

УДК 338.48 – 52:796.5

Габчак Наталія Францівна,
кандидат географічних наук,
доцент

Дубіс Лідія Францівна
доктор географічних наук,
доцент

Ужгородський національний університет,
м.Ужгород, Україна,
e-mail: Nabchak.nf@gmail.com

Львівський національний університет імені Івана
Франка, м. Львів, Україна,
Люблінський Католицький Університет Івана
Павла II, м. Люблін, Польща, e-mail:
Lida.dubis@gmail.com

МОЖЛИВОСТІ ЗАСТОСУВАННЯ ДОСВІДУ ДАНІЇ У РОЗВИТКУ ВЕЛОТУРИЗМУ В МІСТІ УЖГОРОД

Мета. Визначити місце велосипедного туризму у системі основних видів спортивно-оздоровчого туризму, розкрити його суть та інфраструктурне забезпечення у межах-Ужгорода.

Методика. У статті використано загальнонаукові та спеціальні методи досліджень, у тому числі і методи спостереження, порівняння, аналізу, синтезу та соціологічного опитування.

Результати. Проаналізовано закордонний досвід, зокрема столиці Данії Копенгагені, щодо особливостей розвитку велоінфраструктури та можливостей його використання в місті Ужгород Закарпатської області. Висвітлено аспекти організації велотуризму в м. Ужгород на національному та трансєвропейському рівні. Проаналізовано сучасний стан велотуризму, проблеми та перспективи його організації. Проведено соціологічне опитування, на основі якого розроблено рекомендації щодо потенційних можливостей та загроз розвитку велотуризму на досліджуваній території.

Наукова новизна. Використовуючи іноземний досвід та системний підхід до організації велоінфраструктури міст, особливістю яких є збереження рис середньовічного планування у поєднанні з сучасною просторовою структурою, запропоновано нові підходи до організації велоінфраструктури міст і розроблено проект створення велоінфраструктури міста Ужгород.

Практична значимість. Врахування особливостей розвитку і просторової організації м.Ужгород на основі аналізу досвіду та практичних надбань м. Копенгаген у створенні велоінфраструктури дає змогу уникнути низки помилкових рішень і запропонувати сучасний проект розвитку цієї інфраструктури у межах території м.Ужгород. Проект також враховує вимоги, закладені у Програмі розвитку велосипедної інфраструктури у м. Ужгород на 2016-2020 рр.

Ключові слова: велотуризм, туристична інфраструктура, елементи велоінфраструктури, веломаршрут.

УДК 338.48 – 52:796.5

Габчак Наталія Францевна,
кандидат географических наук,
доцент

Дубис Лидия Францевна,

Ужгородский национальный университет,
г. Ужгород, Украина,
e-mail: Nabchak.nf@gmail.com

Львовський національний університет імени

доктор географических наук,
доцент

Ивана Франко, г. Львов, Украина,
e-mail: Lida.dubis@gmail.com

Люблинский Католический Университет Иоанна
Павла II, Г. Люблин, Польша

ВОЗМОЖНОСТИ ПРИМЕНЕНИЯ ОПЫТА ДАНИИ В РАЗВИТИИ ВЕЛОТУРИЗМА В ГОРОДЕ УЖГОРОДЕ

Цель. Определить место велосипедного туризма в системе основных видов спортивно-оздоровительного туризма, раскрыть его суть и инфраструктурное обеспечение в пределах Ужгорода

Методика. В статье использованы общенаучные и специальные методы исследований, в том числе и методы наблюдения, сравнения, анализа, синтеза и социологического опроса.

Результаты. Проанализирован зарубежный опыт, в частности столице Дании Копенгагене, особенностей развития велоинфраструктуры и возможностей его использования в городе Ужгород Закарпатской области. Освещены аспекты организации велотуризма в г.Ужгород на национальном и трансевропейского уровне. Проанализировано современное состояние велотуризма, проблемы и перспективы его организации. Проведен социологический опрос, на основании которого разработаны рекомендации относительно потенциальных возможностей и угроз развития велотуризма на исследуемой территории.

Научная новизна. Используя зарубежный опыт и системный подход к организации велоинфраструктуры городов, особенностью которых является сохранение особенностей средневекового планирования в сочетании с современной пространственной структурой, предложены новые подходы к организации велоинфраструктуры городов и разработан проект создания велоинфраструктуры города Ужгород.

Практическая значимость. Учет особенностей развития и пространственной организации г.Ужгород на основе анализа опыта и практических достижений г. Копенгаген в создании велоинфраструктуры позволяет избежать ряда ошибочных решений и предложить современный проект развития этой инфраструктуры в пределах территории г.Ужгород. Проект также учитывает требования, которые заложены в Программе развития велосипедной инфраструктуры в г.Ужгород на 2016-2020 гг.

