно».

Він наголосив: завдання полягає не лише у створенні нової інфраструктури, а й у правильному балансі між транспортом та інфраструктурними рішеннями.

3. ФІНАНСОВИЙ ВИМІР.

«Плани сталої міської мобільності – це не лише стратегія для міста, а й потужний інструмент залучення інвестицій. Вони презентуються міжнародним фінансовим інституціям та партнерам як конкретний і зрозумілий документ. Це суттєво збільшує шанси міст отримати підтримку та міжнародну технічну допомогу», – пояснив заступник міністра.

2 ДИСКУСІЯ: міська логістика: від викликів до інновацій

Друга панель була зосереджена на темі міської логістики та доставки «останньої милі». Учасники – представники Uklon, Інституту міста, Федерації транспорту та довкілля та громадські активісти – говорили про:

- скорочення викидів і впровадження екологічних інновацій у транспорті;
- нові моделі доставки в умовах динамічного зростання міст;
- роль платформ райдхейлінгу в оптимізації міської мобільності;
- можливості для муніципалітетів підтримувати інноваційні рішення бізнесу.

Представили, зокрема План сталої міської мобільності Львівської громади, розповіли про впровадження електронного квитка, нові стандарти організації паркування у Львові, модернізацію транспортної системи та інноваційні підходи до забезпечення безпеки вуличного простору.

3 ДИСКУСІЯ: законодавча



база та виклики для українських міст

Третя дискусія стосувалася нормативного врегулювання. Спікери з Міністерства розвитку громад і територій України, міських рад і транспортних департаментів підкреслили: без законодавчої підтримки ПСММ українським громадам буде складно впроваджувати системні зміни.

Йшлося про необхідність чітких механізмів фінансування, законодавчих стимулів для міст, а також створення єдиних стандартів, які допоможуть громадам розробляти сучасні та життєздатні стратегії мобільності.

Окремою подією III Всеукраїнського форуму міської мобільності в Ужгороді стала виставка електротранспорту, де свої розробки представили провідні українські виробники та компанії-лідери ринку: «Electron», «Otokar», «Uklon», «Jet».

Учасники форуму мали можливість побачити сучасні моделі електробусів, електросамокатів, дизельних автобусів вітчизняного виробництва, а також поспілкуватися про інноваційні рішення для міської мобільності – від інклюзивного таксі до новітніх сервісів мікромобільності. Окрім огляду технічних характеристик та можливостей впровадження у громадах, виставка стала інтерактивним майданчиком для налагодження діалогу між містами та бізнесом.

Другий день III Всеукраїнського форуму міської мобільності в Ужгороді був насичений дискусіями та практичними воркшопами, що стосувалися найактуальніших питань транспортного розвитку українських міст. У центрі уваги опинилися теми доступності транспорту, розвитку громадського транспорту, адаптації міських транспортних систем до сучасних викликів та впровадження інноваційних рішень.

У першій половині дня учасники працювали у воркшопах. Одним із ключових став воркшоп Міжнародного транспортного форуму (ITF) «Data-driven Ukraine: How transport modelling can support evidence-based planning», який провів експерт Ніколас Карос (ITF/OECD). Він детально представив, як саме транспортне моделювання може стати ефективним інструментом для планування, розвитку й відновлення транспортної інфраструктури України.

«Моделювання дозволяє побачити проблеми, про які ви навіть не підозрювали.

Це основа прозорих і доказових рішень», – підкреслив Карос. Спікер окреслив 5 напрямів, що, на його думку, особливо важливі для України: оцінка ефективності інвестицій та політики, оптимізація використання обмежених ресурсів, формування планів відновлення, підготовка заявок на фінансування, інформування громад та політичних стейкхолдерів про результати. Він навів позитивні приклади з Києва (моделювання різних проектних рішень під'їздів до Дарницького мосту допомогло вплинути на навантаження доріг і пропускну здатність) та Сеула (дослідження доступності закладів освіти для людей з інвалідністю допомогли виявити «невидимі» проблеми).

Під час групової вправи учасники працювали з викликами транспортного моделювання, використовуючи платформу OpenStreetMap. На прикладі Ужгорода було змодельовано доступність лікарень: система аналізувала як основні, так і другорядні вулиці, пропонуючи альтернативні шляхи навіть у випадку віддаленого розташування медзакладу.

Крім того, під час інтерактивної частини учасники пройшли опитування щодо власного досвіду використання транспортного моделювання та інструментів, які вони застосовують у роботі.

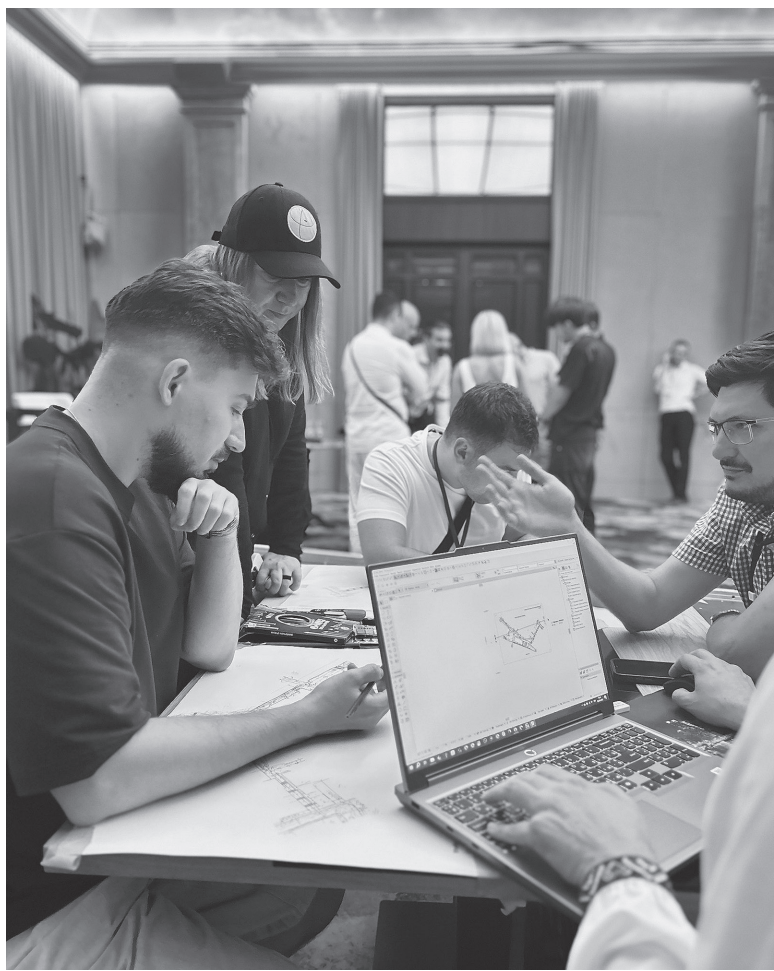
Темі інклюзивності присвятили панель «Рух без бар'єрів», яка збила міських голів, а також експертів із доступності, представників міжнародних організацій та громадського сектору.

Міський голова Ужгорода



Богдан Андрійов розповів про роботу над першим у місті безбар'єрним маршрутом, який з'єднає густонаселений «Новий район» із адміністративними, освітніми та медичними закладами у центральній частині міста. Цим маршрутом курсує автобусний маршрут № 22 «вул. В'ячеслава Чорновола – площа Корятовича (через вул. Капушанська)», який обслуговується трьома новими сучасними «Електронами», що пристосовані для перевезення осіб з інвалідністю та інших маломобільних груп населення. «Організація такого маршруту по всій його протяжності дасть змогу маломобільним групам безперешкодно добиратися до лікарень, шкіл, ЦНАПу, адміністративних будівель. Це щоденні потреби, які мають бути забезпечені», – наголосив він.

Богдан Андрійов відзначив, що у місті вже зроблено чимало кроків для покращення доступності, і це помічають мешканці та гості. Водночас, за його слова-



ми, попереду ще багато роботи. «Міська влада послідовно продовжуватиме ці зміни», – наголосив він. Окремо згадав про важливу послугу «Соціальне таксі», яку віднедавна людям із інвалідністю та іншим маломобільним групам населення надає департамент соціальної політики Ужгородської міськради.

Міський голова Івано-Франківська Руслан Марцінків поділився досвідом своєї громади: «У нас уже працюють три безбар'єрні маршрути. Ми перевіряємо їх разом із людьми з інвалідністю, щоб відчувати доступність особисто. Це не формальність, а реальна робота». Він також додав: «98 % комунального громадського транспорту в Івано-Франківську є сьогодні доступним. З приватними перевізниками це загалом понад 70%». Розповів про доступні рекреаційні та відпочинкові зони, наголосив, що мають амбітні плани стати велосипедною столицею України.

Сильним акцентом під час дискусії став виступ громадської активістки, амбасадорки Uklon та представниці Superhumans Center Уляни Пчолкіної. Вона поділилася власним досвідом людини з інвалідністю та звернула увагу на критично важливі проблеми мобільності, з якими щодня стикаються українці.

