

**ВИЩИЙ НАВЧАЛЬНИЙ ЗАКЛАД УКООПСПІЛКИ
«ПОЛТАВСЬКИЙ УНІВЕРСИТЕТ ЕКОНОМІКИ І ТОРГІВЛІ»**

Навчально-науковий інститут заочно-дистанційного навчання
Форма навчання денна
(денна, заочна, заочно-дистанційна)

Кафедра туристичного та готельного бізнесу

Допускається до захисту
Завідувач кафедри

Г. П. Скляр

(підпис, ініціали та прізвище)

« _____ » _____ 2022 р.

КВАЛІФІКАЦІЙНА РОБОТА

на тему: «Розвиток велосипедного туризму у Львівській області»

*зі спеціальності 242 «Туризм»
освітня програма «Туризм» ступеня бакалавра*

Виконавець роботи Пічка Сергій Сергійович

(прізвище, ім'я, по батькові)

(підпис, дата)

Науковий керівник доц. Карпенко Ніна Миколаївна

(науковий ступінь, вчене звання, прізвище, ім'я, по батькові)

(підпис, дата)

Полтава – 2022

ЗМІСТ

Стор.

ВСТУП	3
РОЗДІЛ 1. ТЕОРЕТИЧНІ ЗАСАДИ ОРГАНІЗАЦІЇ	
ВЕЛОСИПЕДНОГО ТУРИЗМУ	5
1.1 Велосипедний туризм, як різновид спортивного туризму	5
1.2 Безпека у велосипедному туризмі	14
1.3 Тенденції розвитку велосипедного туризму у світі та в Україні	23
РОЗДІЛ 2. СУЧАСНИЙ СТАН ТА ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ	
ВЕЛОСИПЕДНОГО ТУРИЗМУ У ЛЬВІВСЬКІЙ ОБЛАСТІ	38
2.1 Аналіз туристично-рекреаційного потенціалу	
Львівської області	38
2.2 Оцінка передумов для розвитку велотуризму в північних районах	
Львівської області	48
2.3 Розробка велосипедного туру по Львівській області	58
ВИСНОВКИ ТА ПРОПОЗИЦІЇ	67
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ	68

ВСТУП

Велосипедні мандрівки надзвичайно популярні у світі, що пояснюється їхніми незаперечними перевагами перед іншими видами активного відпочинку. По-перше, такою є значно більша швидкість пересування, що дає можливість під час подорожі за один і той самий проміжок часу ознайомитися з більшою кількістю об'єктів, охопити більший регіон, швидше змінювати враження тощо, а по-друге, не треба нести на собі іноді доволі важкі речі. Однак є і труднощі. Велотуристу необхідно достатньою мірою оволодіти технікою мандрівок велосипедом з певним вантажем. Брак спеціальних асфальтованих велосипедних доріжок, звичних для країн Європи, ускладнює рух для недосвідчених або літніх велотуристів. Водночас така ситуація для деяких категорій туристів є значною перевагою. Гірські велосипеди, мода на пересування ними гірськими, лісовими стежками і взагалі по бездоріжжю сприяє розвитку цього виду дозвілля в Україні, залученню іноземних велотуристів, проведенню відповідних велосипедних туристських змагань.

Практично вся територія України придатна для здійснення велосипедних подорожей I та II категорій складності. У Криму і Карпатах є можливість проводити походи вищих категорій складності. Однак як і для багатьох інших видів активного відпочинку, безмежні можливості для велосипедних мандрівок мають правобережні височини. Велосипедні мандрівки Україною є одним з найцікавіших видів активного відпочинку. Необхідно створювати відповідні туристичні агентства і розробляти цікаві маршрути. Це дасть змогу збільшити прибутки від туризму. Тому дослідження велотуризму як окремого виду спортивного туризму і перспективи його організації в окремих регіонах України є актуальним, що і обумовило актуальність теми кваліфікаційної роботи.

Мета дослідження полягає в обґрунтуванні заходів, щодо розвитку

велосипедного туризму у Львівській області.

Досягнення та реалізація поставленої у роботі мети потребує вирішення таких завдань:

- визначити сутність велосипедного туризму, як різновиду спортивного туризму;
- охарактеризувати умови забезпечення безпеки у велосипедному туризмі;
- дослідити тенденції розвитку велосипедного туризму у світі та в Україні;
- здійснити аналіз туристично-рекреаційного потенціалу Львівської області;
- оцінити передумову для розвитку велотуризму в північних районах Львівської області;
- розробити велосипедний тур по Львівській області.

Об'єктом дослідження кваліфікаційної роботи є процеси розвитку велосипедного туризму у Львівській області.

Предметом дослідження є теоретичні та практичні аспекти дослідження розвитку велосипедного туризму.

Під час написання дипломної роботи використані наступні методи дослідження:

- теоретичний аналіз джерел інформації з проблем дослідження;
- методу аналізу та синтезу, узагальнення, аналітичний та порівняльний.

Інформаційна база дослідження. У роботі використано фахову літературу з проблеми дослідження, інформаційні ресурси мережі Інтернет, періодичні видання.

Результати дослідження можуть бути використані туристичними підприємствами під час організації велосипедних турів, для розвитку велосипедного туризму в Україні.

РОЗДІЛ 1. ТЕОРЕТИЧНІ ЗАСАДИ ОСНОВИ ОРГАНІЗАЦІЇ ВЕЛОСИПЕДНОГО ТУРИЗМУ

1.1 Велосипедний туризм, як різновид спортивного туризму

В залежності від мети туризм може бути: культурно-освітнім, оздоровчо-лікувальним, релігійним та спортивним. Так, спортивний туризм має за мету спортивне удосконалення в подоланні природних перешкод. Це означає удосконалення всього комплексу знань, умінь і навичок, фізичної підготовленості, необхідних для безпечного пересування людини по місцевості. Для реалізації спортивної мети здійснюють подорожі, насичені природними перешкодами, що дає змогу класифікувати їх як спортивні походи. За участь у спортивних походах можуть присуджуватися спортивні розряди і звання.