Ключевые слова: велотуризм, туристическая инфраструктура, элементы велоинфраструктуры, веломаршрут.

UDC 338.48 – 52:796.5

Habchak Natalia Frantsivna,
Candidate of Geographical Sciences,
Associate Professor

Uzhhorod National University”, Uzhhorod,
Ukraine, e-mail:Habchak.nf@gmail.com

Dubis Lidiya Frantsivna,
Professor

Lviv National University named after I. Franko,
Lviv, Ukraine,
John Paul II Catholic University of Lublin,
Poland, e-mail:Lida.dubis@gmail.com

EXPERIENCE OF DENMARK IN THE DEVELOPMENT OF CYCLING TOURISM IN UZHGOROD

Aim. The aim of the article is to determine the place of cycling tourism in the system of sports and health tourism and to reveal its essence and infrastructural maintenance in Uzhhorod.

Research Methods. The scientific and special methods of research, including the methods of observation, comparison, analysis, synthesis and sociological survey have been used in the article.

Results. The experience of the capital of Denmark Copenhagen concerning the peculiarities of cycling infrastructure development and the possibility of its use in Uzhhorod (Transcarpathian region) has been analyzed. The current state of cycling tourism, the problems and prospects for its organization have been analyzed. A sociological survey has been carried out on the basis of which the recommendations concerning the potential possibilities and threats for the development of cycling tourism on the investigated territory have been developed.

Scientific Novelty. Using foreign experience and a system approach to the organizing cycling infrastructure with the combination of modern spatial structure and conservation of medieval planning, new approaches to the organization of cycling infrastructure of cities have been proposed, and a project for the creation of cycling infrastructure in Uzhhorod has been developed as well.

Practical Significance. Considering the peculiarities of the development and spatial organization of Uzhhorod on the basis of the analysis of experience and practical achievements of Copenhagen in the creation of cycling infrastructure it makes possible to avoid a number of wrong decisions and offer a modern project for the development of the cycling infrastructure within the territory of Uzhhorod. The project also takes into account the requirements laid down in the Cycling Infrastructure Development Program of Uzhhorod for 2016-2020.

Key words: cycling tourism, tourism infrastructure, elements of cycling tourism infrastructure, cycling route.

Постановка проблеми. Велосипедний туризм – це вид туризму, привабливий передусім завдяки його високій мобільності. Відстань, яку здатна подолати група туристів-велосипедистів за один день, може сягати 100–150 км. Порівняно з пішохідним туризмом, велотуризм має певні переваги: за один похід можна побачити більше цікавих місць завдяки вищій у кілька разів швидкості руху. Не дивно, що географія велотуризму майже збігається з географією пішохідного туризму. Аналіз питань розвитку велосипедного туризму на досліджуваній території доводить необхідність вивчення європейського досвіду у цій сфері [10]. Отож дослідження велотуризму як окремого виду туризму і перспективи його організації в межах обласного центру Закарпаття м. Ужгород є актуальним.

Аналіз останніх досліджень та публікацій. Останніми роками інтерес до активних видів туризму, в тому числі велосипедного, зростає. Проблеми організації велосипедного туризму висвітлювали такі науковці, як О. Дмитрук, Ю. Щур, В. Монастирський, П. Романів, Н. Жарська, В. Будзин, О. Конопляник, С. Лазор, І. Заседка: у своїх публікаціях вони аналізували сучасний стан та перспективи розвитку велосипедного туризму в окремих регіонах України, визначали його сильні та слабкі сторони, досліджували динаміку можливих змін, а також розглядали важливі питання маркування та прокладання велосипедних маршрутів.

Сьогодні велотуризм стає популярним видом активного відпочинку. Світовий досвід свідчить про пріоритетне використання подорожей із активним переїзненням, зокрема велосипедом [4-5]. Ця тенденція зумовлена не тільки з огляду на необхідність збереження навколишнього середовища, а й бажання вести здоровий спосіб життя, випробувувати свої сили та вдосконалювати можливості [3]. Дедалі більше людей використовують велосипед для прогулянок, екскурсій та подорожей. Нідерланди та Данія є країнами-лідерами у здійсненні подорожей на велосипеді, їхня частка становить 27% та 18%, відповідно [1-2]. В Україні, у Карпатському регіоні зокрема, велосипедний туризм ще не можна назвати масовим видом відпочинку, проте він має всі перспективи розвитку, передусім у невеликих за кількістю населення містах.