«Доки ми будемо думати, що пандусами чи переоблаштуванням кількох просторів ми рятуємо людей з інвалідністю, ми будемо застрягати у «совку». Наші рішення повинні бути не «для когось», а для всіх, бо кожен колись опиниться у ситуації, коли доступність стане життєвою необхідністю», – наголосила Пчолкіна.

Вона підкреслила, що проблема доступності в Україні має системний характер, й Ужгород у цьому плані нічим не відрі-

няється від інших міст України. Проблема, за її словами, зачіпає не лише міський простір, але й безпеку під час війни. Зокрема, люди на кріслах колісних досі не мають доступу до укриттів під час повітряних тривог, а люди з порушенням слуху часто не чують сигналів сирен і змушені орієнтуватися лише на реакції оточення.

«Я сама вже 20 років користуюся кріслом колісним і маю змогу спостерігати, як змінюються наші міста та сервіси. Так, нам є чим пишатися, але водночас лишається ще дуже багато викликів. І головне – ми повинні відмовитися від ставлення до людей з інвалідністю як до «special edition». Нам не потрібна надмірна увага чи червоні доріжки. Нам потрібен сервіс, який працює для всіх – від доступного транспорту до забезпечення елементарних базових потреб», – зауважила вона.

Уляна Пчолкіна також акцентувала на проблемі цифрової інклюзії, наголосивши, що офіційні сайти органів влади, а також відомий сервіс «Дія» в більшості випадків лишаються недоступними для людей з порушенням зору. «Ми досі ігноруємо стандарти, і це означає, що в Україні сервіс залишається низьким. А справжній сервіс – це людиноцентричність», – підсумувала вона.

Із презентацією виступила координаторка мережі CIVINET Ukraine Дзвенислава Тислюкевич. Вона розповіла, що європейська ініціатива CIVITAS спрямована на розвиток сталого та кліматично нейтрального транспорту в Україні.

Візія мережі полягає у створенні платформ співпраці для муніципалітетів у межах цієї мережі, які прагнуть впроваджувати інноваційні, стійкі та інклюзивні транспортні рішення. Завдяки такій взаємодії громади зможуть підвищувати якість міського життя, зменшувати вплив транспорту на довкілля та наближатися до стандартів і політик Європейського Союзу.

Закінчення на стор. 4.



НОВІ ЕЛЕКТРОБУСИ УКРАЇНСЬКОГО ВИРОБНИЦТВА ВЖЕ ЗОВСІМ СКОРО БУДУТЬ ЇЗДИТИ В УЖГОРОДІ

Минулого тижня обласний центр приймав III Всеукраїнський форум міської мобільності

Початок на стор. 1, 2.

«Наша мета – показати, що стало міське транспортування не лише можливе, але й необхідне для успішного майбутнього», – наголосила Дзвенислава Тислюкевич.

До 2027 року CIVINET Ukraine прагне стати каталізатором трансформації міської мобільності по всій країні.

Окремим блоком другого дня форуму стала панельна дискусія «Електротранспорт в Україні: що далі?», де обговорювали перспективи впровадження новітніх технологій у громадський транспорт. Серед учасників були представники Міністерства розвитку громад і територій, корпорації «Електрон», компанії Vipos, Skoda Electric, Львівелектротранс та UITP.

Директор ТзОВ «Завод «ЕлектронМаш» Володимир Будзан, зокрема, представив бачення розвитку електротранспорту в українських містах та поділився практичними прикладами того, як правильно поєднувати технології з реальними потребами громад.

Він розповів, що підприємство, яке він очолює, виготовляє весь спектр сучасного транспорту – трамваї, тролейбуси, автобуси (як дизельні, так і електричні), а також тролейбуси з автономним ходом. Такий широкий вибір дозволяє містам знаходити оптимальні рішення, виходячи з власної інфраструктури та пасажиропотоків.

«Головне – починати не з техніки, а з аналізу маршрутів і потреб. Треба зрозуміти, які пасажиропотоки ми маємо, і лише після цього визначати, який саме транспорт потрібен», – наголосив Будзан.

Він пояснив, що для невеликих міст будівництво тролейбусної мережі чи трамвайних ліній є надто дорогим і малореалістичним. «До прикладу, Ужгород ніколи не мав тролейбусів, і будувати контактні мережі зараз немає сенсу. Натомість місту цілком підійдуть електробуси. Їх можна заряджати вночі й ефективно використовувати вдень – це оптимальне та перспективне рішення», – пояснив він.

Для великих міст підхід зовсім інший. У Львові, наприклад, уже є сформована інфраструктура для трамваїв і тролейбусів, і це потрібно використовувати. «Трамвай може перевозити до 20 тисяч людей на годину, тоді як автобус чи тролейбус – лише

близько 7–8 тисяч. Тому там, де є потужні пасажиропотоки, економічно й логістично правильніше застосовувати трамваї», – підкреслив Будзан.

Він також звернув увагу на перспективу тролейбусів із автономним ходом у 20 кілометрів, які можуть виїжджати за межі міста й забезпечувати транспортне сполучення з навколишніми населеними пунктами, що особливо актуально з огляду на розширення міських територій.

Ще один важливий акцент виступу стосувався екологічних вимог ЄС. Будзан нагадав, що «зелений перехід» передбачає поступову відмову від транспорту з вуглецевими викидами. Тому в найближчі роки українські міста повинні активно переходити від дизельних автобусів до електричних.

Окремо він відзначив, що уже найближчим часом в Ужгороді з'являться перші 9 сучасних низькопідлогових електробусів «Електрон» – до слова, це буде перший громадський електричний транспорт міста.

Таким чином, другий день Форуму показав, що питання мобільності для українських міст – це не лише транспортні рішення, а й соціальна справедливість, доступність та адаптація

«Від камер до моделей: як технології змінюють місто» – про інноваційні рішення, які допомагають міській владі ефективніше планувати й управляти транспортними потоками.

«Залучення міжнародної технічної допомоги, грантова діяльність і закупівлі» – блок про те, як громадам працювати з міжнародними партнерами й досягати результатів.

Зокрема, експерт World Bank Антон Гаген у своєму виступі окреслив низку важливих принципів для успішного залучення фінансування:

– ініціатива має йти від самих міст, адже міжнародні організації не бачать локальних потреб;

– проєкт повинен мати конкретного відповідального – людину на достатньо високій посаді, але із ресурсом часу для управління процесами;

– постійна зміна відповідальних ускладнює співпрацю і



– 3 з них уже завершені й пройшли постпроєктний моніторинг;

– 11 перебувають на фінальних стадіях оцінки або імplementації;

– 4 довелося перезапускати проєкти через низьку конкуренцію в тендерах чи зміну концепції.

«Перед поданням на міжнародне фінансування громади повинні ще раз зважити свої підходи до закупівель і стратегію реалізації. Це дозволяє скоротити таймлайн і заощадити ресурси, особливо коли йдеться про кредитні інвестиції», – підсумувала Затворницька.

Таким чином, завершальний день Форуму підкреслив: майбутнє міської мобільності в Україні визначатиметься не лише розвитком інфраструктури чи новими технологіями, а й умінням міст працювати з міжнародними партнерами, грамотно управляти проєктами й відповідально використовувати ресурси.

Практичний воркшоп на площі Театральній у межах III Всеукраїнського форуму міської мобільності – 2025 об'єднав фахівців у сфері містобудування й архітектури, представників міської влади, експертів з мобільності та активних ужгородців, які спільно працювали над удосконаленням одного з найважливіших пішохідних просторів міста.

Протягом двох днів учасники разом із працівниками управління містобудування та архітектури Ужгородської міської ради пройшли кілька етапів:

Спочатку всі ознайомилися з історією площі Театральної, переглянули архівні світліни різних періодів її розвитку та обговорили її значення як культурного, туристичного та транспортного осередку Ужгорода. Це дало змогу глибше зрозуміти, як змінювався цей простір і яке місце він займає в житті міста.

Після того учасники здійснили пішохідний огляд території, звертаючи увагу на сильні та слабкі сторони сучасної організації простору – від облаштування пішохідних зон до доступності та комфорту для мешканців і туристів.

Після обговорення та аналізу учасники поділилися на команди й почали розробляти пропозиції з удосконалення площі. Вони враховували не лише її архітектурні

та просторові особливості, але й функціональне навантаження, адже площа Театральна є центральною пішохідною зоною міста і часто стає місцем проведення ярмарків, фестивалів, мистецьких і новорічних заходів.

Наприкінці другого дня воркшопу кожна група представила свої напрацювання. Пропозиції стали відображенням бачення щодо того, якою має бути площа – сучасною, зручною, інклюзивною та водночас такою, що зберігає історичний дух міста.