Організаційними формами спортивного туризму є: походи, змагання, експедиції, екскурсії. Види активного туризму, що не включенні в спортивну класифікацію, різноманітні. До найбільш відомих із них відносяться: гірськокозлий, водо-моторний, кінний та інші. З розвитком суспільства з'являються й розвиваються нові види туризму. При цьому частина з них відокремлюється від туризму в якості окремих видів спорту, таких, як альпінізм, скелелазіння, спортивне орієнтування, водний слалом та ін. У той же час і туризм вбирає в себе елементи інших видів спорту, удосконалюючи техніку туристичних походів і подорожей.

Різні форми туризму мають характерні ознаки. До таких ознак відносяться: рівень доступності й соціальної значимості туризму, місце занять туризмом, організаційні основи туризму, туристична програма, фізичне навантаження на туристичному маршруті, сезонність туристичних маршрутів, склад учасників.

Кожний з видів спортивно-оздоровчого туризму має свої характерні

особливості. За організацією походу, його маршрутом, засобами пересування неважко віднести його до певного виду туризму – пішохідного, гірського, лижного, водного, велосипедного. Серед цих видів до певної міри умовно виділяється гірський туризм: його можна вважати різновидом пішохідного туризму, хоча існує не менше підстав для віднесення його до альпінізму. Природні умови високогірних районів і специфіка перешкод ставлять перед гірськими туристами багато не властивих іншим видам туризму завдань. Він відрізняється і значним арсеналом спеціального спорядження, і специфічними технічними прийомами, і тактикою, необхідністю висотної акліматизації тощо.

Основними формами туристичної роботи є: туристичні прогулянки, екскурсії, експедиції, походи, змагання.

Туристична прогулянка – найпростіша короткочасна форма туристичної роботи, яка доступна для широких мас (пересування пішки, на лижах, на велосипедах, човнах) з метою оздоровлення та загартування організму, яка має елементи техніки туризму (подолання нескладних природних перешкод, елементи орієнтування на місцевості, елементи туристичного побуту). Туристичні прогулянки спрямовані на формування туристичних навичок, що необхідно при підготовці спортивних походів. Туристичні прогулянки організовують у ліс, на річку, в гори і т. д. Вони не потребують особливих витрат і спеціального туристичного спорядження. Туристичні прогулянки проводять навіть з учнями молодших класів.

Екскурсії – колективні відвідування будь-якого об'єкту з науковою чи навчальною метою, для загального культурного розвитку. Екскурсія є одним з основних засобів вивчення рідного краю під час одно- і багатоденних туристичних подорожей. При проведенні спортивних походів екскурсії, як правило, здійснюються перед виходом на маршрут або по його завершенню. Інколи можливе проведення екскурсій під час днювань.

Екскурсії, що проводяться для школярів, вимагають від керівників та

екскурсоводів ретельної попередньої підготовки і вмілого проведення. Вони мають великі дидактичні переваги над класними заняттями і відзначаються високою педагогічною ефективністю.

Експедиції (подорожі пошукового, дослідницького характеру) проводяться з метою вивчення, дослідження певного маршруту, території, одного чи декількох об'єктів з використанням будь-яких технічних засобів пересування або ж без них. Залежно від мети та напрямку роботи можуть проводитись туристично-спортивні, краєзнавчі, наукові експедиції тощо. Ділянки маршрутів експедицій, що відповідають вимогам до походів з певного виду туризму або ж під час проходження яких долаються локальні перешкоди, характерні для походів, розглядаються . як маршрути з активними способами пересування. Категорія складності для таких маршрутів устанавлюється як і для походів. Туристичний досвід та вік керівників, заступників керівників та учасників таких експедицій повинні відповідати вимогам, що висуваються до відповідних категорій учасників походів. Оформлення документів і випуск групи на маршрут відбуваються за тих самих умов, що й у похід відповідної складності.

Походи – організовані групові пересування пішки, на пизжах, велосипедах, човнах тощо, з метою фізичного вдосконалення, пізнання краю, суспільно-корисної діяльності. В залежності від мети використовуються кілька різновидів туристичних походів. Серед них слід розрізняти агітаційно-масові, підготовчі та спортивні походи.

Агітаційно-масові походи проводяться на честь визначних суспільно-політичних чи спортивних подій і мають за мету залучення широких кіл населення до туристичного руху та обміну досвідом. Прикладом таких походів можуть бути щорічні підйоми на г. Говерла на честь Дня Незалежності України чи прощі у с. Зарваниця що на Тернопільщині.

Підготовчі походи головним чином використовуються для формування та розвитку спеціальних рухів, що здійснюються у походах, а також для

поступової підготовки організму до великих і тривалих навантажень в майбутніх спортивних походах.

Основним змістом підготовчих походів є ознайомлення з туристичним екіпіруванням, режимом дня у поході; вдосконалення в техніці пересування; навчання спеціальним діям, пов'язаним з розвідкою шляху, вибором і підготовкою місця розташування табору, організацією нічлігу, розведенням багаття тощо; виховання витривалості, сили, швидкості й інших якостей, необхідних для участі в складних і тривалих походах. За тривалістю підготовчі походи класифікуються як походи вихідного дня.

Спортивні туристичні походи – це групове або командне проходження туристичного спортивного маршруту певної протяжності з подоланням природних перешкод (перевалів, порогів, печер тощо) різної складності за нормативний час. Походи можуть бути організовані з таких видів туризму: пішохідного, лижного, гірського, водного, велосипедного, спелео, вітрильного, автомобільного, мотоциклетного. Можливе проведення комбінованих походів з елементами різних видів туризму, наприклад: пішохідна частина доповнюється водним сплавом.

Залежно від технічної складності, кількості природних перешкод, протяжності, тривалості походи поділяються на категорійні – з I до VI категорії складності та некатегорійні. До некатегорійних походів належать походи, що мають складність, протяжність або тривалість, меншу від установленної для маршрутів I категорії складності, – 1-3-денні походи (походи вихідного дня) та походи 1,2, 3 ступеня складності [36].