Виклад основного матеріалу. Країни світу шукають способи повернути велосипеди на вулиці міст і допомогти цьому винаходу XIX століття вирішити транспортні проблеми XXI століття. За статистикою Європейської федерації велосипедистів (ЄФВ) – 8 % жителів ЄС використовують велосипед як щоденний транспорт для звичайного пересування [4], зокрема найпопулярніший цей вид транспорту у Нідерландах – 36 %, Данії – 23 %, Угорщині – 22 %, Швеції – 17 %, Фінляндії – 14 % [4]. Справжнім поштовхом до розвитку велоруку є будівництво інфраструктури, передусім – прокладання доріжок і монтаж парковок. За оцінками ЄФВ, країни ЄС щороку інвестують у велоінфраструктуру 3,2 млрд. євро, створюючи майже 23,5 тис. робочих місць [4]. ЄС у такий спосіб ілюструє, як інвестиції в інфраструктуру сприяють розвитку економіки, покращують екологічну і транспортну ситуацію у містах [4].

Вивчаючи досвід розвитку велотуризму в країнах Європи, ми дійшли висновку, що кожна країна має власний досвід у його провадженні, проте запозичити його для м. Ужгорода найвірогідніше у Данії, зокрема, її столиці – Копенгагені. Це місто, де вузькі середньовічні вулички перетинаються з невеликими бульварами XX ст., просторовим плануванням доволі подібне на Ужгород, отож нам доречно запозичити деякі інфраструктурні надбання столиці Данії у розвитку велотуризму. Власне тут народжується найбільша кількість нових ідей для зростання велосипедного трафіка [1].

До прикладу, цікавими можна вважати такі нововведення в м. Ужгороді, які вже не один рік успішно реалізують датчани [2]:

1. Велосипедна «зелена хвиля», яку запропонував колишній актор Клаус Бондам, обраний свого часу до міської ради [2]. На головних транспортних артеріях, що ведуть до центру міста, світлофори відрегульовані у такий спосіб, який сприяє створенню безперервного трафіка. Це дає змогу велосипедистам в'їжджати вранці та повертатись увечері в центр міста, не зупиняючись і не торкаючись землі ногами.

2. Вмонтовані в асфальт світлодіоди візуально допомагають велосипедистам підтримувати швидкість [2], необхідну для того, щоб потрапити на зелене світло на наступному перехресті.
3. Побудовані перила з опорою для ніг <http://www.copenhagenize.com/2010/01/holding-on-to-cyclists-in-copenhagen.html> дають змогу велосипедистам чекати зеленого кольору світлофора, не спускаючи ніг з педалей.
4. Через додаток до сайту Give us a Shout («Розкажи нам!»), мешканці міста можуть повідомити в адміністрацію про ями на дорогах та інші недоліки вулиць для якнайшвидшого їхнього усунення [2].
5. Світлодіодні знаки попереджають автомобілістів про наближення велосипедиста, а вібраційні смуги на велодоріжках – про бордюри тощо [2].

Уряд Копенгагена ґрунтовно займається розробкою велосипедної інфраструктури: столичний регіон будує 28 веломагістралей з передмість до центру міста [1-2]. Усі вони цілковито відокремлені від автошляхів, а не лише намальовані вздовж краю проїжджої частини. У Великому Копенгагені зараз налічують понад тисячі кілометрів виокремлених велодоріжок і кілька сотень кілометрів вело смуг [1-2].

В Ужгороді також зроблено перші кроки пропаганди та розвитку велотуризму, зокрема: 1) в березні 2016 року в місті відкрили туристичний велосипедний центр завдяки спільному проекту з польським містом-побратимом Кросно [7]. Мета центру – якомога більше ужгородців долучити до велоспорту та велотуризму, а отже, і до здорового способу життя; http://rada-uzhgorod.gov.ua/web/uploads/sites/2/2016/04/velo-centr_6.jpg 2) Закарпаття розробило власний проект «Інтегрована мережа велосипедних туристичних маршрутів вздовж українсько-угорського кордону» [8-9], який виграв європейський грант: загальна вартість проекту – близько 450 тис. євро; на виконання української частини передбачено 250 тис. євро [8-9], отож, частину коштів використають для будівництва велодоріжок в обласному центрі; 3) з'явилась перша промаркована велодоріжка в Ужгороді на набережній Незалежності протяжністю 1 500 м; 4) затверджена Програма розвитку велосипедної інфраструктури в Ужгороді на період 2016 – 2020 рр. [8-9].

Доволі важливим є питання створення безпечних умов їзди на велосипеді. Передусім цього досягають за допомогою виділеної інфраструктури та підвищення пріоритету велосипеда як виду транспорту. Мешканці міста хочуть не тільки почувати себе в безпеці, а й дійсно перебувати в ній. Створення мережі велосипедної інфраструктури і використання велосипеда як частини транспортної інфраструктури вимагає інвестицій. Порівняно з вартістю розширення автомобільних доріг, це просто дрібниці, отож міська влада Ужгорода повинна щороку виділяти з бюджету міста кошти на побудову нових велодоріжок та докладати чимало зусиль для запровадження велосипедної мережі європейського

рівня шляхом реалізації таких заходів: 1) участі у Європейському тижні мобільності з фокусуванням на велорух; 2) висвітленні роботи в європейських засобах масової інформації; 3) поглибленні співпраці з Європейською велосипедною фундацією та іншими велосипедними організаціями; 4) презентуванні результатів роботи на європейських конференціях тощо.

