*УДК 338.48 – 52:796.5*

*Габчак Наталія Францівна*

*кандидат географічних наук, доцент*

*ДВНЗ «Ужгородський національний університет», м.Ужгород, Україна,*

*е-mail:Habchak.nf@gmail.com*

*Дубіс Лідія Францівна* 1,2

*доктор географічних наук, доцент*

*1Львівський національний університет імені Івана Франка, м. Львів, Україна,*

*2*Люблінський Католицький університет Івана Павла ІІ, м. Любдін, Польща

*е-mail:* [*Lida.dubis@gmail.com*](mailto: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 межахУжгорода

*Методика.* У дослідженні використано загальнонаукові та спеціальні методи досліджень, у тім методи спостереження, порівняння, аналізу, синтезу та соціологічного опитування.

*Результати.* Проаналізовано закордонний досвід, зокрема Данії, її столиці Копенгаген, 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, 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, системний підхід до організації велоінфраструктури міст, особливістю яких .є збереження рис седньовічного просторового планування у поєднанні з сучасною просторовою структурою, запропоновано підходи і розроблено проект створення велоінфраструктури міста Ужгород.

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

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

Габчак Наталья Францевна

кандидат географических наук, доцент

ДВНЗ «Ужгородский национальный университет», г. Ужгород, Украина,

*е-mail:Habchak.nf@gmail.com*

Дубис Лидия Францевна 1,2

доктор географических наук, доцент

1Львивський национальный университет имени Ивана Франко., Г. Львов, Украина,

2 Люблинський Католический университет Иоанна Павла II., Г. Любдин, Польша

е-mail: Lida.dubis@gmail.com

*Постановка проблеми.* Велосипедний туризм – це вид туризму привабливий перш за все завдяки своїй високій мобільності. Відстань, яку здатна подолати група за один день, може досягати 100-150 км. Велотуризм має певні переваги порівняно з пішохідним туризмом: швидкість руху в ньому в кілька разів вища, отже, за один похід можна побачити більше цікавих місць. Тому не дивно, що географія велотуризму майже збігається з географією пішохідного туризму. Дослідження питань розвитку велосипедного туризму на досліджуваній території доводить необхідність вивчення європейського досвіду у цій сфері [10]. Тому дослідження велотуризму як окремого виду туризму і перспективи його організації в межах обласного центру Закарпаття міста Ужгород є актуальним.

*Аналіз останніх досліджень та публікацій.*Останнім часом інтерес до активних видів туризму, в тому числі велосипедного, зростає. Проблеми організації велосипедного туризму висвітлювали в своїх працях такі науковці як О. Дмитрук, Ю. Щур, В. Монастирський, П. Романів, Н. Жарська, В. Будзин, О. Конопляник, С. Лазор, І. Засєдка. У своїх публікаціях вони проводили аналіз сучасного стану та перспектив 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.

В даний час велотуризм стає популярним видом проведення активного відпочинку. Передова практика вказує на пріоритетне використання подорожей із активним пересуванням, зокрема велосипедом (І. Засєдка; С. Лазор; О. Конопляник). Ця тенденція зумовлена не тільки з огляду необхідності збереження навколишнього середовища, а й бажанням вести здоровий спосіб життя, випробовувати свої сили та вдосконалювати можливості [3]. Дедалі більше людей використовують велосипед для прогулянок, екскурсій та подорожей. При цьому, країнами-лідерами у здійсненні подорожей на велосипеді є Нідерланди та Данія, де їх частка становить 27% та 18% відповідно. В Україні, Карпатському регіоні велосипедний туризм поки що не став масовим видом відпочинку, але в нього є всі перспективи розвитку, особливо у невеликих за кількістю населення містах. Метою досліджень є аналіз велоінфраструктури Данії та можливість її застосування як аналогу в розвитку даного спеціалізованого виду туризму в місті Ужгород.