В науковій туристській і спортивній літературі, наряду з терміном «спортивний туризм», широко поширені інші терміни з предметними областями, що накладаються та перетинаються, як то «спортивно-оздоровчий туризм», «спортивно-рекреаційний туризм», «активний туризм», а останнім часом до них приєдналися також вельми популярні – «пригодницький туризм» та «екстремальний туризм». Проаналізуємо застосовувані визначення видів

активної рекреаційно-туристської діяльності із їх предметними областями з метою розведення цих понять та, по можливості, уникнення їх накладання та перетинання.

Спортивно-оздоровчий туризм – це специфічний вид рекреаційно-туристської діяльності, головною формою якої є оздоровчий туристський похід (подорож), або туристській табір з радіальними туристськими виходами. Цей вид діяльності спрямований на відновлення фізичних, психічних, духовних сил людини, активний відпочинок та рекреацію, удосконалення туристських знань, умінь та навичок, підготовку туристів до туристсько-спортивних заходів.

Спортивно-оздоровчий туризм передбачає подолання маршруту активним способом, тобто без використання механічних транспортних засобів, покладаючись лише на власні сили, реалізуючи вміння і навички пересування на лижах, плавання на плотах і човнах, їзди па велосипеді і т. ін. Визначальною рисою спортивно-оздоровчого туризму є активний рух. За цією ознакою спортивно-оздоровчий туризм можна назвати активним туризмом (іншомовні відповідники: *adventure tourism* – пригодницький туризм, *active tourism*, *active outdoor* – власне активний туризм). Під час подорожей туристи знайомляться з природою, культурою, історією країни. Подорожі дають їх учасникам фізичне і моральне задоволення, сприяють їх духовному збагаченню. Головними завданнями активного туризму є приучення громадян до корисного і раціонального використання вільного часу, забезпечення оптимального використання і збереження туристських ресурсів, турбота про особисту безпеку туристів, захист їх прав, інтересів, майна. Мета активного туризму полягає в:

- оздоровленні, відновленні сил, поліпшенні медико-фізіологічних даних за допомогою зміни форм діяльності, дозованого руху, раціонального харчування, нервового розвантаження, підвищення адаптації до незвичних умов;

- вдосконаленні загальної і спеціальної фізичної підготовки, виробленні витривалості, спритності, сили, рівноваги;
- наданні практичних навичок у долатті перешкод, оволодінні технікою пересування пішки, на лижах, їзди на велосипеді, греблі;
- психічному вдосконаленні та емоційному збагаченні внутрішнього світу людини, вихованні рішучості, сміливості, впевненості в собі, відповідальності;
- розширенні краєзнавчого кругозору, вдосконаленні навчально-методичної підготовки, поповненні знань з географії, біології, історії, етнографії і культури;
- засвоєнні теоретичних основ організації і проведення походів, розробки маршрутів, планування роботи туристських гуртків;
- набутті спортивного досвіду участі в походах і керівництва походами різної складності, одержанні спортивних розрядів і звань, підвищенні майстерності та інструментальної підготовки [2].

Активною формою спортивно-рекреаційного туризму є туристський похід вихідного дня або багатоденний оздоровчий похід. У цьому випадку сама подорож районом, який володіє рекреаційними ресурсами (ліс, чисте повітря, чисті водойми, красиві ландшафти), з використанням дозованих оздоровчих фізичних навантажень є технологією відпочинку і зміцнення здоров'я. Яскравим прикладом активних форм спортивно-рекреаційного туризму є екологічні туристські походи «дикими» чистими територіями, з максимально дбайливим ставленням до даних територій, з пізнавальними екологічними цілями тощо.

Активний туризм сьогодні все частіше «насичується» пізнавальним компонентом, духом відкриття раніше невідомого, більше того, вибір способу і засобу пересування залежить саме від поставленої пізнавальної мети. Наявність привабливої пізнавальної мети «відкриття», часто формується на основі історичних та краєзнавчих матеріалів або дослідження природних

явищ, призводить до того, що активний туризм часто визначається як пригодницький. Згідно вимог Всесвітньої торгівельної асоціації пригодницького туризму (Global Adventure Travel Trade Association), до пригодницького туризму можна віднести будь-яку туристську активність, якщо вона включає хоча би дві з трьох ознак: фізичну активність, культурна взаємодія або занурення у природне середовище.

Екстремальний туризм, навпаки, відрізняється тим, що передбачає високі фізичні навантаження і ризики для здоров'я та життя туристів і вимагає їх високої фізичної та психологічної підготовки. Тут, на відміну від пригодницького туризму, немає місця комфорту та безпеці. Це не стільки розважальна, скільки «випробувальна» подорож – туристи зайняті, скоріше, самопізнанням і самоствердженням. На науковців, екстремальний туризм – це види подорожей, що значно перевищують нормативні вимоги класифікатора спортивних подорожей, а також форми діяльності з підвищеним ризиком для життя, які здійснюються під час спортивних походів або спеціалізованих змагань (туристські перегони, ралі) [19].

Велосипедний туризм у системі класифікації туристично-рекреаційної діяльності посідає місце серед видів спортивно-оздоровчого туризму. Спортивно-оздоровчий туризм – це сукупність видів туристичної діяльності, при яких споживачі туристичних послуг долають маршрут активним способом (способами у комбінованих маршрутних походах), тобто здійснюють пересування по маршруту пішки чи з використанням еколого орієнтованих транспортних засобів (велосипед, різноманітні плавзасоби, засоби повітроплавання, в'ючні тварини тощо). Слід зауважити, що за умови врахування максимальної кількості факторів при організації видів спортивно-оздоровчого туризму, у ньому гармонійно поєднуються спортивна та рекреаційно-пізнавальна складова, що з одного боку урізноманітнює сегмент споживача, з іншого боку розширює географію DESTINAЦІЙ.