Це допоможе залучити іноземні інвестиції для проведення заходів щодо розширення велосипедної мережі в місті Ужгород. Ми здійснили спробу розробити Проект створення інфраструктури велотуризму Ужгорода (табл.1)

Таблиця 1.

*Проект створення велоінфраструктури міста Ужгорода
(складено авторами)*

<i>Назва проекту</i>	<i>Створення інфраструктури велотуризму в місті Ужгород</i>
<i>Мета проекту</i>	Мета проекту: підвищення рівня доступності туристичних об'єктів міста; створення детальної карти їхнього розташування; розміщення велоцентру та пунктів велопрокату; розробка нових веломаршрутів
<i>Завдання проекту</i>	Завдання проекту полягають у розробці нових туристичних маршрутів для велотуристів, розробці уніфікованої системи маркування веломаршрутів, облаштуванні велостоянок та встановленні відповідних вказівників, створенні пунктів туристичної інформації
<i>Охоплена проектом територія</i>	Місто Ужгород, Закарпатська область (Україна)
<i>Кількість населення, на яке поширюватиметься проект</i>	Близько 3–4 тис. жителів міста
<i>Опис проблеми, на вирішення якої спрямований проект</i>	Основна кількість туристичних об'єктів Ужгорода розташована на правобережжі та лівобережжі р. Уж. Місто з вузькими вуличками перевантажене автомобільним транспортом, отож основною проблемою є відсутня належна інфраструктура. Використання велосипеда даватиме змогу швидко дістатись до будь-якого туристичного об'єкту міста без особливих перешкод
<i>Очікувані кількісні та якісні результати від реалізації проекту, інновації проекту</i>	<i>Короткострокові результати:</i> створення та облаштування нових веломаршрутів; створення мережі пунктів прокату велосипедів та велоспорядження; створення пунктів туристичної інформації у місцях масового перебування туристів; розробка паспортів туристичних маршрутів; здійснення GPS-прив'язки веломаршрутів; покращення умов для спрощення доступу до низки туристичних об'єктів. <i>Довгострокові результати:</i> започаткування процесу розвитку велоінфраструктури, що слугуватиме позитивним прикладом і сприятиме її розширенню поза рамками його реалізації; інтеграція Ужгорода в мережу міжнародних

	<p>туристичних веломаршрутів на Словаччину, Угорщину та Румунію; активізація туристичної діяльності та інтенсифікація туристичних потоків територією міста; підвищення рівня соціально-економічного розвитку містян шляхом їхнього залучення до сервісного обслуговування маршрутів, створення додаткових робочих місць</p> <p><i>Інновації проекту.</i> Велотуризм сьогодні – один з найпопулярніших видів відпочинку у світі. Швидко його поширенню передусім сприятиме тенденція до ведення активного способу життя та пошуку екологічних видів пересування. Однак використання велотуризму як інструменту для розвитку природоохоронних територій, екологічної освіти, популяризації природного потенціалу з метою перетворення його на потужний туристичний ресурс міста Ужгорода є недостатнім, а, отож, інноваційним.</p>		
<i>Період здійснення</i>	Березень 2018 року - грудень 2019 року		
<i>Орієнтовна вартість проекту, тис. грн</i>	2018 р.	2019 р.	Разом
	309,9	590,1	900,0
<i>Джерела фінансування</i>	Кошти місцевого бюджету		
<i>Основні заходи проекту</i>	<p>У рамках проекту передбачено реалізація таких заходів:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) аналіз перспективних напрямів для розвитку велотуризму та визначення нових пріоритетних напрямів, за якими розроблятимуть веломаршрути; 2) зустрічі фахівців з підготовки концепцій веломаршрутів та системи їхнього інформаційного супроводу; 3) попередній огляд визначених мініскульптур (їхня кількість -34), схеми маршрутів, визначення місць велостоянок, відпочинкових зон, пунктів прокату, туристичної інформації, встановлення знаків та стендів; 4) створення та облаштування пунктів туристичної інформації в місцях масового перебування потенційних велотуристів; 5) апробації кожного з маршрутів пілотними велогрупами, їхня GPS-прив'язка, створення паспортів маршрутів (легенда, фото-та відеоматеріали); 7) проведення інформаційних зустрічей (тренінгів) із жителями міста Ужгорода для їхнього ознайомлення з можливостями та перспективами приєднання до сервісної та соціальної підтримки веломаршрутів; 8) маркетингова кампанія (урочисті відкриття, публікації в ЗМІ, прес-конференції, виготовлення рекламно-інформаційної продукції, створення сторінки проекту у соціальних мережах) 		
<i>Учасники реалізації проекту та їхні функції</i>	<p>Відділ зовнішньоекономічних зв'язків, інвестицій та туризму; Відділ спорту, сім'ї та молоді;</p> <p>Відділ охорони культурної спадщини та дизайну міського середовища;</p> <p>ГО «Спілка велосипедистів Ужгорода»: участь в апробації веломаршрутів, фахова підтримка під час реалізації заходів проекту</p>		