*Виклад основного матеріалу.* Міста всього світу шукають способи повернути велосипеди на свої вулиці 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 звичайних пересувань. Найпопулярніший цей вид транспорту у Нідерландах – 36%, Данії – 23%, Угорщині – 22%, Швеції – 17%, Фінляндії – 14%. Справжнім поштовхом до розвитку велоруху є будівництво інфраструктури, передусім – прокладання доріжок і монтаж парковок. За оцінками ЄФВ, країни ЄС щороку інвестують у велоінфрастрактуру 3,2 млрд євро, створюючи майже 23,5 тис робочих місць. ЄС же показує приклад, як інвестиції в інфраструктуру сприяють розвитку економіки, покращують екологічну і транспортну ситуацію у містах [4].

Вивчаючи досвід розвитку велотуризму в країнах Європи ми прийшли до висновку, що кожна країна має свій власний досвід у його провадженні, але запозичити його для міста Ужгорода найвірогідніше у Данії, зокрема, її столиці – Копенгагені. Це місто, де вузькі середньовічні вулички перетинаються з невеликими бульварами ХХ століття архітектурно дуже подібне на Ужгород, тому нам доречно запозичити деякі інфраструктурні надбання столиці Данії у розвитку велотуризму. Саме тут народжується найбільша кількість нових ідей для збільшення велосипедного трафіку [1].

До прикладу, цікавими можуть бути такі нововведення в місті Ужгороді, які вже не один рік успішно реалізовують датчани, а саме:

1. велосипедна «зелена хвиля», яку запропонував колишній актор Клаус Бондам після обрання до міської ради. На головних транспортних артеріях, що ведуть до центру міста, світлофори відрегульовані таким чином, аби сприяти створенню безперервного трафіку, що дозволяє велосипедистам в’їжджати вранці та повертатись ввечері в центр міста, не зупиняючись і не торкаючись землі ногами; 2) вмонтовані в асфальт світлодіоди, візуально допомагають велосипедистам підтримувати швидкість, необхідну для того, щоб потрапити на зелене світло на наступному перехресті; 3) побудова перила з опорою для ніг, дозволяють велосипедистам чекати зеленого сигналу, не злізаючи з сідла і навіть 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; 5) світлодіодні знаки попереджають автомобілістів про наближення велосипедиста, а вібраційні смуги на велодоріжках попереджають про бордюри тощо [2].

Уряд Копенгагену ґрунтовно  займається  розробкою  велосипедної інфраструктури: столичний регіон будує 28 веломагістралей з передмість до центру міста. Усі вони повністю відокремлені від автошляхів, а не просто намальовані вздовж краю проїжджої частини. У Великому Копенгагені зараз налічується більше тисячі кілометрів виділених велодоріжок і кілька сотень кілометрів велосмуг.

**В Ужгороді також зроблено перші кроки пропаганди та розвитку велотуризму, а саме: 1) в березні 2016 року в місті відкрили туристичний велосипедний центр (рис.1)** завдяки спільному проекту з польським містом-побратимом Кросно. Мета центру – це якомога більше ужгородців долучити до велоспорту та велотуризму, а значить, і до здорового способу життя»;



*Рис.1 Відкриття туристичного велосипедного центру в Ужгороді,2016*

2) Закарпаття розробило власний проект «Інтегрована мережа велосипедних туристичних маршрутів вздовж українсько-угорського кордону», саме цей проект і виграв європейський грант. Загальна вартість проекту близько 450 тис. євро, на виконання української частини передбачено 250 тис. євро, отже, певна частина цих коштів буде використана для будівництва велодоріжок в обласному центрі; 3) з’явилась перша промаркована велодоріжка в Ужгороді на набережній Незалежності протяжністю 1500 м; 4) затверджена Програма   
розвитку велосипедної інфраструктури в Ужгороді на період 2016-2020 рр. [8-9].