Велосипедний туризм має свої переваги у порівнянні з іншими видами

туризму. Існує дві дефініції поняття велосипедного туризму – велоподорожі і спортивний велосипедний туризм. Головні відмінності велоподорожі від спортивного велосипедного туризму, орієнтованого на здобуття спортивних розрядів – відмові від ускладнення маршруту, поділу на категорії складності та поєднання спортивної складової подорожі із оглядом культурних та природних пам'яток [34]

Велосипедний туризм – це вид спортивної дисципліни, що відноситься до неолімпійських видів спорту. Велосипедний туризм містить в собі як елементи велосипедної гонки на час, так і елементи тривалого багатоденного автомобільного ралі – курсування по заданому шляху із застосуванням навігаційних приладів (GPS-приладу, компаса, карт) з використанням навичок орієнтування [14].

Велотуризм – це засіб зміцнення здоров'я людини. Велосипедний туризм в Україні отримав поширення завдяки популяризації самого велосипеда як екологічного і дуже зручного виду транспорту. Велотуризм – це один з найдоступніших на сьогоднішній день видів туризму в Україні, при цьому він екологічний як для природи, так і для мандрівників. Велотуризм – це чудовий спосіб не лише гарно провести час, розширити кругозір та познайомитись з невідомими раніше куточками рідної країни, а й зміцнити здоров'я та підтримувати себе в тонусі [11].

Велотуризм – це подорожування на велосипеді. Пересування на велосипеді – найбільш швидкий і економічний спосіб пересування за рахунок власних сил. Саме в силу цього велотуризм має величезну перевагу в порівнянні з рештою видів туризму. Велосипедист пересувається у кілька разів швидше за пішохода або байдарочника, зберігаючи, на відміну від останнього, вельми високу свободу у виборі напрямку руху. За день можна проїхати від 60 до 150 км, що дозволяє проводити одноденні походи віддаленими і глухими місцевостями. Велотуризм – це універсальний засіб для зміцнення здоров'я і розвитку активного відпочинку.

Класичний (традиційний) велосипедний туризм – це одноденні або багатоденні вело походи в середньому і повільному темпі, що передбачають експлуатацію велосипеда в режимі помірних навантажень. Маршрут може бути різної протяжності і практично в будь-якому регіоні України або світу.

Агресивний велосипедний туризм – це одноденні вело походи з мінімальним багажем в швидкому темпі по будь-яких дорогах. Ухил робиться на швидкісне проходження складних ділянок, швидке пересування по шосе та бездоріжжю. Привали, звичайно, короткочасні, без багаття. До цього виду туризму належать дво- і триденні походи без вантажу з ночівлями на дачах, в готелях тощо. Агресивний велосипедний туризм наймолодший зі всіх. Він зародився в Західній Європі з появою гірських велосипедів. Він висуває підвищені вимоги до техніки безпеки і підготовки учасників. Маршрут і дорожні умови часто невідомі, що вимагає готовності до будь-яких труднощів на шляху.

Спортивний велосипедний туризм – це багатоденні веломандри в автономному режимі з повним похідним спорядженням, змагання з вело туристичного багатоборства (вело ралі, фігурне водіння, тріал, вело орієнтування). Ухил робиться на складність маршруту, що передбачає подолання перевалів, важких для проїзду доріг, лісових стежок, бездоріжжя тощо. Чимале значення також має віддаленість регіону від цивілізації, незаймані куточки природи, інші кліматичні умови, зарубіжні країни.

Спортивно-пізнавальний велотуризм – це дальні веломандри країною та за кордон; передбачається огляд визначних пам'яток, цікавих у природному або історичному відношенні місць.

Екскурсійно-оздоровча велоїзда складається з вечірніх вело прогулянок і походів у вихідні дні на природу. Агітаційні історико-патріотичні велопробіги і велопоходи в наш час відбуваються рідко.

Спортивний велотуризм – найбільш захоплююча сфера велосипедного туризму. Не зменшуючи значення і важливості оздоровчих і пізнавальних

цілей у вело походах, треба визнати, що по-справжньому захоплюючими походи стають лише тоді, коли є виклик туристу, коли для подолання маршруту потрібна повна віддача фізичних і моральних сил.

Велосипедні подорожі у віддалених, важкодоступних районах завжди ризиковані, особливо взимку – будь-яка незначна подія або нетяжке захворювання, абсолютно безпечно у околицях крупних міст, може становити серйозну загрозу у безлюдних місцях.

Останнім часом у деяких країнах бурхливо розвивається цілий напрям туристичного бізнесу – пригодницький туризм. Для любителів гострих відчуттів туристичні фірми організовують подорожі на велосипедах в екзотичну і важкодоступну місцевість – гори, пустелі, тропічні ліси. Наприклад, групу мисливців за пригодами супроводжує автобус, але це для підстрахування. Якщо мандрівники дуже втомляться або піде проливний дощ, можна скласти велосипед і продовжити рух в автобусі.

В результаті аналізу визначень «велотуризм» виявлено, що цей термін є малодослідженим, так як у науковій періодиці відсутні статті, які присвячені дослідженню теоретичних та методичних підходів за даною тематикою, а наявні матеріали мають здебільшого публіцистичний характер.

У наступному підрозділі нами будуть розглянуті умови забезпечення безпеки у велосипедному туризмі.

1.2 Безпека у велосипедному туризмі

Туристське спорядження для велопоходів ділиться на три види: групове (намет, казанок, аптечка першої допомоги, ремнабір для велосипеда, запчастини для велосипеда тощо), особисте (велосипед, рюкзак, одяг, взуття, посуд тощо). та спеціальне, яке забезпечує безпеку. У велотуризмі найважливішим спорядженням, звичайно, є засіб пересування – велосипед, до