Серед ключових ідей, які озвучили учасники:

удосконалення пішохідної інфраструктури (збільшення кількості лавок, створення безбар'єрного доступу, облаштування сучасного освітлення);

формування комфортного та безпечного середовища для пішоходів, велосипедистів і користувачів самокатів;

нові підходи до озеленення, які покращуватимуть мікроклімат і робитимуть простір більш привабливим;

гармонійне поєднання історичної спадщини площі з сучасними рішеннями для комфорту мешканців і гостей міста.

Як зазначила, підбиваючи підсумки обговорення координаторка мережі CIVINET Ukraine Дзвенислава Тислюкевич, є великі сподівання, що результати воркшопу стануть практичною основою для подальших рішень щодо облаштування центрального простору міста, зробивши його більш зручним, відкритим та живим, і хоча б частину з них вдасться втілити у наступному році – до чергового Всеукраїнського форуму міської мобільності. Саме таку мету ставили перед собою організатори цього річного заходу в Ужгороді.

Організаторами форуму виступили Ужгородська міська рада, Львівська міська рада, Інститут Міста, КП «Ужгородський муніципальний транспорт» та мережа CIVINET Ukraine. Серед партнерів і спонсорів форуму – готелі «Ужгород» та «Old Continent», компанії Gazda, Jet Rides, Apartel Resorts, AVTEK, Uklon, X24 АСОП, Otokar, Skoda Electric, EasyPay, Vipos, Villa UA, крафтова пивоварня «Ципа», «Франківський дім», «Dastor», GIS/MicroGIS, «Electron», «Крайна», «Vevi», «Zezman Group», «AVE Ужгород», «Беспалов Лаб» та «Daytona Development Company».



до викликів війни.

Активна мобільність, технології та міжнародне фінансування – такими були ключові теми третього, завершального дня III Всеукраїнського форуму міської мобільності в Ужгороді.

Учасники обговорювали три ключові напрями:

«Велосипеди, самокати й доступність: політика активної мобільності майбутнього» – акцент на розвитку сталої інфраструктури та рівному доступі для всіх мешканців.

гальмує проєкти;

– найбільша проблема – отримати кошти й не використати їх, тому готовність до швидкого впровадження критично важлива;

– важливо формувати стабільні групи впровадження проєктів, адже від їхнього рівня залежить темп роботи та довіра партнерів.

Оксана Затворницька (Egis Україна), яка має значний досвід реалізації інфраструктурних проєктів в Україні та за кордоном, наголосила на кількох моментах:

пришвидшити реалізацію можливо лише тоді, коли громади пропонують уже «зрілі» ідеї, з попередніми техніко-економічними обґрунтуваннями чи транспортним моделюванням;

навіть прості закупівлі чи будівельні роботи зазвичай тривають 2–3 роки, а іноді й довше через оскарження тендерів чи зміни підходів;

важливо мати сильну та мотивовану команду, готову витримати цей «марафон».

Як приклад, експертка надела співпрацю з Європейським інвестиційним банком. У першій фазі програми 10 українських міст подали 17 проєктів у сфері громадського транспорту:



В УЖГОРОДІ ВІДЗНАЧИЛИ 80-РІЧЧЯ СТВОРЕННЯ ЧОПСЬКОЇ МИТНИЦІ

– однієї з найстаріших у країні, яка почала роботу 8 вересня 1945 року. Урочистості з нагоди ювілею відбулися у Закарпатській митниці.

На початку заходу всі присутні вшанували хвилиною мовчання пам'ять захисників України, які віддали своє життя за мир і свободу нашої держави.

Із вітальними словами до митників – чинних і ветеранів служби – звернулися керівники Закарпаття та Ужгорода. Міський голова Богдан Андріїв подякував колективу митниці та ветеранам за професіоналізм і самовіддану працю, захист економічних інтересів держави.

Керівник митниці Ілля Ніжніков підкреслив, що саме ці люди своєю щоденною роботою вписали імена в історію служби, передали досвід молодим поколінням і стали прикладом відданості та честі.

Під час урочистостей ветеранам митниці вручили почесні грамоти та подяки за сумлінне виконання обов'язків і високий професіоналізм.

Сьогодні, у часи повномасштабної війни, завдання митників залишаються не менш важливими: вони сприяють ввезенню гуманітарної допомоги, борються з контрабандою та нелегальною торгівлею, наповнюють бюджети різних рівнів, допомагають військовим і волонтерам.

Закарпатська митниця є однією з провідних у державі: у її штаті працює понад 1,1 тисячі фахівців, у зоні діяльності функціонує 20 пунктів пропуску. Лише за 8 місяців 2025 року до Державного бюджету перераховано понад 15,4 млрд грн.

УЖГОРОД У ЖАЛОБІ...



9 вересня Ужгород попрощався із 39-річним захисником, молодшим лейтенантом Артемом Коваленком.

Артем Валерійович Коваленко народився 1 березня 1984 року. Родом із Донецької області, з Макіївки. Із березня 2022 року війн стояв на захисті України, її свободи та незалежності.

Відданий військовій присязі та українському народу, мужньо виконавши свій обов'язок, Артем Коваленко загинув у бою за Батьківщину 17 лютого 2024 року на Донеччині, поблизу міста Авдіївка.

Прощалися із захисником на набережній Незалежності. Віддати шану воїну прийшли рідні, міський голова Ужгорода Богдан Андріїв, військові, містяни.

Від Головнокомандувача ЗСУ генерала Олександра Сирського зачитали пам'ятний лист на знак глибокої вдячності за жертвоне служіння в лавах Збройних Сил.

Поховали Героя на Погорбі Слави.

Вічна пам'ять і слава воїну.

Колектив департаменту культури облдержадміністрації – обласної військової адміністрації, обком профспілки працівників культури, працівники культури і мистецтва області глибоко сумують і висловлюють щирі співчуття Вікторії Манайло-Приходько – завідувачці меморіального будинку–музею імені народного художника України Федора Манайла, філії комунального закладу "Закарпатський обласний художній музей імені Йосипа Бокшая" Закарпатської обласної ради з приводу важкої втрати – смерті **матері Ірми-Валерії Манайло**.

Колектив Ужгородської спеціальної школи I-III ступенів Закарпатської обласної ради поділяє біль непоправної втрати та висловлює співчуття директору школи Бушко Наталії Іванівні та її родині з приводу тяжкої втрати – смерті **чоловіка Юрія**.

Колектив Інституту електронної фізики НАН України висловлює глибоке співчуття науковому співробітнику, кандидату фізико-математичних наук Попик Тетяні Юріївні з приводу смерті **матері Інни Миколаївни**.

Колектив Інституту електронної фізики НАН України висловлює глибоке співчуття провідному інженеру Рубішу Василю Васильовичу з приводу передчасної смерті **батька Василя Михайловича**.

Із сумом повідомляємо, що за даними КП «Ужгородський комбінат комунальних підприємств» від 3 по 9 вересня пішли з життя 17 УЖГОРОДЦІВ:

Стегура Юрій Іванович 1946 р.н.
Тороцкезі Ларіса Іванівна 1952 р.н.
Томашук Ганна Петрівна 1993 р.н.
Скубенич Юрій Петрович 1953 р.н.
Фенцик Юрій Юрійович 1960 р.н.
Погоріляк Марія Іванівна 1947 р.н.
Чернецька Ольга Василівна 1951 р.н.
Титаренко Володимир Васильович 1963 р.н.
Лісіцина Олена Михайлівна 1939 р.н.
Коваленко Артем Валерійович 1984 р.н.
Максимова Тетяна Михайлівна 1978 р.н.
Сергеєва Йолана Степанівна 1954 р.н.
Молнар Людмила Степанівна 1937 р.н.
Шахайда Юрій Дмитрович 1991 р.н.
Сарка Наталія Олексіївна 1955 р.н.
Кожушко Марія Михайлівна 1946 р.н.
Стасьо Тетяна Сергіївна 1947 р.н.

ХАЙ ЗЕМЛЯ ЇМ БУДЕ ПУХОМ...

МІСЬКРАДА ВІДЗНАЧИЛА КРАЩИХ ПІДПРИЄМЦІВ УЖГОРОДА

Із нагоди Дня підприємця, який в Україні відзначали 7 вересня, міський голова Богдан Андріїв привітав бізнес-спільноту Ужгорода – тих, хто створює робочі місця, забезпечує стабільні податкові надходження, розвиває економіку нашого міста. Він подякував підприємцям за працю в умовах війни, за волонтерську допомогу військовим і переселенцям, а також за готовність інвестувати у розвиток громади.

В урочистостях узяли участь заступник міського голови Михайло Маргіта, начальник Управління економічного розвитку міста Ужгородської міської ради Василь Цап, директорка з розвитку "Дія.Бізнес Ужгород" Олександра Семен.

За вагомий внесок у соціально-економічний розвиток Ужгорода відзнаки міської ради отримали як найбільші платники податків, так і локальні виробники, представники сфери послуг, громадського харчування та крафтового бізнесу, представ-

ники релокованого бізнесу, які після переїзду з інших регіонів України зуміли зберегти колективи й успішно налагодити роботу вже в Ужгороді.