Не менш важливим є питання створення безпечних умов їзди на велосипеді. В першу чергу це досягається за допомогою виділеної інфраструктури та підвищенню пріоритету велосипеда як виду транспорту.  Мешканці міста мають не тільки почувати себе в безпеці, але 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, тому міська влада Ужгорода повинна щороку виділяти з бюджету міста кошти на побудову нових велодоріжок та докласти чимало зусиль для запровадження велосипедної мережі європейського рівня через реалізацію наступних заходів: 1) беручи участь у Європейському тижні мобільності з фокусуванням на велорух; 2) висвітлюючи роботу в європейських засобах масової інформації; 3) поглиблюючи співпрацю з Європейською велосипедною фундацією та іншими велосипедними організаціями; 4) презентуючи результати 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)

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Назва проекту** | Створення інфраструктури велотуризму в місті Ужгород | | |
| **Мета проекту** | **Мета** проекту: підвищення рівня доступності туристичних об’єктів міста; створення детальної карти їхнього розташування; розміщення велоцентру та пунктів вело прокату; розробка нових веломаршрутів | | |
| **Завдання проекту** | **Завдання проекту полягають у розробці нових туристичних маршрутів для велотуристів; розробці уніфікованої системи маркування веломаршрутів; облаштування велостоянок та встановлення відповідних вказівників; створення пунктів туристичної інформації** | | |
| **Територія охоплена проектом** | Місто Ужгород, Закарпатська область (Україна) | | |
| **Кількість населення, на яке поширюватиметься проект** | Близько 3 – 4 тис жителів міста | | |
| **Опис проблеми, на вирішення якої спрямований проект** | Основна кількість туристичних об’єктів Ужгорода розташована на право та лівобережжі р. Уж. Місто з вузькими вуличками перевантажене автомобільним транспортом, а отже відсутня належна інфраструктура і це є основною проблемою, яка дозволить використати ідеально велосипед і швидко дістатись до будь-якого туристичного об’єкту міста без особливих перешкод | | |
| **Очікувані кількісні та якісні результати від реалізації проекту, інновації проекту** | **Очікувані результати проекту**  **Короткострокові результати:** створення та облаштовання 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 вело маршрутів; покращення умов для спрощення доступу до низки туристичних об’єктів  **Довгострокові результати:** започаткування процесу розвитку велоінфраструктури, що в якості позивного прикладу сприятиме її розширенню поза рамками його реалізації; інтеграція Ужгорода в мережу міжнародних туристичних вело маршрутів на Словаччину, Угорщину та Румунію; активізація туристичної діяльності та інтенсифікація туристичних потоків територією міста; підвищення рівня соціально-економічного розвитку містян, через залучення їх до сервісного обслуговування маршрутів, створення додаткових робочих місць  **Інновації проекту**  Велотуризм є сьогодні одним з найпопулярніших видів відпочинку у світі. Швидкому його поширенню в першу чергу 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 відтак інноваційним. | | |
| **Період здійснення:** | **Березень 2018 року - грудень 2019 року** | | |
| **Орієнтовна вартість проекту, тис. грн.** | **2018 р.** | **2019 р.** | **Разом** |
| **309,9** | **590,1** | **900,0** |
| **Джерела фінансування:** | Кошти місцевого бюджету | | |
| **Основні заходи проекту:** | В рамках проекту будуть реалізовані наступні заходи:  1) аналіз перспективних напрямків для розвитку велотуризму та визначення нових пріоритетних напрямків, за якими будуть розроблені  веломаршрути;  2) зустрічі фахівців з підготовки концепцій веломаршрутів та системи їх інформаційного супроводу;  3) попередній огляд визначених міні-скульптур (їх 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, їх GPS-прив’язка, створення паспортів маршрутів (легенда, фото-відеоматеріали);  7) проведення інформаційних зустрічей (тренінгів) із жителями міста Ужгорода для ознайомлення їх 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) | | |
| **Учасники реалізації проекту та їх функції** | Відділ зовнішньоекономічних зв’язків, інвестицій та туризму;  Відділ спорту, сім’ї та молоді;  Відділ охорони культурної спадщини та дизайну міського середовища;  **ГО «Спілка велосипедистів Ужгорода»:** участь в апробації веломаршрутів,  фахова підтримка під час реалізації заходів проекту | | |