вибору якого потрібно підійти серйозно. Як правило, для велотуризму найбільш підходящим буде «гірський велосипед» з колесами діаметром 26 дюймів та передньою амортизованою вилкою. Пересування на такому велосипеді буде безпечним, легким і комфортабельним, оскільки він відрізняється підвищеною надійністю і довговічністю, а також розрахований на погану якість дорожнього покриття. Завдяки наявності великої кількості передач такий велосипед дозволяє підніматися практично на будь-яку гірку навіть з досить великим за вагою вантажем в рюкзаку. Однак не варто забувати і про додаткове спорядження, яке не тільки убезпечить велотуриста, а й полегшить похід та допоможе простежити час та дистанцію на маршруті, яку подолав турист, тим самим забезпечить рівномірний розподіл навантаження, що, у свою чергу, не призведе до перевтоми та погіршення стану здоров'я. Перевтома є ще одним фактором травмонебезпеки у туристичних подорожах, і не лише на велосипедах. Перевтома – це стан, при якому настає загальна слабкість, ноги робляться «ватними», починає крутитися голова і дуже хочеться сісти. Для того щоб під час руху на маршруті у велотуристів не наступало перевтома, необхідно дотримуватись наступних правил: підготувати організм до навантажень, спати не менше 8 годин, рівномірно розподіляти навантаження, знизити ритм руху. При розгляді такої проблеми, як безпека у велотуризмі, не слід забувати і про деякі особливості транспорту, дотримуючись яких велотурист зможе уникнути згубних наслідків. По-перше, однією з проблем, пов'язаних з велосипедами, є недостатня видимість велосипедів з боку, тому захисне оснащення велосипеда робить його помітнішим особливо в транспортному потоці і в темний час доби, що дозволяє велосипедисту краще маневрувати і швидше зупинитися. Більш досконалі катафоти та освітлювальні прилади збільшують відстань виявлення велосипедиста в темний час доби і таким чином знижують ризик ДТП. По-друге, велосипед з кількома швидкостями та низько опущеним кермом гоночного типу має більш високий ризик ДТП, ніж велосипед звичайного

типу, на такій машині легше досягти високої швидкості, а нахилена голова скорочує велосипедисту оглядовість. По-третє, гальмо на передньому колесі дає більш короткий гальмівний шлях, ніж гальмо на задньому колесі. Найбільш короткий гальмівний шлях дають гальма на тому та іншому колесі. Гальмо на обід ефективніше, ніж гальмо на маточині, ручне гальмо ефективніше педального. Синтетичні гальмівні колодки надійніші за гумові. Шкіряні колодки краще працюють у дощову погоду порівняно з гумовими. По-четверте, велосипед із високим кермом гірше піддається управлінню, ніж велосипед із звичайним кермом. Це ускладнює маневрування на дорозі, особливо в лісових масивах та гірській (пересіченій) місцевості. Те саме стосується велосипедів з маленьким діаметром коліс.

Найбільшу небезпеку для велотуриста становить аварія – ДТП. Існує ряд типових помилок з боку водіїв та туристів-велосипедистів, які можуть призвести до сумних наслідків. Практично будь-який турист-велосипедист під час руху рівною ділянкою дороги без проблем розганяється до швидкості 40–45 км/год. Отже, під час руху в щільному потоці автотранспорту на автодорогах велосипедисти дуже часто мають з автомобілями однакову швидкість, а часто можуть і обганяти автомобілі. У зв'язку з цим водії не можуть оцінити швидкість і гальмівний шлях велосипеда, гальмівний шлях велосипеда досить довгий.

Так, рухаючись на швидкості 20 км/год, турист-велосипедист за інерцією може зупинитися лише через 3-4 метри, а з 40 км/год – гальмівна колія вже становитиме 7-8 метрів. Головною причиною аварій за участю велотуристів при рухах на автошляхах, у тому числі ґрунтових, є неухважність водія під час повороту праворуч. За статистикою, близько 12 % смертельних ДТП за участю велосипедистів у Росії відбуваються через те, що автомобіль, повертаючи праворуч, не помічає велосипедиста, який рухається паралельно чи прямо, оскільки він може перебувати у «зоні невидимості» для водія автомобіля. Однак, незважаючи на це, узбіччя доріг і особливо тротуари в

населених пунктах є не менш безпечними для велосипедних маршрутів. Так, зіткнення туристів-велосипедистів із пішоходами може призвести до серйозних травм. Також велотуристам потрібно пам'ятати про те, що водії не завжди поступаються дорогою велосипедисту та на перехрестях. За наявності знака «поступися дорогою» водій повинен пропустити не тільки автомобілі, які рухаються головною дорогою, а й велосипедистів. Часто ДТП за участі велотуристів відбувається тому, що багато хто з них нехтує світловідбивачами та ліхтарями. Необхідно обладнати свій транспорт ліхтарями і завжди включати їх під час руху дорогами загального користування! Вдень і вночі у населених пунктах та на трасі велосипед має бути позначений світлом білої фари спереду та червоного ліхтаря ззаду. Нехтування цим правилом нерідко призводить до ДТП, особливо під час руху замиськими трасами. Ще однією грубою помилкою є те, що багато хто з велотуристів переїжджає пішохідні переходи на колесах. Це неприпустимо, оскільки вони є при русі велосипедом учасниками дорожнього руху як транспортний засіб, а не пішохід. На пішохідних переходах слід пересуватися пішки і вести велосипед поруч, більше того, рух на велосипеді по пішохідному переходу призводить до того, що деякі з велотуристів, маневруючи та об'їжджаючи пішоходів, можуть не впоратися з керуванням, виїхати на проїжджу частину та потрапити під колеса, що призводить до тяжких травм або смертельних випадків.

Для забезпечення безпеки у велопоходах та щоб уникнути аварій та нещасних випадків велотурист не повинен:

- їздити, не тримаючись за кермо хоча б однією рукою;
- перевозити пасажирів, крім дитини віком до 7 років, на додатковому сидінні;
- перевозити вантаж, який виступає більш ніж на 0,5 м за довжиною або шириною, або вантаж, що заважає управлінню;
- рухатися дорогою за наявності поруч велосипедної доріжки;
- повертати ліворуч або розвертатися на дорогах з трамвайним рухом

та на дорогах, що мають більше однієї смуги для руху. В цьому випадку потрібно злізти з велосипеда і перейти дорогу пішохідним переходом;

- рухатися автомагістралями;
- рухатися дорогою у темний час доби без увімкненого переднього білого ліхтаря;
- забороняється буксирування велосипедів, а також велосипедами, крім буксирування причепа, призначеного для експлуатації з велосипедом;
- керувати велосипедом у стані сп'яніння, користуватися мобільними телефонами.