Даний Проект та Програма велосипедної інфраструктури в Ужгороді на 2016–2020 роки скеровані на створення належних умов для велосипедистів та забезпечення врахування потреб велосипедистів під час будівництва та реконструкції доріг і вулиць загального призначення [9]. Передбачено створення мережі велодоріжок і велосмуг загальною довжиною 40 км разом з супровідною вело інфраструктурою [9]. Створення умов для розвитку велосипедного руху є засобом для формування сталої транспортної системи Ужгорода, а також екологічно чистого, доступного, комфортного і безпечного міського простору для всіх його користувачів [7–8].

Їх реалізація покликана сприяти зменшенню інтенсивності авторуху на міських дорогах загального призначення, скороченню нелегітимного паркування автомобілів на тротуарах, травниках та у паркових зонах, ростові туристичної привабливості міста, зниженню загазованості повітря, а також зменшенню шумового рівня у місті, покращенню здоров'я мешканців завдяки активному способу пересування, скороченню соціального розшарування у середовищі, зниженню використання невідновлювальних енергоресурсів [7].

Саме вони мають стати невід'ємною частиною Генерального плану міста та усіх загальноміських проектів транспортної системи Ужгорода й доповнюватиме їхню логіку [7-9]. У цілісно структурованій транспортній системі люди меншою мірою схилитимуться до використання автомобіля. Передбачаємо, що умовами зручної системи міського транспорту повинні бути: 1) заохочення мешканців до пересування на велосипеді завдяки облаштуванню безпечних та комфортних велодоріжок та велосмуг на автошляхах, які зв'язуватимуть між собою мікрорайони та центр міста, створення велопарковок в усіх частинах міста; 2) надання пріоритету велосипедам, громадському транспорту та пішоходам в історичній частині міста; 3) створення чіткої міської схеми автопарковок з системою контролю за правильністю паркування та оплатою паркомісць; 4) звільнення громадського простору від паркування автомобілів у місцях найбільшої атракції для гостей і мешканців міста; 5) впровадження засобів з безпеки руху для велосипедистів на другорядних вулицях зі спільним авто- і велорухом, на яких не передбачено окремих велосмуг і доріжок, а також у житлових зонах та на ділянках багатофункціонального призначення.

Для популяризації велоруху серед мешканців Ужгорода слід передбачити такі заходи, як соціальна реклама, публікації у мас-медіа, виступи на радіо і телебаченні, робота з молоддю у навчальних закладах, організація шкіл пересування на велосипеді, рекреаційних велопоїздок батьків і дітей, особистий приклад представників влади. Для успіху проекту розвитку велосипедної інфраструктури потрібно активно залучати до його реалізації споживачів – велосипедні організації та активістів велоруху. Інженерно-технічна частина передбачає поступове покриття

міста велодоріжками, велосмугами та велопарковками згідно з цією програмою [9].

Вона повинна стати невід’ємною складовою Генерального плану міста та основою для розробки детальних планів будівництва та реконструкції вулиць і доріг міста [9]. Під час проектування будівництва нових і реконструкції діючих доріг міста визначені в програмі велосмуги, велодоріжки та велопарковки необхідно запроєктувати і профінансувати як невід’ємну частину робіт з будівництва та реконструкції вулиць та доріг міста.

Очевидним є факт збільшення кількості велосипедистів на вулицях міста. Серед жителів міста, передусім молоді та осіб середнього віку, велосипед стає популярним як транспорт для добирання на роботу та як вид відпочинку, зокрема сімейного. Серед підлітків та молоді велосипед є популярним видом розваг і змагань. Серед жителів міста поширюється мода на велосипед, як у європейських країнах, які вже давно переорієнтувались на пересування в місті цим зручним, дешевим та екологічно безпечним видом транспорту [6].

За оцінкою Ужгородського туристичного інформаційного центру (базується на оцінці ринку велосипедів у динаміці, кількості учасників акцій, пов’язаних з велосипедом, кількості власне акцій та ініціатив), кількість велосипедистів у місті сягала 6 тисяч осіб (5 % жителів міста), а впродовж останніх двох років збільшилася на 15 %. Прогнозують, що тенденція до збільшення кількості велосипедистів зберігатиметься найближчі 5–10 років, а кількість велосипедистів в Ужгороді збільшиться до 10 % населення міста. Протягом 8-ми місяців 2018 року було проведено 18 акцій, змагань, велозаїздів, парадів, присвячених темі велоруку, у яких, за приблизними підрахунками, брало участь близько 2 500 активних учасників.