Грамотами Ужгородської міської ради відзначені:

Андрій Гуйо – керівник ТЦ «ЕПІЦЕНТР»;
Юрій Буліч – керівник ТОВ «ТУРБОГАЗ УЖГОРОД»;
Віктор Бабинець – керівник ТОВ «ВАМ РІТЕЙЛ ТРЕЙД»;
Степан Грешкулич - керівник



ТОВ «ГОУ ГРУП ОЙЛ»;
Михайло Погоріляк - дирек-тор ТОВ «ЕК «ПРОСО ЕНЕРДЖІ»;
Євгеній Драгула - керівник ТОВ «СОЛЕНСІ»;
Роман Дік – керівник ПП «Пекарня-Дік»;
Неля Лазар – медична лабо-раторія «Астра – Діа»;
Тетяна Чубірко - медична лабораторія «ONELAB»;
Альона Загоруйко – бренд «Shpalta»;

Катерина Кича – бренд «Beesafe»;
Катерина Мікла – бренд «Svichochka»;
Агнеса Горват – бренд «Фун-деко»;
Юлія Савинська – бренд «Soyka»;
Мар'яна Сікура – середньо-вічна крамниця-кав'ярня «Zelo»;
Ольга Фленько - пасіка «Ще-дрий вулик»;
Геннадій Збандут – приват-ний підприємець.

Грамоти також отримали колективи мережі закладів швидкого харчування «McDonald's», мережі закладів швидкого харчування «KFC», ресторації «Цапля», ресторану «Малий Уж», ресто-барів «Mozart», ресторану «Кілі-кія», пивоварні «Fichten», кафе «Вишиванка», мережі крамниць «Craft's», а також Центр під-тримки підприємців Дія.Бізнес Ужгород – команда ГО «Фундація розвитку бізнесу».

СЕСІЯ. КОРОТКО. Звання «Почесний громадянин м. Ужгорода» (посмертно) присвоїли ще двом військовослужбовцям – **Олександру Катринцю та Артему Коваленку**. Рішення про це підтримали 9 вересня на позачерговій сесії Ужгородської міської ради.

Початок на стор. 1.

«Цей проєкт – важливий етап розбудови європейської залізничної мережі в Україні, і надалі ми будемо лише нарощувати темпи. Уже у 2026 році плануємо електрифікувати цю ділянку та розпочати будівництво євроколії у напрямку Львова, яке маємо намір завершити протягом 2–3 років. Цим проєктом українські залізничники вразили європейських партнерів – попри війну нам вдалося реалізувати його з випередженням графіка. Такою роботою українці довели, що готові втілювати ще амбітніші євроінтеграційні проєкти, а вкладені кошти швидко конвертуються у відчутний результат для людей», – зазначив голова правління АТ «Укрзалізниця» Олександр Перцовський. «Це історичний крок на шляху до інтеграції з ЄС. Особливо у воєнний час, коли залізниця є життєво важливою артерією для економіки та для українців, зміцнення цих транспортних зв'язків важливе як ніколи», – зазначила віцепрезидентка ЄІБ Тереза Червінська.

5 вересня Укрзалізниця відкрила продаж квитків на поїзди з Ужгорода до міст ЄС новою євроколією. Від 12 вересня з обласного центру Закарпаття курсують прямі пасажирські поїзди євроколією до міст Європейського Союзу – Братислави, Кошиць, Відня та Будапешта.



1435 MM

Ужгород став першим обласним центром України, який отримав пряме сполучення євроколією з країнами ЄС



Додаток 3 до Порядку передачі документації для надання висновку з оцінки впливу на довкілля та фінансування оцінки впливу на довкілля

Дата:
(дата офіційного опублікування в Єдиному реєстрі з оцінки впливу на довкілля (автоматично генерується програмними засобами ведення Реєстру, не зазначається суб'єктом господарювання)

Реєстраційний номер 9591
(реєстраційний номер справи про оцінку впливу на довкілля планованої діяльності)

ОГОЛОШЕННЯ про початок громадського обговорення звіту з оцінки впливу на довкілля

Повідомляємо про початок громадського обговорення звіту з оцінки впливу на довкілля планованої діяльності, зазначеної у пункті 1 цього оголошення, з метою виявлення, збирання та врахування зауважень і пропозицій громадськості до планованої діяльності.

1. ПЛАНОВАНА ДІЯЛЬНІСТЬ
Об'єктом планованої діяльності є видобування корисної копалини на Королівському родовищі андезитів Виробничим підрозділом «Королівський кар'єр» Філії «Центр управління промисловістю» Акціонерного товариства «Українська залізниця». Метою планованої діяльності є видобування незмінених та порушених вивітрюванням андезитів в якості сировини для виробництва щебеню будівельного та каменю будового, а також щебеню для баластного шару залізничної колії. Загальна технологічна схема виробництва включає такі етапи: відділення маси від монолітного масиву шляхом проведення буро-вибухових робіт, екскавація і транспортування корисних копалин до місця перероблення; перероблення в дробильно-сортувальному цеху з отриманням товарної продукції; відвантаження продукції споживачам. Виробництво здійснюється на існуючих виробничих потужностях. Система розробки Королівського родовища – транспортна, відкритим способом, із зовнішнім відвалоутворенням, розробляється 7-ма уступами перемінно на всю розвідану товщину (до горизонту підрахунку запасів) одним бортом. Вибухові роботи проводяться підрядними організаціями. Розпушення корисної копалини проводиться буропідривним способом методом свердловинних зарядів. Буріння свердловин здійснюється буровим верстатом. Розробка та навантаження екскаваторне, транспорт гірничої маси – автомобільний. По розвіданій товщині, корисна копалина згідно

із висотою уступу – 14 м та відміток існуючих робочих горизонтів, розвивається на 8 робочих горизонтів: гор.+123,0 м, гор.+138,0 м, гор. +153,0 м, гор. +167,0 м, гор.+181,0 м, гор.+195,0 м, гор.+209,0 м, та гор.+223,0 м. Навантаження гірничої маси здійснюється екскаватором. На допоміжних роботах при видобутку планується використовувати бульдозер. Переробка гірничої маси на щебін будівельний різних фракцій і камінь будовий проводиться на дробильно-сортувальному заводі. Транспортування гірничої маси з кар'єру здійснюється автосамоскидами. Технологічний процес отримання щебеню передбачає дроблення доставленої гірничої маси на двох лініях, розсів подрібненого матеріалу на грохотах по крупності на фракції і складування у відкриті конусні склади. Відвантаження готової продукції споживачам здійснюється в автотранспорт та залізничний транспорт. Полив водою автодоріг проводиться поливочною машиною. Водовідлив кар'єрних вод з зумпфа здійснюється насосною установкою. Після відпрацювання кар'єру буде проведено затоплення кар'єрного поля. Площа видобування відповідно Спеціального дозволу на користування надрами – 30,1 га; площа гірничого відводу відповідно Акту гірничого відводу – 34,36 га. Загальна кількість запасів корисної копалини – 10973,4 тис. м³, по породах розкрити – 22,3 тис. м³.
(загальні технічні характеристики, у тому числі параметри планованої діяльності (потужність, довжина, площа, обсяг виробництва тощо), місце провадження планованої діяльності)

2. СУБ'ЄКТ ГОСПОДАРЮВАННЯ
АКЦІОНЕРНЕ ТОВАРИСТВО "УКРАЇНСЬКА ЗАЛІЗНИЦЯ" 40075815
(повне найменування юридичної особи, код згідно з ЄДРПОУ або прізвище, ім'я та по батькові фізичної особи – підприємця, ідентифікаційний код або серія та номер паспорта (для фізичних осіб, які через свої релігійні переконання відмовляються від прийняття реєстраційного номера облікової картки платника податків та офіційно повідомили про це відповідному контролюючому органу і мають відмітку у паспорті)

Україна, 03150, місто Київ, вулиця ЄЖИ ҐЕДРОЙЦЯ, будинок 5
(місцезнаходження юридичної особи або місце провадження діяльності фізичної особи – підприємця (поштовий індекс, адреса), контактний номер телефону)

3. УПОВНОВАЖЕНИЙ ОРГАН, ЯКИЙ ЗАБЕЗПЕЧУЄ ПРОВЕДЕННЯ ГРОМАДСЬКОГО ОБГОВОРЕННЯ
Міністерство захисту довкілля та природних ресурсів України вул. Митрополита В.Липківського, 35 м. Київ, 03035 OVD@mepr.gov.ua (044) 206-31-40, (044) 206-

31-50 Грицак Олена Анатоліївна (найменування уповноваженого органу, місцезнаходження, номер телефону та контактна особа)