### 

Щодо Програми велосипедної інфраструктури в Ужгороді на 2016-2020 роки, то вона скерована на створення належних умов для велосипедистів та забезпечення врахування потреб велосипедистів під час будівництва та реконструкції доріг і вулиць загального призначення. Програмою передбачається створення мережі велодоріжок і велосмуг загальною довжиною 40 км разом з супровідною велоінфраструктурою. Створення умов для розвитку велосипедного руху є засобом для формування сталої транспортної системи Ужгорода і екологічно чистого, доступного, комфортного і безпечного міського простору для всіх його користувачів [7-8].    
 Реалізація Програми повинна 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, покращанню здоров’я мешканців завдяки активному способу пересування, скороченню соціального розшарування у середовищі, зниженню використання невідновлювальних енергоресурсів [7].

Програма має стати невід’ємною частиною Генерального плану міста та усіх загальноміських проектів транспортної системи Ужгорода й доповнювати їхню логіку. У цілісно структурованій транспортній системі люди будуть менш схильними до використання автомобіля. Програма передбачає, що умовами зручної системи міського транспорту повинні бути: 1) заохочення мешканців до їзди на велосипеді через влаштування безпечних та комфортних велодоріжок та велосмуг на автодорогах, які б зв’язували між собою мікрорайони та центр міста, створення велопарковох 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 парко-місць; 4) звільнення громадського простору від паркувальних місць для 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.

В основі Програми лежить принцип рівноправності чотирьох учасників руху у громадському просторі міста: пішоходів, велосипедистів, громадського транспорту і приватних автозасобівю. Програма сприятиме вирівнюванню деформації транспортної системи Ужгорода, яка у нинішній час зроблена на користь приватному автотранспортові. Системними чинниками реалізації Програми повинні бути: 1) пропаганда і реклама переваг їзди на велосипеді; 2) інженерно-технічний розвиток велоінфраструктури.

Для популяризації велоруху серед мешканців Ужгорода Програма передбачає такі заходи: соціальна реклама, публікації у мас-медіа, виступи на радіо і телебаченні, робота з молоддю у навчальних закладах, організація шкіл їзди 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 цієї програми.   
Вона повинна стати невід’ємною складовою Генерального плану міста та   
основою для розробки детальних планів будівництва та реконструкції вулиць і доріг міста. При проектуванні будівництва нових і реконструкції діючих доріг міста, визначені в даній програмі велосмуги, велодоріжки та велопарковки повинні бути запроектовані і профінансовані як невід’ємна частина робіт з будівництва та реконструкції вулиць та доріг міста.

Очевидним є факт збільшення кількості велосипедистів на вулицях міста. Серед жителів міста, особливо 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 з’являється мода на велосипед, яка, вочевидь, приходить до нас з Європейських країн, які вже давно почали процес переорієнтації пересування в місті на користь цього зручного, дешевого та екологічно-чистого виду транспорту [6].