Опитування велосипедистів міста щодо першочерговості розміщення велодоріжок та велосмуг на вулицях міста Ужгорода проводилося студентами факультету туризму та міжнародних комунікацій ДВНЗ «Ужгородський національний університет» впродовж червня – серпня 2018 року під час проходження практики. Інформацію щодо опитування розповсюдили в соціальних мережах та провели анкетування. Загалом опитано 720 осіб, з них жінок – 315 (44 %), чоловіків – 405 (56%). У віковій структурі опитаних 68 % – особи віком 21–35 років, 13 % – 36–50 років, 8 % – до 21 року, 11 % – 51 рік і більше. Серед опитаних 67 % використовують велосипед для прогулянок, 20 % – як транспорт для добирання на роботу та у справах, 13 % – для спорту. Причому 45 % респондентів використовують велосипед щодня, 35 % – кілька разів на тиждень, 20 % – кілька разів на місяць. Що стосується визначення основних проблем у місті для велосипедистів, то більшість опитаних вважають основною проблемою відсутність велодоріжок у місті, наявність ям та відкритих люків, незадовільне освітлення вулиць та відсутність велопарковок.

Ідеологією традиційної схеми велодоріжок у європейських містах є організація велотранспортного кільця навколо історичного центра, яке зазвичай простягається бульварами, збудованими на місці колишніх міських валів, та сполучення цього кільця з густозаселеними районами передмістя. Логіка сполучення полягає в облаштуванні безпечних для велосипедиста умов руху, передусім у тих місцях, де йому загрожує небезпека – на головних транспортних магістралях. Європейські схеми містобудування приймають до уваги той факт, що пріоритетом для велосипедистів є якомога пряміше сполучення за основними маршрутами їхнього руху. Розробники схем велоруку розуміють, що облаштування протяжних об'їзних доріг спричинить відмову велосипедистів від їхнього використання [11].

Для Ужгорода європейський підхід до створення веломережі також актуальний і його використано під час розроблення пропозицій схеми велоінфраструктури, поряд з такими принципами:

1. *Функціональність.* Велорух у місті виконує передусім транспортну функцію. Велодоріжки інтегровані у транспортну інфраструктуру міста. Для міст Північної Європи звичною нормою є те, що 30 % транспортного руху у місті припадає на велосипеди.

2. *Цілісність.* З огляду на виконання головної функції – транспортної, веломаршрути у місті повинні репрезентувати цілісну транспортну схему. Розташування, початок і закінчення велодоріжок повинно мати свою транспортну логіку. Головні транспортні артерії, як велодоріжки, переважно спрямовані до центру, довкола історичного ядра міста робитиметься велосипедне коло. Міжрайонні велосипедні доріжки забезпечуватимуть доступ велосипедистів до головних веломагістралей. Велодоріжками також повинні бути зв'язані місця найбільшої атракції та головні транспортні вузли – залізничні та автовокзали.

3. *Безпека.* З огляду на новітність проекту – як для велосипедистів, так і для автомобілістів – перші велодоріжки слід збудувати з бездоганими засобами безпеки. Отож пропонується розпочати максимальну реалізацію проекту велодоріжок на пішохідних зонах, де це можна зробити. З огляду на це, експериментальною велодоріжкою (не враховуючи пілотну на набережній Незалежності) пропонується вважати велодоріжку власне в центральній частині: вул. Волошина → вул. Корзо → пл. Петефі, що сприятиме врегулюванню пішохідно-велосипедного потоку в цій частині міста, оскільки наразі рух відбувається хаотично і доволі – небезпечно.

4. *Системність.* Розвиток велоінфраструктури в Ужгороді втрачає сенс без інтеграції її у транспортну систему міста. Отож без паралельної реформи автотранспортної схеми міста він неможливий. Центр міста повинен стати дорогим для автотранспорту та привабливим для пішоходів і велосипедистів – так переорієнтувались всі європейські міста і Ужгороду також доведеться ухвалити таке рішення.

Якщо в Ужгороді не відбудеться змін у системі паркування автомобілів (облаштування підземних паркінгів, евакуація автомобілів і великі штрафи за паркування у невідведених місцях, на травниках, підняття у кілька разів оплати за паркування у центрі), то велосипедні доріжки стануть найзручнішим безкоштовним місцем для паркування автомобілів.