4. ПРОЦЕДУРА ПРИЙНЯТТЯ РІШЕННЯ ПРО ПРОВАДЖЕННЯ ПЛАНОВАНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ ТА ОРГАН, ЯКИЙ РОЗГЛЯДАТИМЕ РЕЗУЛЬТАТИ ОЦІНКИ ВПЛИВУ НА ДОВКІЛЛЯ
Висновок з оцінки впливу на довкілля про допустимість провадження планованої діяльності Міністерство захисту довкілля та природних ресурсів України Закон України "Про оцінку впливу на довкілля"
(вид рішення про провадження планованої діяльності, орган, уповноважений його видавати нормативний документ, що передбачає його видачу)

5. СТРОКИ, ТРИВАЛІСТЬ ТА ПОРЯДОК ГРОМАДСЬКОГО ОБГОВОРЕННЯ ЗВІТУ З ОЦІНКИ ВПЛИВУ НА ДОВКІЛЛЯ, ВКЛЮЧАЮЧИ ІНФОРМАЦІЮ ПРО ЧАС І МІСЦЕ УСІХ ЗАПЛАНОВАНИХ ГРОМАДСЬКИХ СЛУХАНЬ
Тривалість громадського обговорення становить 25 робочих днів з моменту офіційного опублікування цього оголошення (зазначається у назві оголошення) та надання громадськості доступу до звіту з оцінки впливу на довкілля та іншої додаткової інформації, визначеної суб'єктом господарювання, що передається для видачі висновку з оцінки впливу на довкілля.
Протягом усього строку громадського обговорення громадськість має право подавати будь-які зауваження або пропозиції, які, на її думку, стосуються планованої діяльності, без необхідності їх обґрунтування. Зауваження та пропозиції можуть подаватися в письмовій формі (у тому числі в електронному вигляді) та усно під час громадських слухань із внесенням до протоколу громадських слухань. Пропозиції, надані після встановленого строку, не розглядаються.
У період воєнного стану в Україні громадські слухання проводяться у режимі відеоконференції, про що зазначається в оголошенні про початок громадського обговорення звіту з оцінки впливу на довкілля та у звіті про громадське обговорення
Громадські слухання відбудуться
1 Дата та час: 06.10.2025 14.00;
1
Лінк: <https://mepr.webex.com/mepr-ru/j.php?MTID=m751b73d67b6a37af9c9313d5e35bae1b> Номер наради: 2365 181 2512 Пароль: YcD5vsxj4V3;
(зазначити дату, час, місце та адресу проведення громадських слухань)

6. УПОВНОВАЖЕНИЙ ЦЕНТРАЛЬНИЙ ОРГАН АБО УПОВНОВАЖЕНИЙ ТЕРИТОРІАЛЬНИЙ ОРГАН, ЩО ЗАБЕЗПЕЧУЄ ДОСТУП ДО ЗВІТУ З ОЦІНКИ ВПЛИВУ НА ДОВКІЛЛЯ ТА ІНШОЇ

ДОСТУПНОЇ ІНФОРМАЦІЇ ЩОДО ПЛАНОВАНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ
Міністерство захисту довкілля та природних ресурсів України вул. Митрополита В.Липківського, 35 м. Київ, 03035 OVD@mepr.gov.ua (044) 206-31-40, (044) 206-31-50 Грицак Олена Анатоліївна (зазначити найменування органу, місцезнаходження, номер телефону та контактну особу)

7. УПОВНОВАЖЕНИЙ ЦЕНТРАЛЬНИЙ ОРГАН АБО УПОВНОВАЖЕНИЙ ТЕРИТОРІАЛЬНИЙ ОРГАН, ДО ЯКОГО НАДАЮТЬСЯ ЗАУВАЖЕННЯ І ПРОПОЗИЦІЇ, ТА СТРОКИ НАДАННЯ ЗАУВАЖЕНЬ І ПРОПОЗИЦІЙ
Міністерство захисту довкілля та природних ресурсів України вул. Митрополита В.Липківського, 35 м. Київ, 03035 OVD@mepr.gov.ua (044) 206-31-40, (044) 206-31-50 Грицак Олена Анатоліївна (зазначити найменування органу, поштову та електронну адресу, номер телефону та контактну особу)

Зауваження і пропозиції приймаються протягом усього строку громадського обговорення, зазначеного в абзаці другому пункту 5 цього оголошення.

8. НАЯВНА ЕКОЛОГІЧНА ІНФОРМАЦІЯ ЩОДО ПЛАНОВАНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ
Звіт з оцінки впливу на довкілля планованої діяльності на 536 аркушах.
(зазначити усі інші матеріали, надані на розгляд громадськості)
(зазначити іншу екологічну інформацію, що стосується планованої діяльності)

9. МІСЦЕ (МІСЦЯ) РОЗМІЩЕННЯ ЗВІТУ З ОЦІНКИ ВПЛИВУ НА ДОВКІЛЛЯ ТА ІНШОЇ ДОДАТКОВОЇ ІНФОРМАЦІЇ (ВІДМІННЕ ВІД ПРИМІЩЕННЯ, ЗАЗНАЧЕНОГО У ПУНКТІ 6 ЦЬОГО ОГОЛОШЕННЯ), А ТАКОЖ ЧАС, З ЯКОГО ГРОМАДСЬКІСТЬ МОЖЕ ОЗНАЙОМИТИСЯ З НИМИ
ВП «Королівський кар'єр» Філії «Центр управління промисловістю» АТ «Українська залізниця», Закарпатська обл., Берегівський р-н, с. Веряця, вул. Карпатської Січі, 6/н, Світлик Сергій Федорович – 16.09.2025 р.; Королівська громада, 90332, Закарпатська обл., Берегівський р-н, смт Королево, вул. Центральна, 50, Чейпеш Антон Павлович – 16.09.2025 р.
(найменування підприємства, установи, організації, місцезнаходження, дата, з якої громадськість може ознайомитися з документами, контактна особа)
(Додаток 3 із змінами, внесеними згідно з Постановами КМ № 824 від 14.09.2020, № 967 від 08.09.2023)

ДО УВАГИ ТИХ, ХТО ШУКАЄ РОБОТУ!
Ужгородська міська рада тісно співпрацює з центром зайнятості, тому пропонуємо актуальні вакансії підприємств, які звернулися з проханням про допомогу в укомплектуванні кадрами на вільні робочі місця:

- **секретар** – заробітна плата 9500 грн. – Приймати і передавати електронну пошту, вести діловодство, номенклатуру справ, організація підготовки засідань і нарад. Використовувати у щоденній роботі персональний комп'ютер, офісну техніку, друкувати за вказівкою директора необхідні матеріали, тощо.
- **термообробник швацьких виробів** – заробітна плата 15000 грн. – Термічна обробка за допомогою пари деталей та готових виробів.
- **охоронник** – заробітна плата 12000 грн. – Здійснювати візуальний контроль (або контроль з використанням спеціального обладнання) за територією, що охороняється. Контролювати справність сигналізаційних пристроїв, засобів зв'язку, інших допоміжних засобів охорони та освітлення. Вимоги: добросовісно ставитись до виконання покладених на нього службових обов'язків з охорони, бути пильним, дотримуватись заходів особистої безпеки.
- **адміністратор** – заробітна плата 10000 грн. – Працювати адміністратором в лабораторії. Уміння забезпечувати роботу з ефективного і культурного обслуговування відвідувачів. Створювати для них комфортні умови. Здійснювати контроль за збереженням матеріальних цінностей. Консультувати відвідувачів з питань наявних послуг.
- **помічник вихователя** – заробітна плата 8000 грн. – Допомога вихователем у проведенні занять, догляд за дітьми, дотримання санітарних вимог. Помічник вихователя повинен забезпечувати належні санітарно – гігієнічні умови перебування дітей і запобігати травматизму. Вимоги: відповідальність, дисциплінованість, вміння діяти швидко і впевнено.
- **кондитер** – заробітна плата 9000 грн. – Випікання та приготування виробів з мучних продуктів. Оформлення виробів. Випікання бісквітів, приготування кремів, різноманітних начинок, десертів.
- **фахівець** – заробітна плата 16000 грн. – Фахівець кредитного відділу: залучення і консультації клієнтів, оформлення кредитних заявок, контроль своєчасного погашення кредитів.
- **водій автотранспортних засобів** – заробітна плата 24200 грн. – Виконувати обов'язки водія та експедитора, відповідаючи за безпечне перевезення вантажу, його документацію, навантаження/розвантаження та взаємодію з клієнтами на всіх етапах доставки. Організація логістичних процесів, контроль за збереженням вантажу та правильним оформленням необхідних документів.

Звертайтеся до Ужгородської філії Закарпатського центру зайнятості: м. Ужгород, вул. А. Новака, 45. Контактний телефон: +380442449486.