За комплексною експертною оцінкою (базується оцінці ринку велосипедів в динаміці, кількість учасників акцій пов’язаних з велосипедом, кількість самих акцій та ініціатив), кількість велосипедистів в місті сягає 6 тисяч осіб (5% жителів міста) і за останні два роки збільшилася на 15 %. Прогнозується, що тенденція до збільшення кількості велосипедистів буде зберігатися найближчі 5-10 років і кількість велосипедистів в Ужгороді збільшиться до 10% населення міста. Протягом 8 місяців 2018 року було проведено 18 акцій, змагань, велозаїздів, парадів, присвячених темі велоруху, у яких, за приблизними підрахунками взяли участь біля 2500 активних учасників.   
 Опитування велосипедистів міста щодо першочерговості розміщення велодоріжок та велосмуг на вулицях міста проводилося в період липень – серпень 2018 року. Інформація про опитування була розповсюджена в мережі ЗМІ Ужгородського прес-клубу, на веб-сторінці Ужгородської міської ради, в соціальних мережах, на веб-сторінках партнерських організацій. Анкети можна було заповнити як у паперовому варіанті, в веломагазинах міста, на радіо Версія, в Ужгородському національному університеті на факультеті туризму та міжнародних комунікацій. Всього в опитуванні взяло участь 305 осіб, з них жінок – 94 (32 %), чоловіків – 196 (65%), не вказали свою стать – 11 осіб. У віковій структурі опитаних 71% – особи від 21 до 35 років, 14% – особи від 36 до 50 років, 8% – до 21 років та 3% – старші 51 року, 12 осіб не вказали вік. Серед опитаних 57% використовують велосипед для прогулянок, 23% – як транспорт для добирання на роботу та у справах, 17% – для спорту. 40% респондентів використовують велосипед щодня, 36% – кілька разів на тиждень та 19% – кілька разів на місяць. Що стосується визначення основних проблем у місті для велосипедистів, то 43% опитаних визначили як основну проблему відсутність велодоріжок у місті, 27% – ями та відкриті люки, 15% – відсутність освітлення вулиць, 10% – відсутність пандусів та високі бордюри, 5% – відсутність велопарковок.

Ідеологією традиційної схеми велодоріжок у європейських містах є організація велотранспортного кільця довкола історичного центра, яке зазвичай проходить по бульварах, збудованих на місці колишніх міських валів, та сполучення цього кільця з густозаселеними районами передмістя. Логіка сполучення полягає в облаштуванні безпечних для велосипедиста умов руху, передовсім 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 їх руху і що облаштування протяжних об’їзних доріг призведе до відмови велосипедистів від їх використання [11].

Для Ужгорода європейський підхід до створення веломережі також є актуальним і взятий за основу при розробленні пропозицій схеми велоінфраструктури поряд з наступними принципами:

- перший принцип – функціональність. Велорух у місті виконує передовсім транспортну функцію. Велодоріжки інтегровані у транспортну інфраструктуру міста. Для міст Північної Європи звичною нормою є такий показник: 30 % транспортного руху у місті припадає на велосипеди;

- другий принцип – цілісність. З огляду на виконання головної своєї функції – транспортної, веломаршрути у місті повинні бути зв’язані у цілісну транспортну схему. Початок і закінчення велодоріжки повинно мати свою транспортну логіку. Головні транспортні артерії є носіями велодоріжок, переважно вони спрямовані до центра, довкола історичного ядра міста робиться велосипедне коло. Є також міжрайонні велосипедні доріжки, які забезпечують доступ велосипедистів до головних веломагістралей. Велодоріжками також повинні бути зв’язані місця найбільшої атракції й головні транспортні вузли – залізничні та автовокзали;

- третій принцип – безпека. З огляду на новітність проекту – як для велосипедистів, так і для автомобілістів – перші велодоріжки слід збудувати з бездоганними засобами безпеки. Тому пропонується починати реалізацію проекту велодоріжок на пішохідних зонах – всюди, де це можна зробити. З огляду на це у якості еспериментальної велодоріжки (не враховуючи пілотну на набережній Незалежності) пропонується велодоріжка в найцентральнішій частині: Волошина → Корзо → пл. Петефі. Це дасть змогу урегулювати пішохідно-велосипедні потоки в цій частині міста, оскільки наразі рух відбувається хаотично і часто – небезпечно;

- четвертий принцип – системність. Розвиток велоінфраструктури в Ужгороді втрачає сенс без інтеграції її у транспортну систему міста. Він буде неможливий без паралельної реформи автотранспортної схеми міста. Центр Ужгорода повинен стати дорогим для автотранспорту і привабливим для пішоходів і велосипедистів – це рішення, до якого прийшли всі європейські міста і рано чи пізно Ужгороду доведеться приймати 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 плати за паркування у центрі), то велосипедні доріжки стануть найзручнішим безкоштовним місцем для паркування автомобілів.