Дисциплінованість, знання правил поведінки на дорозі, технічна та спеціальна підготовленість велотуриста допомагають значно зменшити рівень ризику. Також велотуристи повинні рухатися велосипедною доріжкою або узбіччям дороги, а за її відсутності по можливості прийняти правіше. Велотуристам необхідно забезпечити себе таким спорядженням, щоб зробити максимально помітними на дорозі. Об'їзди перешкод, уповільнення та перебудови велотуристам слід здійснювати максимально обережно, наскільки це можливо, інформуючи інших учасників дорожнього руху про це спеціальними жестами. Необхідно пам'ятати, що найкращий засіб попередження травмування в поході – це спеціальне велосипедне екіпірування, гранична уважність на дорозі та розумна швидкість руху. Також рекомендується по можливості завжди у велопоході мати заряджений телефон, щоб можна було зателефонувати, якщо раптом знадобиться допомога.

Нещасні випадки і захворювання в велопоходах можна розділити на дві великі групи: викликані загальними причинами і обумовлені безпосередньо пересуванням на велосипеді. У свою чергу небезпека і нещасні випадки «загальнотуристського» характеру можуть бути наслідком об'єктивних чинників – суворі природні особливості району, несприятливі погодні умови (складний рельєф, каменепади, дощі, туман, ожеледиця, перепади температур

тощо), а можуть бути викликані неправильними діями самих туристів (неправильна організація походу, помилки при подолання складних ділянок маршруту). Зокрема, під неправильною похідною тактикою слід розуміти погане знання маршруту, недостатнє для даного маршруту спорядження, невідповідність фізичної підготовленості людей до обраного маршруту, як наслідок – перевтома, загальна недисциплінованість учасників походу, яка викликала, припустимо, втрату члена групи в малонаселеному районі, нехтування загальними правилами техніки безпеки на привалі тощо.

Велика кількість нещасних випадків припадає на подолання річок. Тому організацію бродів і переправ слід здійснювати ґрунтовно і без поспіху. Гірські річки краще переходити вранці, коли в них менше води і вона прозоріша, причому у взутті. У сильний дощ в горах можливі обвали, зсуви, каменепади і пошкодження дорожніх споруд, тому таку погоду краще перечекати [3].

У середньоазіатських пустелях для забезпечення безпеки подорожей важливого значення набуває орієнтування. Точність при орієнтуванні в них потрібна в першу чергу для забезпечення групи водою. У групі має бути як мінімум два компаси і хоча б одна запасна карта. Карту району потрібно мати якомога докладнішу, на ній повинні бути нанесені місця оазисів, колодязів з питною водою, їх точні азимути. Бажані додаткові і проміжні орієнтири. Дорога, навіть асфальтована і гладка, теж таїть в собі небезпеку. На асфальті трапляються глибокі вибоїни, причому часом помітні лише за кілька метрів. Особливо небезпечні вони для тих, хто їде в середині групи. Ті що їдуть попереду, повинні показувати наступним на вибоїни рукою. Калюжі на асфальті краще об'їжджати, вода може маскувати глибокі вибоїни.

При тривалому русі по глинистій дорозі з щебенем або галькою, щоб уникнути попадання каменя між покришкою і колесом і раптового заклинювання колеса, доцільно зняти передній щиток. На дорозі з поганим покриттям (розбитий асфальт, ями, глибока колія тощо) потрібно збільшити

дистанцію до 5-7 м. На слизькій мокрій дорозі треба зменшити швидкість і також збільшити дистанцію, оскільки гальмівний шлях значно зростає. Крім того, різке гальмування на такій дорозі може привести до занесення і падіння. Взагалі вміти відчувати машину, ту ступінь натискання на гальмівні важелі, при якій колеса велосипеда перестають обертатися і починають ковзати юзом – один з найважливіших навичок, необхідних для безпечного водіння велосипеда.

На лісових стежках і доріжках не слід швидко розганятися, їх нерідко перетинають канави, часто стежки переходять в круті спуски. На лісових вузьких гірських доріжках і стежках, де не можна їхати, а доводиться довго йти пішки, рекомендуємо відвернути ліву педаль (якщо треба вести велосипед праворуч від себе і навпаки).

Дорога таїть в собі найбільше небезпек на крутому спуску, особливо з неякісним покриттям. Тут перевищення швидкості може привести до травм. Перед довгим спуском слід одягнутися так, щоб руки і ноги були закриті одягом, перевірити дію обох гальм, кріплення керма, положення і кріплення вантажу на багажниках. На руках повинні бути рукавички, в холодну погоду більш теплі, але в будь-якому випадку пальці, якими натискають на гальмові важелі, не повинні втратити еластичність від переохолодження. Головний убір повинен бути застібнутий. Перед поворотами потрібно починати знижувати швидкість завчасно, діючи обома гальмами одночасно. Гальмувати на спусках потрібно плавно, без ривків. Перемикання передач також потрібно робити до повороту або складної ділянки.

При подорожі по гірських дорогах на складних ділянках ремінці тукліпсів повинні бути ослаблені. По гірських стежках слід пересуватися пішки, причому велосипед треба вести на стороні обриву, а самому йти у скелі. Ведучи велосипед по стежках, обходити камені слід на достатній відстані, щоб не зачепити їх перемикачем або педаллю. Удар об камінь загрожує не тільки серйозною поломкою (наприклад, осі педалі), але і втратою при цьому

рівноваги і падінням самого туриста.

Перед проходженням важкої і небезпечної ділянки (гірська стежка з осипом, брід, заболочена ділянка тощо) її треба розвідати без велосипедів і організувати страховку або знайти інше місце подолання перешкоди.

Перед довгою важкопрохідною ділянкою і після неї потрібно влаштувати відпочинок для людей та технічний огляд велосипедів.