ВІДДІЛ ОБОРОННОЇ ТА МОБІЛІЗАЦІЙНОЇ РОБОТИ УЖГОРОДСЬКОЇ МІСЬКРАДИ ІНФОРМУЄ:
Відповідно до законів України «Про місцеве самоврядування в Україні», «Про оборону України», «Про мобілізаційну підготовку і мобілізацію», «Про правовий режим воєнного стану», указів Президента України «Про введення військового стану», «Про продовження строку дії воєнного стану в Україні», постанови Кабінету Міністрів України «Про Порядок проведення призову громадян на військову службу під час мобілізації, на особливий період», з метою виконання розпоряджень Ужгородської районної державної адміністрації – військової адміністрації від 02.09.2025 № 128 «Про проведення (продовження) заходів мобілізації людських і транспортних ресурсів на території району у вересні 2025 року», міського голови від 04.09.2025 № 593 «Про проведення (продовження) заходів мобілізації людських та транспортних ресурсів на території міста у вересні 2025 року» керівникам підприємств, установ, організацій міста незалежно від форми власності згідно з чинним законодавством забезпечити:
– видання наказів про проведення оповіщення резервістів та військовозобов'язаних на підставі розпоряджень РТЦК та СП;
– оповіщення через відповідальних осіб у робочий час працівників підприємства, установи, організації шляхом вручення повісток під їх особистий підпис;
– доставку оповіщених працівників шляхом їх перевезення від підприємства, установи, організації до відповідних відділів РТЦК та СП;
– подання у триденний строк до РТЦК та СП письмових повідомлень про результати оповіщення та виконання резервістами та військовозобов'язаними вимог законодавства, а також невідкладне подання письмових повідомлень про працівників, які відмовилися від отримання повісток, та працівників, які написали заяви про звільнення;
– здійснення на підприємстві, установі, організації інформаційного забезпечення призову резервістів та військовозобов'язаних на військову службу під час мобілізації.
Керівникам підприємств, установ, організацій міста (незалежно від форми власності) – власникам техніки (від яких вилучається техніка для потреб Збройних Сил України та інших військових формувань) забезпечити обслуговування визначеної техніки та поставку її технічно справною на збірні пункти в кількості та строки відповідно до вручених нарядів РТЦК та СП.

Повідомлення про намір отримати дозвіл на викиди ТОВАРИСТВО З ОБМЕЖЕНОЮ ВІДПОВІДАЛЬНІСТЮ «СКОРПІО-БУД» (скорочене найменування: ТОВ «СКОРПІО-БУД»)
Ідентифікаційний код юридичної особи в ЄДРПОУ: 37482678
Місцезнаходження суб'єкта господарювання: 89300, Закарпатська обл., Мукачівський р-н, місто Свалява, вул. Латорична, будинок, 55; тел.: 099-754-4740, електронна пошта: michail.slyvka@yahoo.com.
Місцезнаходження об'єкта/промислового майданчика: 89300, Закарпатська обл., Мукачівський р-н, місто Свалява, вул. Латорична, будинок, 55
має намір отримати дозвіл на викиди забруднюючих речовин в атмосферне повітря стаціонарними джерелами для існуючого об'єкта.
Процедура оцінка впливу на довкілля не проводилася, оскільки дана діяльність не входить до переліку видів планованої діяльності та об'єктів, які можуть мати значний вплив на довкілля і підлягають оцінці впливу на довкілля, що наведений в частині другій і третій статті 3 Закону України "Про оцінку впливу на довкілля".
Підприємство спеціалізується на виробництві лушеного букового шпону. Деревину витримують протягом 72 годин у теплій воді для покращення механічних властивостей і полегшення процесу лушення. Лушення проводять на лушильній лінії Angela-Cremona (Італія). Готовий шпон намотується на барабан та передається на подальшу обробку — розрізання на листи. Розрізання шпону по розміру відбувається на гільотинних ножицях. Нарізані листи шпону подаються на сушильну лінію Мосата (Італія). Висушені листи шпону сортуються, складаються у пелети і направляються на склад для подальшої відправки замовникам.
Для забезпечення потреб підприємства у тепловій енергії, обладнано котельню у якій встановлено котел паровий твердопаливний ДКВР-4-13 ГМ. В якості палива використовуються відходи деревини (технологічні залишки букових колод після лушення).
Джерелами викидів шкідливих речовин в атмосферу є труба котла і труби вентиляційних каналів виробничого цеху.
Внаслідок діяльності підприємця у атмосферне повітря потрапляють: оксиди азоту(IV) (у перерахунку на діоксид азоту) – 0,944 т/рік, вуглець оксид – 0,92 т/рік, діоксид вуглецю – 486,914 т/рік, аміак – 0,0035 т/рік, речовини у вигляді суспендованих твердих частинок в кількості 1,291 т/рік.
Заходи щодо впровадження найкращих існуючих технологій виробництва не розроблялись, оскільки підприємство віднесено до третьої групи об'єктів. Заходи щодо скорочення викидів не розроблялись.
Діяльність об'єкта не призводить до перевищень санітарних і технологічних нормативів, встановлених чинним законодавством.
Зауваження та пропозиції про намір отримати дозвіл на викиди просимо надсилати до департаменту екології та природних ресурсів Закарпатської обласної державної адміністрації (Закарпатської обласної військової адміністрації) за адресою: пл. Народна, 4, м. Ужгород, 88008; тел.: (0312) 61-67-01; e-mail: central@esozazakarpat.gov.ua.
протягом 30 календарних днів з дня публікації даного повідомлення.

ВТРАЧЕНИЙ УЖГОРОД: БУДИНОК ПРОФЕСОРА УЖГОРОДСЬКОЇ ГІМНАЗІЇ СТЕПАНА ПЕТРУСА

Є в самому центрі Ужгорода одне надзвичайно тихе й красиве місце – провулок Кафедральний. Чимало ужгородців там ніколи не бували і навіть не чули про такий. А все тому, що провулок затишно сховався під пагорбом, на якому височіє греко-католицький кафедральний собор. Колись цей схил у бік сучасної площі Ф. Корятовича був єпископським фільварком – садом і господарством. Потім єпархія почала потроху розпродувати ділянки у фільварку, причому дозвіл на подальше будівництво приватних будинків по сусідству зі собором і єпископською резиденцією давали лише інтелігентам з кристально чистою репутацією. Саме так отримав дозвіл на зведення родинного дому в провулку (тоді вулицю лише закладали, тому назви вона не мала) професор Ужгородської гімназії Степан Петрус.

Степан (Стефан) Петрус народився 1894 року в Сваляві в сім'ї вчителя Івана Петруса. Батько хлопця рано помер, тож мама переїхала зі Сваляви у той же окреме від Мукачєва село Підгород, де вона мала будинок і господарство, що перейшло їй у спадок. Там жінка й виховувала трьох своїх дітей. Один із синів – Стефан – теж хотів продовжити батьків шлях і стати учителем. Він поїхав у Кошице, де закінчив гімназію. Одряду ж потому почалася Перша світова війна, на яку Стефана призвали солдатом. Він служив на Східному фронті і брав участь у відомому бою на річці Прут під Карпатами. Тоді, у червні 1915-го, російська армія втратила на полі бою близько 6000 загиблими і пораненими, але зуміла прорватися вперед і взяла в полон 600 офіцерів та 1500 солдатів австро-угорської армії. Серед полонених був і Стефан Петрус, котрий незабаром опинився у Тоцькому таборі Самарської губернії. Військовополоненим там дозволяли об'єднуватися в артілі і працювати. Стефан, хоч і не мав досвіду, долучився до артілі будівельників. Про життя у таборі для військовополонених він потім згадував, що хлопці там багато плавали, а сам Стефан одного разу зумів перепливати Волгу.

Цікаво, що саме у таборі Стефан Петрус захопився ідеями комунізму, навіть вступив у 1918 році до ВКП (б) (Всесоюзної комуністичної партії більшовиків). У 1920-му його взяли на роботу в Комінтерн помічником завідувача відділу у справах військовополонених. Там Стефан допомагав полоненим повернутися нарешті додому, хоча сам у Підгород приїхав лише восени 1922 року. Маму він застав убиту горем, оскільки з війни так і не повернувся молодший син Людвіг.

У Підгороді Стефан познайомився з на 9 років молодшою від себе угоркою Маргаритою Пензел, донькою вчителя. Маргарита була дівчиною дуже красивою і розумною. Закінчивши лише горожанську школу, змогла влаштуватися на роботу в мукачівську філію "Подкарпатського банку". І хоч то був її єдиний досвід роботи, у подальшому протягом усього життя саме Маргарита була вдома головним "бухгалтером", дуже розумно й роз-

судливо керувала витратами і домашнім господарством, мала звичку закривати на ключ усі двері й шафи і постійно носила велику зв'язку ключів у кишені.