Проблеми розвитку туризму, зокрема – велотуризму в Ужгороді визначаються: 1) необхідністю розвитку нових перспективних видів туризму; 2) недостатністю іміджу Ужгорода як цікавого, сучасного, туристично-привабливого міста, наявністю «антирейтингу» – як екологічно проблемного міста, що входить до переліку десяти найзабрудненіших міст України; 3) низьким рівнем використання туристичного потенціалу території у сфері пізнавального туризму на основі культурної багатоманітності та історичної унікальності, порівняно з такими містами, як Львів, Київ, Чернівці, Кам'янець-Подільський тощо; 4) низьким рівнем проведення останніми роками фестивалів, ярмарок – шаблоно, без «туристичної родзинки» тощо.

Щодо перспектив розвитку туризму на досліджуваній території, то пріоритетними залишаються і пізнавальний туризм, основою якого є історична унікальність розвитку та етнокультурна різноманітність Ужгорода; подієвий туризм, що передбачає організацію та проведення щороку кількох заходів національного і міжнародного рівнів розважального, спортивного спрямування; велотуризм – для збереження безпечного, екологічно чистого середовища.

Висновки. Велотуризм це – вид спортивно-оздоровчого туризму, спрямований на людей будь-якого віку, що бажають мандрувати, активно проводити вільний час, мобільно добиратись на роботу тощо. Досвід розвитку велосипедного туризму в Копенгагені (Данія) можна запозичити як аналог для м. Ужгород (Україна), оскільки ці міста мають чимало подібних рис. Створення мережі інфраструктури й використання велосипеда як транспортного засобу в Ужгороді – пріоритетне завдання влади на сучасному етапі відповідно до існуючих нині програм.

Однак відсутність належної інфраструктури, невелика кількість діючих веломаршрутів, недієва рекламна компанія та недостатнє фінансування гальмують розвиток велосипедного туризму в Ужгороді. Отож використання велосипедів, розробка нових веломаршрутів і прокладання велодоріжок сприятимуть формуванню соціально-економічних та екологічних переваг досліджуваної території. Вони пов'язані зі здоровим способом життя, дають змогу розвантажити від автомобілів центральну частину міста, що зменшить антропогенне навантаження на довкілля. Велотуризм сприятиме урізноманітненню відпочинку мешканців, а також зростанню грошових надходжень у бюджет міста.

Список використаних джерел

1. Велосипед в Данії і велотуризм [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://u-news.org.ua/6017-velosiped-v-danii-i-veloturizm/http://u-news.org.ua/6017-velosiped-v-danii-i-veloturizm/>
2. Десять способов ездить на велосипеде как датчане [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://veloua.livejournal.com/36425.html>
3. Жарська Н. Велотуризм як напрямок розвитку активного туризму / Наталія Жарська, Віра Будзин // Проблеми активізації рекреаційно-оздоровчої діяльності населення : матеріали XI Міжнар. наук.-практ. конф. (10–11 травня 2018 року, м. Львів). – Львів. – 2018. – С. 240–243.
4. Заседка І.В. Розвиток велосипедного туризму в Україні як спеціалізованого виду туризму / І.В. Заседка // Географія та туризм. – Київ – 2013. – Вип.25. – С.124–131.
5. Заседка І.В. Можливості розвитку велотуризму в контексті Євро-2012 / І.В. Заседка // Географія та туризм. – Київ – 2011. – Вип.13. – С.111–116.
6. Каширіна О. Ю. Україна. Відпочивай активно! / О. Ю. Каширіна, Д. Г. Луценко, О. П. Ільченко, Г. Г. Жемерова. – Харків – АССА, 2011. – 2-е вид., перероб. та доп. – 480 с.
7. Програма благоустрою міста Ужгород на 2018–2022 рр. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: https://rada-uzhgorod.gov.ua/uploads/sites/2/2017/10/Programa-blagoustroyu_03.10.2017-1.pdf
8. Програма розвитку велоінфраструктури на 2014–2015 рр. [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://old.rada-uzhgorod.gov.ua/download/s/PR_prog_ranzv_veloifraztr_29.11.13.pdf
9. Проект Програми розвитку велоінфраструктури на 2016-2020 рр. [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://old.rada-uzhgorod.gov.ua/download/s/PR_prog_ranzv_veloifraztr_29.11.13.pdf
10. Путешествие на велосипеде или путешествие с велосипедом? [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://www.mirtu.com/archiv/MT-03-2002/articles/ART20.htm>
11. Разговоры о туризме. Велосипедный туризм. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://turizm-ok.com/velosipednyjturizm.html>