Загальновідомо вплив фізичної втоми на увагу, реакцію і координацію руху, на техніку їзди велосипедиста. Головна причина травматизму в велопоходах – знижений тонус і втрата еластичності м'язів у зв'язку з втомою, хворобливим станом велотуриста. Фізичний стан впливає на психологічний клімат в групі. При втомі знижується ініціатива, взаємодопомога, адекватність поведінки, що в свою чергу може позначитися на безпеці. Попередження перевтоми в поході – одна з головних задач по забезпеченню безпеки на маршруті. І починається це попередження на стадії передпохідних тренувань. Тому в тренувальні виїзди повинні відправлятися всі члени групи, а для менш тренуваних необхідні навіть додаткові поїздки. Але в поході все одно хтось буде сильнішим, хтось слабшим. По найменш тренуваному учаснику походу керівник повинен вибирати темп руху.

Велика роль керівника у попередженні нещасних випадків. Протягом усього походу він повинен стежити за правильним розподілом вантажу між членами групи з урахуванням сил кожного, за самопочуттям туристів, цікавитися станом одягу і взуття, разом з механіком групи періодично оглядати велосипеди. Дуже часто буває так, що учасник, відчувши сильну втому або нездужання, з самолюбства або з боязні обтяжити інших намагається приховати свій стан від них, викладається з останніх сил, сподіваючись дотягнути до привалу. Однак ця «турбота» про інших може їм принести більше неприємностей, не кажучи вже про самого втомленого.

При появі ознак перевтоми учасник повинен повідомити керівника походу. Але і керівник сам повинен стежити, як їде кожен. Перша ознака

втоми велотуриста – його відставання від групи. Намагаючись наздогнати інших, він вимотується ще більше. Також потрібно уважно ставитися до скарг учасників на млявість, апетит, погіршення сну, головні болі. Нерідко при таких симптомах обмежуються медикаментами: таблетками глюкози, аскорбінової кислоти, анальгін у т. п., після чого продовжують рух в колишньому темпі. У таких ситуаціях дуже можливі травми через неуважність уваги, погіршення реакції і координації рухів. Найкращі «ліки» при втомі – відпочинок, а після нього перерозподіл вантажу.

Тактичні та організаційні промахи керівників походів, які стосуються підготовчого періоду (недобросовісна підготовка до походу, порушення дидактичних принципів навчання і тренування туристів в передпохідний період, складання маршруту без достатнього знання району, вибір свідомо надто небезпечного для даного сезону або для конкретної групи маршруту, нераціонально складений графік руху, погане медичне забезпечення групи тощо), доводиться виправляти на маршруті. І тут від керівника вимагається чітка оцінка ситуації, вміння подолати в собі амбітне прагнення за будь-яку ціну пройти намічений маршрут. Як вчинити – залежить від конкретних обставин. Іноді досить витратити більше часу на проходження складної ділянки (наприклад, організувати пішу розвідку), а іноді розумніше відмовитися від проходження якої-небудь ділянки зовсім, змінити маршрут відповідно до фізичного стану учасників походу [3].

Отже, безпека є основною умовою у велопоході, оскільки такий вид туризму вважається екстремальним. З кожним роком кількість велотуристів зростає, отже, до групи ризику потрапляє дедалі більше людей, тому знання причин нещасних випадків та дотримання правил безпеки зменшить кількість постраждалих. Дисциплінованість на дорогах, знання правил дорожнього руху та наявність спеціального спорядження значно полегшить велотуристам проходження маршруту. Слід пам'ятати, що вигідніше дотримуватися всіх правил на шкоду своєму часу, ніж потім викупувати наслідки можливих

нешчасних випадків.

У наступному підрозділі роботи нами буде розглянуто досвід розвитку велосипедного туризму у світі та в Україні.

1.3 Тенденції розвитку велосипедного туризму у світі та в Україні

У багатьох країнах світу велосипед є найбільш доступним, економічним, здоровим, екологічним, а також швидким і безпечним (придотриманні умов правильної організації дорожнього руху) транспортним засобом. Так в Нідерландах та інших європейських країнах велосипедистами є близько 40 % населення. Приблизно 60 % всіх велосипедних поїздок складають ділові поїздки, серед яких перше місце займають поїздки до місця навчання (27 %). У Японії 15 % людей їздять на роботу на велосипеді, у Голландії – 50 %, а в Китаї – 77 %. Загальна протяжність велодоріжок у європейських містах така: Гельсінкі – 1300 км, Лондон – 900 км, Париж – 341 км. Частка вело транспорту у перевезенні малих вантажів в європейських країнах доходить до 40 %.

Туристи, які хочуть насолодитися екологічно свідомою відпусткою, часто використовують громадський транспорт під час відвідування іншого міста. Поїзди та автобуси можуть значно зменшити вуглецевий слід мандрівника. Але що скажете щодо велосипедів? У більшості міських поселень можна побачити велосипедистів, але небезпечні дороги і безліч автомобілів (вже не кажучи про агресивних водіях) можуть зробити екскурсію на цьому екологічно чистому виді транспорту ризикованим заняттям.

А от у деяких мегаполісах поїздка на велосипеді безпечна і проста завдяки інфраструктурі, яка включає велосипедні смуги і доріжки, а також водіям, які, загалом-то, чи не проти розділити проїжджу частину з любителями покататися на залізному коні. Якщо ви хочете, щоб велосипед став частиною вашого наступного відпустки, то наведені нижче міста повинні стояти на чолі

вашого списку місць для відвідування.

Портленд, штат Орегон, США. Місцеві велосипедні заходи отримали безліч позитивних відгуків у засобах масової інформації. Портленд завоював вище місце у списках найкращих міст для велосипедистів. Близько 6 % місцевих щоденних поїздок виконуються саме на велосипеді, хоча велотур по місту може створити у відвідувачів враження, що відсоток набагато вищий.

Маючи відповідне спорядження для укриття від дощу, в цьому місті можна їздити на велосипеді круглий рік. Такі сприятливі умови створені за допомогою ультрасучасної інфраструктури, яка включає велосипедні смуги і цілі «бульвари» (бічні вулиці з обмеженням швидкості, оптимізовані для руху на велосипедах). Спеціальні велодоріжки означають, що мандрівники можуть проїхати кілька кілометрів, так і не побачивши жодного автомобіля. Велокультура Портленда процвітає і залишається легкодоступною, і тому якщо ви любите велосипедні заходи, то це місто саме для вас [43].