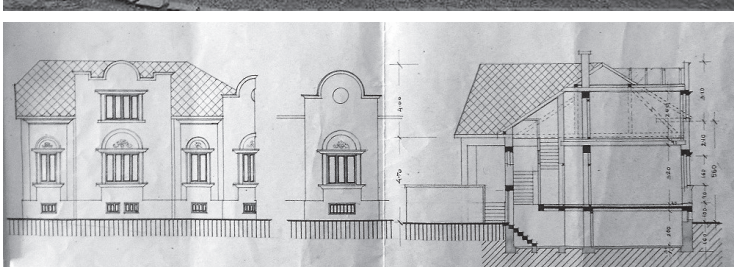
Коли Маргарита і Стефан познайомилися, хлопець якраз вступив до Карлового університету у Празі. Він із великими успіхами навчався на фізико-математичному факультеті, але до кінця навчання не витримав – у 1924-му році одружився на красуні Маргариті, котра чекала його вдома. Наступного року у Підгороді Маргарита народила Стефанові первістка Василя, котрий у дорослому віці став науковцем-мікробіологом.

По закінченні навчання у Карловому університеті Стефан Петрус отримав професорське звання і право викладати фізику й математику у навчальних закладах. На жаль, невідомо, за яких саме обставин молодий професор отримав запрошення на роботу в престижній Ужгородській гімназії. Факт у тому, що у 1927 році він переїхав до Ужгорода і став до роботи. Мабуть, спершу молодому Стефану Петрусу не давали великого навантаження, натомість запропонували стати префектом гімназійного гуртожитку і отримати там же житло.

Гуртожиток у 1920-х роках працював у двох корпусах на вулиці Капітульній. Обидва здавна мали свої назви – "Конвікт" і "Алумней" ("Алумнеум"). "Конвікт" діяв у нинішній будівлі УжНУ на вулиці Капітульній, 13, а "Алумней" – у приміщенні видавництва УжНУ "Говерла" на вулиці Капітульній, 18. Колись обидва були єпархіальними і приймали на проживання священників сиріт, котрі приїздили до Ужгорода на навчання в духовній або півцечуцькій чоловічій семінарії. Та з часом утримання гуртожитків стали великим тягарем для єпархії, тож її керівництво домовилося з Ужгородською гімназією про спільне використання. Тобто будівлі залишалися у володінні єпархії, але опікувалася ними гімназія, яка поселяла там своїх немісцевих учнів. Про гімназійні гуртожитки "Втрачений Ужгород" уже писав, коли розповідав про їхнього

директора Андрія Контроша. Спершу вони були об'єднаними, керував ними професор гімназії Андрій Контрош, а допомагали йому префекти (помічники-вихователі), серед яких був і молодий Стефан Петрус. Мабуть, префекти не могли проживати у гуртожитку зі своєю сім'єю через брак приміщень. Окрему квартиру тоді мав тільки директор Андрій Контрош. Лише цим можна пояснити той факт, що до 1932 року

дружина Стефана Петруса з двома синами (молодший Стефан народився 1931 року) проживали у Підгороді. У 1932-му гуртожиток (у ті часи також було прийнято називати гуртожитки інтернатами) розділили на дві окремі установи. Директором "Конвікту" залишився Андрій Контрош, а Стефан Петрус почав керувати "Алумнеєм". Йому виділили квартиру з чотирьох кімнат (робочого кабінету, ідальні, спальні та дитячої) у лівому крилі будинку. Тоді дружина і діти Стефана нарешті переїхали до Ужгорода і оселилися з ним.



Як згадував кілька років тому син професора Василь Степанович Петрус, проживати в гуртожитку було весело. У правому крилі розміщувалися кімнати математиків – виключно хлопців. Разом із маминим Петрусам учні гімназії у вільний час залюбки грали у футбол, "кошикову" (так діти називали баскетбол), волейбол. Загалом в "Алумней" проживали близько 80-ти учнів. Коштувало це 250 корун на рік, але багато хто мав право на знижку, а кілька найбідніших хлопців узагалі були звільнені від оплати. Гуртожиток надавав учням також харчування, лікарську опіку й допомогу в навчанні.

Поєднувати роботу в гімназії, де Стефан Петрус викладав фізику і математику, з постійним контролем майже сотні дітей у гуртожитку було не просто. Фактично від ранку до ночі Стефан Петрус бігав між будівлею гімназії і гуртожитком, слідкував, аби діти були у теплі, нагодовані, зробили домашні завдання, не билися між собою тощо. Допомагали йому одразу кілька префектів-вихователів: о. Даниїл Бачинський, Михайло Уйгелі, Іван Скиба. У гімназії професор теж намагався бути активним. Окрім того, що дуже скоро його стали вважати найсильнішим математиком з-поміж ужгородських викладачів, він ще й старався приділити увагу дітям після навчання. Зокрема кілька разів на рік вивозив їх на екскурсії. Відомо, що у 1929 році гімназисти зі своїм професором їздили поїздом на Ужок, де Стефан Петрус показав учням тодішню лінію кордону, військовий цвинтар та віадуки. А у 1933-му разом зі своїм колегою і товаришем, орнітологом Олександром Грабарем, возив дітей у Циганівці й Стрипу.

У 1936 році професор нарешті наважився побудувати власний будинок. Він придбав у греко-католицької єпархії дві парцели (ділянки) у колишньому фільвар-

ку, де якраз почали розплановувати нову вулицю. Красивий будинок на два поверхи спланували так, щоб він складався з двох окремих квартир. Скоріше за все, квартири на другому поверсі сім'я професора планувала здавати в оренду, принаймні до тих часів, поки діти не виростуть. Будівлю зводили за проектом ужгородського будівельника Андрія Вашка. Цеглу купували на цегельному підприємстві "Керамос" (у радянські часи цей завод працював на нинішній вулиці Закарпатській), бетонні роботи і паркет професор довірив ужгородській фірмі Вінце Нілаша. Аби завершити будівництво, Стефану Петрусу довелося взяти 40 тисяч корун позики в єпархіальній касі. У документах з архіву сім'ї значиться, що професор мусив щомісячно виплачувати єпархії 800-1000 корун, якщо ж цього не робитиме, єпархія матиме право стягувати борг напряму із заробітної плати професора в гімназії. Цікаво, що на той час територія колишнього єпархіального фільварку ставала таким собі районом проживання вчительської інтелігенції. Сусідами Стефана Петруса були його колеги по роботі: Олександр Грабар, Степан Медеші, а пізніше і директор гімназії Василь Сулінчак.

До слова, у 1938 році, коли того ж таки Василя Сулінчака призначили керівником шкільного реферату (установи на кшталт сучасного управління освіти), Стефан Петрус на короткий час очолив гімназію. Однак директором він був недовго, бо одразу ж після Віденського арбітражу шкільний реферат розпустили і Василь Сулінчак повернувся на своє робоче місце. У 1940-му досвід керування навчальним закладом став у нагоді, коли Іштвана Петруса (в угорські часи саме так записували його ім'я) направили в Рахів, де він повинен був стати новим директором місцевої гімназії. Але і там керував недовго – вже у 1941-му знову повернувся до Ужгородської гімназії.

У 1945-му, після Другої світової війни, гімназію закрили, а більшість її викладачів не змогли реалізувати себе в нових умовах. Саме тоді Стефану Петрусу стало в нагоді його юнацьке членство у ВКП (б), про яке він після повернення з війни і не згадував. Враховуючи його комуністичне



минуле і подальшу політичну "чистоту" (Степан Іванович в Ужгороді й справді ніколи не брав участь у політиці, не вступав у жодні партії), нова радянська влада зробила колишнього професора гімназії директором Технікуму радянської торгівлі, відкритого в місті на базі торговельної школи, що працювала на початку вулиці Капітульної. Степан Іванович пропозицію радо прийняв, і сумлінно керував технікумом аж до виходу на пенсію у липні 1961 року. Був він також депутатом міської ради, а у вільний від роботи час любив пограти у карти зі своїм другом і колишнім колегою по роботі в гімназії, відомим художником Йосипом Бокшаєм.

Помер Степан Петрус у квітні 1975 року, залишивши містові у спадок свої досягнення, учнів, вихованих у душі "старої школи", і красивий будинок на тихій вулиці, яку дуже любив.

Тетяна ЛІТЕРАТИ
"Про Захід"



ГОРОСКОП

ОВЕН

Цього тижня може постраждати ваша самооцінка, що не принесе користі ні в роботі, ні в особистому житті. Тому не зловживайте самокритикою і вірте в себе.

ТЕЛЕЦЬ

Намірюючись на серйозні справи, ретельно розраховуйте свої сили і можливості. Відстоюючи свою свободу, не ігноруйте потреб і бажань людей, котрі вас оточують.

БЛИЗНЯТА

Страхи і тривоги, які можуть долати вас у цей період, потрібно всіляко відганяти від себе. Чим більше ви себе завантажите роботою, тим менше часу залишиться на сумні роздуми.

РАК

Найважливіше цього тижня – перебувати в добродушному і миролюбному стані. Поліпшити настрій можна буде, зосередившись на приємних життєвих моментах.

ЛЕВ

Будь-які моральні сплески – навіть позитивні – не найкращим чином позначаться на настрої і стані загалом, тому ліпше зберігати спокій. Погасити ймовірні неприємні емоції допоможе робота.