Щодо проблем розвитку туризму, велотуризму в місті Ужгород, то вони визначаються наступним: 1) необхідністю розвитку нових перспективних видів туризму; 2) недостатністю в міста Ужгород іміджу цікавого, сучасного, туристично-привабливого міста, наявність «антирейтингу» – як екологічно проблемного міста, що входить 10-ку найбільш забруднених 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 в останні роки проведення фестивалів, ярмарок – шаблонно, без «туристичної родзинки» тощо.

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

*Висновки.*Велотуризм це – вид спортивно-оздоровчого туризму, який 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 міста Ужгорода (Україна), так як ці обидва міста мають чимало подібних рис. Створення мережі інфраструктури і використання велосипеда як транспортного засобу в Ужгороді є пріоритетним завданням влади на даному етапі, відповідно до прийнятих Програм на 2016-2020 рр.

Однак, відсутність належної інфраструктури, невеликої кількості діючих веломаршрутів, недієвої рекламної компанії та недостатнє фінансування гальмує розвиток велосипедного туризму в м. Ужгород. Тому використання велосипедів у місті, розробка нових веломаршрутів, прокладання велодоріжок сприятиме формуванню соціально-економічних та екологічних переваг досліджуваної території, адже вони пов’язані із здоровим способом життя, дозволять розвантажити від автомобілів центральну частину міста, зменшать антропогенне навантаження на довкілля. Велотуризм сприятиме урізноманітненню відпочинку мешканців, а також нових грошових надходжень в 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 [Електронний ресурс] – Режим доступу: <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 ХІ Міжнар. наук.-практ. конф. (10–11 травня 2018 року, м. Львів). – Львів, 2018. – С. 240-243.

4. Засєдка І.В. Розвиток велосипедного туризму в Україні як спеціалізованого виду туризму / І.В. Засєдка // Географія та туризм. – К., 2013. – Вип.25. ‒ С.124-131.

5. Засєдка І.В Можливості розвитку велотуризму в контексті Євро-2012 / І.В. Засєдка // Географія та туризм. – К., 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. – Х.: 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_progr_rozv_veloifrastr_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_progr_rozv_veloifrastr_29.11.13.pdf>

10. Путешествие на велосипеде или путешествие с велосипедом? [Електронний ресурс] – Режим доступу: http://www.mirtu.com/archiv/MT-03-2002/articles/ART20.htm

11. Разговоры о туризме. Велосипедный туризм. [Електронний ресурс] – Режим доступу: <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 ХИ 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. - М., 2013. - Вип.25. - С.124-131.

5. Заседка И.В. Возможности развития велотуризма в контексте Евро-2012 / И.В. Заседка // География и туризм. - М., 2011. - Вип.13. - С.111-116.

6. Каширина А.Ю. Украина. Отдыхай активно! / А.Ю. Каширина, Д. Луценко, А.П. Ильченко, Г. Жемерова. - М.: АССА, 2011. - второй изд., Перераб. 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. Программа развития велоинфраструктуры на 2014-2015 гг. [Электронный ресурс] - Режим доступа: 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 veloturyzm [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. Veloturyzm yak napriamok rozvytku aktyvnoho turyzmu / 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. Zasiedka I.V. Rozvytok velosypednoho turyzmu v Ukraini yak spetsializovanoho vydu turyzmu / I.V. Zasiedka // Heohrafiia ta turyzm. – K., 2013. – Vyp.25. ‒ S.124-131.

5. Zasiedka I.V Mozhlyvosti rozvytku veloturyzmu v konteksti Yevro-2012 / I.V. Zasiedka // Heohrafiia ta turyzm. – K., 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. – Kh.: 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-blagoustroyu_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 turyzme. Velosypednyi turyzm. [Elektronnyi resurs] – Rezhym dostupu: <http://turizm-ok.com/velosipednyjturizm.html>