Список использованных источников

1. Велосипед в Дании и велотуризм [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://u-news.org.ua/6017-velosiped-v-danii-i-veloturizm/http://u-news.org.ua/6017-velosiped-v-danii-i-veloturizm/>
2. Десять способов ездить на велосипеде как датчане [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://veloua.livejournal.com/36425.html>
3. Жарская Н. Велотуризм как направление развития активного туризма / Наталья Жарская, Вера Будзин //Проблемы активизации рекреационно-оздоровительной деятельности населения: материалы XII Междунар. научно-практической. конф. (10-11 мая 2018 года, г. Львов). – Львов – 2018. – С. 240–243.
4. Заседка И.В. Развитие велосипедного туризма в Украине как специализированного вида туризма / И. В Заседка // География и туризм. – Киев, 2013. – Вып.25. – С.124–131.
5. Заседка И.В. Возможности развития велотуризма в контексте Евро-2012 / И.В. Заседка // География и туризм. – Киев, 2011. – Вып.13. – С.111–116.
6. Каширина А.Ю. Украина. Отдыхай активно! / А. Ю. Каширина, Д. Г. Луценко, А. П. Ильченко, Г. Г. Жемерова. – Харьков: АССА – 2011. – второй изд., перед. и доп. – 480 с.
7. Программа благоустройства города Ужгород на 2018–2022 гг. [Электронный ресурс]. – Режим доступа : https://rada-uzhgorod.gov.ua/uploads/sites/2/2017/10/Programa-blagoustroyu_03.10.2017-1.pdf

8. Програма розвитку велоінфраструктури на 2014–2015 гг. [Електронний ресурс] - Режим доступу : http://old.rada-uzhgorod.gov.ua/download/s/PR_progr_rozv_veloifrastr_29.11.13.pdf
9. Проект Программы развития велоинфраструктуры на 2016–2020 гг. [Электронный ресурс]. – Режим доступа : http://old.rada-uzhgorod.gov.ua/download/s/PR_progr_rozv_veloifrastr_29.11.13.pdf
10. Путешествие на велосипеде или путешествие с велосипедом? [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://www.mirtu.com/archiv/MT-03-2002/articles/ART20.htm>
11. Разговоры о туризме. Велосипедный туризм. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://turizm-ok.com/velosipednyjturizm.html>

References

1. Velosyped v Danii i veloturizm [Elektronnyi resurs]. – Rezhym dostupu: <http://u-news.org.ua/6017-velosiped-v-danii-i-veloturizm/http://u-news.org.ua/6017-velosiped-v-danii-i-veloturizm/>
2. Desiat sposobov ezdyt na velosypede kak datchane [Elektronnyi resurs]. – Rezhym dostupu: <https://veloua.livejournal.com/36425.html>
3. Zharska N. Veloturizm yak napriamok rozvytku aktyvnoho turizmu / Nataliia Zharska, Vira Budzyn // Problemy aktyvizatsii rekreatsiino-ozdorovchoi diialnosti naselennia: materialy KhI Mizhnar. nauk.-prakt. konf. (10–11 travnia 2018 roku, m. Lviv). – Lviv – 2018. – S. 240-243.
4. Zasedka I.V. Rozvytok velosypednoho turizmu v Ukraini yak spetsializovanoho vydu turizmu / I.V. Zasedka // Heohrafiia ta turizm. – Kyiv – 2013. – Vyp.25. – S.124-131.
5. Zasedka I.V. Mozhlyvosti rozvytku veloturizmu v konteksti Yevro-2012 / I.V. Zasedka // Heohrafiia ta turizm. – Kyiv – 2011. – Vyp.13. – S.111-116.
6. Kashyrina O.Yu. Ukraina. Vidpochyvai aktyvno! / O.Yu. Kashyrina, D.H. Lutsenko, O.P. Ilchenko, H.H. Zhemerova. – Kharkiv: ASSA, 2011. – 2-e vyd., pererob. ta dop. – 480 s.
7. Prohrama blahoustroiu mista Uzhhorod na 2018-2022 rr. [Elektronnyi resurs]. – Rezhym dostupu: https://rada-uzhgorod.gov.ua/uploads/sites/2/2017/10/Programa-blagoustroiu_03.10.2017-1.pdf
8. Prohrama rozvytku veloinfrastruktury na 2014-2015 rr. [Elektronnyi resurs]. – Rezhym dostupu: http://old.rada-uzhgorod.gov.ua/download/s/PR_progr_rozv_veloifrastr_29.11.13.pdf
9. Proekt Prohramy rozvytku veloinfrastruktury na 2016-2020 rr. [Elektronnyi resurs]. – Rezhym dostupu: http://old.rada-uzhgorod.gov.ua/download/s/PR_progr_rozv_veloifrastr_29.11.13.pdf
10. Puteshestvye na velosypede yly puteshestvye s velosypedom? [Elektronnyi resurs]. – Rezhym dostupu: <http://www.mirtu.com/archiv/MT-03-2002/articles/ART20.htm>
11. Razghovory o turizme. Velosypednyi turizm. [Elektronnyi resurs]. – Rezhym dostupu: <http://turizm-ok.com/velosipednyjturizm.html>