ДИВА

Добре підуть будь-які справи, зокрема фінансові, можливі значні прибутки. Проте все мусить бути добре підготовлене і ретельно продумане, без поспіху й імпровізацій.

ТЕРЕЗИ

Період, коли слід особливо стримувати негативні емоції: не конфліктувати, нікого не ображати – ні словом, ні жестом, ні поглядом, щоб не ризикувати взаєминами.

СКОРПІОН

Можливі несподівані події, до яких не вдасться заздалегідь підготуватися. Головне – зберігати спокій: не "накручувати" себе й не метушитися, не втрачати самовладання.

СТРЕЛЕЦЬ

Необхідно звернути увагу на стан організму. Можливо, він давно потребує очищення, оновлення, як у фізичному, так і моральному плані, тож подбайте про себе.

КОЗОРІГ

Тиждень, коли потужна позитивна енергетика внесе добрі зміни в усі сфери діяльності. Сприятливий час для складання планів на майбутнє і забезпечення підґрунтя для їх реалізації.

ВОДОЛІЙ

Намагайтеся долати дратівливість, переключаячись на інші події і враження. Тиждень ліпше провести у спокійному настрої, не привертаючи до себе зайвої уваги і не конфліктуючи.

РИБИ

Не варто звальювати на себе, крім своєї, ще й чужу роботу, адже можете отримати, замість подяки, докори – особливо, якщо не все буде зроблено ідеально.

АНЕКДОТИ

– Із таким характером могла би бути й красивішою.

• • •

Шоу треба не дивитись, а читати. (Бернард Шоу)

• • •

Дівчина готується до операції у дорогій приватній клініці. У признаний день лягла до лікарні. Коли вона вже була на операційному столі, анестезіолог поцікавився:

– Чи є у вас на щось алергія?
– На суницю, – відповідає дівчина.

Анестезіолог каже операційній бригаді:

– Усім зрозуміло? У наркоз сьогодні суницю не додаємо.

• • •

Пам'ятайте: справжні шамани походять лише з регіону Шамань. Всі інші – це ігристі чаклуни.

• • •

Коротко про штани: шорти.

• • •

Товариш прийшов у гості й питає:

– Чим це твої капці смердять? Кіт?

– Ні, вчора з дружиною посварилися...

– А як ти зрозумів, що то дружина?

– Кіт же не буде фото у Фейсбук викладати і хвалитися...

• • •

Дурні одружуються, а розумні заміж виходять.

• • •

Не поспішайте пропонувати руку та серце – а раптом візьме?! А потім вам же нарікатиме: "Який же ти без-

рукий!", "Ти безсердечний!".

• • •

Одеса, чоловік викликав таксі. Година очікування минула, а таксі немає. Телефонує диспетчеру для уточнення й отримує відповідь:

– Не морочте нам голову. Він вас уже забрав і відвіз.

• • •

– Ми можемо щось змінити?

– Ні.

– Тоді не бачу сенсу панікувати.

• • •

Затримано банду дачників, які підкидали свої кабачки до овочевих відділів найближчих магазинів.

• • •

Якщо почати балувати свою «внутрішню дитину» (як зараз радять усі психологи), то зарплата закінчується через 4 дні.

• • •

У Бутані введено заборону на використання двигунів на метані та пропані.

• • •

Коли тобі хтось каже: "Нам треба поговорити", то це означає, що тобі доведеться здебільшого слухати.

• • •

Інтелігент – це той, хто вміє грати на гітарі, але не робить цього.

• • •

Нарешті з'ясувалося! Наші футболісти на виїздах грають погано, бо роздивляються нові ворота.

ЯК ШВИДКО ТА БЕЗПЕЧНО ПІДНЯТИ ТИСК У ДОМАШНІХ УМОВАХ ТИМ, ХТО СТРАЖДАЄ ВІД ЙОГО НИЗЬКОГО РІВНЯ

Низький артеріальний тиск – явище неприємне, а коли він ще знижується навіть на декілька пунктів, то це загрожує неприємними симптомами у вигляді слабкості, легкого або помірного запаморочення, тяжкості в ногах, серцебиттям.

В такій ситуації важливо розрізняти – чи це просте вегетативне зниження артеріального тиску чи невідкладний стан, який потребує негайної госпіталізації. У разі, якщо шкіра стала липкою, блідою та холодною, дихання частим та поверхневим, пульс занадто слабким, швидким, якщо сталося порушення свідомості, непритомність – потрібно терміново викликати швидку. Така ситуація може призвести до набряку легенів і мозку, стати причиною шоку і коми, одним словом, загрожує життям.

Однак бувають ситуації, коли низький артеріальний тиск має симптоматичний характер, завдаючи людині незручності час від часу.

Якщо медики не виявили небезпечних причин, через які відбувається зниження тиску, можна скористатися порадами лікарів, які допоможуть підвищити артеріальний тиск в домашніх умовах.

ЩО ПОТРІБНО ЗРОБИТИ ДЛЯ ПІДВИЩЕННЯ НИЗЬКОГО АРТЕРІАЛЬНОГО ТИСКУ

Випити міцний чай чи каву. Це найпростіший і доступний спосіб підняти в домашніх умовах артеріальний тиск, яким користуються багато гіпотоніків. Варто враховувати, що на деяких людей розчинна кава може ді-

яти з протилежним ефектом – тиск може знизитися ще сильніше, приєднається тахікардія. А ось мелена заварна кава, міцний зелений або чорний чай дійсно можуть підвищити артеріальний тиск на декілька пунктів.

З'їсти щось солоне. Сіль, або натрію хлорид, затримує іони води в організмі та тим самим сприяє підвищенню артеріального тиску. Але рекомендація протипоказана людям зі змішаним типом вегетосудинної дисфункції (у таких людей відзначаються епізоди підвищеного тиску). Крім того, вдаватися до такого способу можна нечасто, через те, що сіль може призвести до хронічного застою рідини й розвитку набряків, серцевої недостатності. Використовувати солону їжу як «швидку допомогу» для підвищення артеріального тиску можна не частіше 1-2 разів на тиждень

Випити кілька склянок води, ще краще, підсоленої. Ця порада чудово доповнює першу, тому що сіль з водою

ідеально поповнюють кров'яне річище і вирівнюють знижений артеріальний тиск без допомоги лікарських засобів. Звичайно ж, таким методом також не можна зловживати, він підходить лише для періодичного застосування. Особливо важливо не зловживати соляною рідкістю людям похилого віку, через те, що це може сильно нашкодити серцю.

Одягти компресійний одяг. Багато людей, які страждають від варикозного розширення вен, використовують тугі шкарпетки, панчохи та колготи. Однак компресійний трикотаж не лише підтримує тонус розширених судин, але й підвищує центральний артеріальний тиск, покращуючи кровопостачання життєво важливих органів. Цей метод підходить якраз для тих випадків, коли попередні не можна використовувати.

Прийняти певну позу. У вертикальному положенні важко забезпечити приплив крові до мозку, особливо коли тиск знижений. Тому лікарі рекомендують прийняти напівсидяче положення, схрестити ноги, стиснути стегна, щоб підвищити приплив крові до серця і мозку. Непоганий варіант – сісти на підлогу та обійняти коліна руками, нахилившись корпусом вперед.

Щоб підвищити понижений артеріальний тиск, можна використовувати комбінацію цих способів, крім цього, потрібні налагодити повноцінне харчування, приймати вітаміни з мікроелементами, вдаватися до легких фізичних навантажень.

• Газета "Ужгород" • Засновник: ТОВ "Редакція газети "Ужгород" •
• Видавець: ТОВ "Редакція газети "Ужгород" • Головний редактор Олексій МЕГЕЛА •

АДРЕСА: пл. Жупанатська, 3 (у дворі Художнього музею) ДЛЯ ЛИСТІВ: 88000, УЖГОРОД, пл. Жупанатська, 3.
ТЕЛ./ФАКС: 61-63-43, 050 549 7314. E-MAIL: gazeta.uzhgorod@gmail.com

Свідоцтво про реєстрацію: №721/313Р серія 3Т від 30.01.2019. Р/р UA56 305299 00000 26005023600678

у Приватбанку м. Ужгорода, МФО 305299, код ЄДРПОУ 25439910. Ідентифікатор медіа: R30-01427

Номер видрукувано: "А-Прінт", м. Тернопіль, тел. (0352) 52-27-37. www.a-print.com.ua.

Тираж 1050 екз. Замовлення № 1703 .

• Відповідальність за достовірність фактів, цитат, власних імен та інших відомостей несуть автори публікацій, а рекламної інформації та оголошень – рекламодавці. • Редакція може не поділяти поглядів авторів. • Редакція залишає за собою право редагувати матеріали. • Гонорар виплачується тільки за замовленими матеріалами. • Передплатний індекс газети "Ужгород" – 41807.