Незважаючи на те, що Фінляндія є дуже холодною країною, в Гельсінкі велосипеди мають більшу популярність, ніж автомобілі. Про це красномовно говорить статистика: на 600 тис. жителів столиці припадає 200 тис. автомобілів і більш ніж 400 тис. велосипедів. Для зручності велосипедистів по місту прокладено понад 1500 км велосипедних доріжок, а в мерії створено відділ, який займається виключно проблемами вело транспорту. Фінляндія унікальна також тим, що багато членів уряду там їздять на роботу на велосипедах.

Міннеаполіс, що в США, штат Міннесота – це не перше місто, яке приходить на думку, коли мова заходить про велосипеди. Холодні і сніжні зими абсолютно не підходять для вело відпустки. Але в той же час це місто нещодавно був названий найкращим для велосипедистів за рейтингом спеціалізованого журналу.

У масштабах міста є розгалужена мережа велодоріжок, завдяки яким можна подорожувати, навіть не виїжджаючи на мостові. Взимку основні

маршрути розчищають від снігу, причому часом раніше, ніж деякі вулиці.

Сніг і холодні вітри не сприяють вело поїздки з кінця листопада до середини березня. Протягом решти року їзда на велосипедах – це просте і приємне заняття, і багато людей із задоволенням сідають на свого залізного коня, щоб дістатися до приміських річок і озер.

Копенгаген (Данія) – це один з найбільш зручних для велосипедистів мегаполісів. Більше 30 відсотків населення здійснюють щоденні поїздки на велосипеді. Уряд робить кроки для збільшення і без того вражаючої статистики, створюючи мережі велодоріг, які з'єднують місто з приміськими районами. Велодоріжки можна побачити практично на кожній стороні копенгагенських вулиць, що забезпечує можливість добиратися в будь-яке місце міста на двох колесах.

Хоча велодоріжки іноді можуть бути переповнені (велосипедний рух – це така ж проблема в Копенгагені, як і автомобільні затори), а на вело парковки може не вистачати вільних місць, загальна інфраструктура означає, що це скандинавське місто може вважатися одним з найкращих у світі для велосипедистів.

Іншим велосипедним містом являється Амстердам (Нідерланди). Більше половини поїздок в центрі Амстердама вчиняються на велосипедах. Протяжність міських велодоріжок складає більше 400 км, і багато туристів із задоволенням приєднуються до місцевих жителів і розглядають пам'ятки з сідла велосипеда, навіть якщо вдома вони рідко надягають вело шоломи. Чому велосипеди так популярні в цьому місті? Велодоріжки часто пропонують найкоротший маршрут між двома пам'ятками. Автопарковки в діловій частині Амстердама дорогі, а багато доріг мають односторонній рух або взагалі перекриті для автотранспорту. Тому вело поїздки – це не тільки «зелений», але і самий зручний варіант дістатися куди-небудь. Так як багато туристи із задоволенням здійснюють велотури, багато магазинів Амстердама здають відвідувачам в оренду велосипеди, а також готові надати інформацію про

найкоротших маршрутах.

Курітіба (Бразилія) – це невелике місто на Півдні Бразилії, і воно відоме як найкраще місце для життя в Південній Америці. Великі парки та ефективна система громадського транспорту роблять це місце привабливим для мандрівників. З розгалуженою мережею велодоріжок, багато з яких відокремлені від проїжджої частини бар'єрами, це місто дійсно один з найбільш зручних на континенті для велосипедистів.

У амбітні плани міського уряду входить додаткове будівництво 240 км спеціальних велосипедних смуг. Багато районів міста з'єднані велодоріжками, а тому відвідувачі можуть насолодитися пам'ятками, просто осідлавши залізного коня. Курітіба може також похвалитися дуже славною вело культурою – багато хто активно використовує велосипеди і пропагують їх як засіб пересування, а не просто спосіб розім'ятися і відпочити.

Друге за величиною місто Тайваню може похвалитися відмінною велокультурою. Оскільки вулиці міста Гаосюн рівні й розташовані за принципом сітки, пересуватися по них на велосипеді легко. Міський уряд доклав максимум зусиль для популяризації велосипедів, побудувавши по всьому місту велодоріжки, а також організувавши станції прокату в рамках програми «Міський велосипед». Маючи членську картку, будь-хто може взяти в оренду велосипед в автоматизованій точці, поїздити і повернути в будь-якій аналогічній точці в місті.

Багато доріг в Гаосюн призначені тільки для велосипедистів, а тому їм не доводиться змагатися з автомобільним рухом або ж з пішоходами. У цьому місті є навіть спеціальний вело міст. Зі своєю інфраструктурою і амбітними планами щодо подальшого її розвитку Гаосюн безумовно є одним з найкращих місць для міської вело поїздки в Східній Азії.

Будь-хто з тих, хто відвідав Берлін (Німеччина), знає, що однією з його характерних рис є неймовірно широкі вулиці. Ця особливість робить вело поїздку по місту приємним проведенням часу. Тут у велосипедистів дійсно є

місце – вони не обмежені вузькими велодоріжками, які можуть служити і місцем для автопарковки.

Такий великий простір для велосипедних смуг робить Берлін одним з найбезпечніших міст для велосипедистів у світі. Там введені навіть правила (і штрафи за їх порушення), призначені для підвищення рівня безпеки та відповідальності серед любителів вело поїздок. До того ж місто досить рівне, а тому туристи можуть із задоволенням кататися по розгалуженій мережі велодоріжок протяжністю близько 640 км і добиратися до найкращих пам'яток міста, навіть не спітнівши [43].

Європейська федерація велотуризму випустила звіт, згідно якого в 2017 р. обсяг даної галузі досяг позначки в 44 млрд євро (враховуючи тільки Європу). Детальна ситуація продемонстрована в таблиці 1.3.1.

Таблиця 1.3.1

Показники охоплення велотуризмом країн Європи [44]

Країна	Кількість одноденних подорожей на велосипеді, млн.	Кількість багатоденних подорожей на велосипеді, млн.	Загальна виручка туристичних компаній від організованих вело-поїздок, млрд
1	2	3	4
Австрія	62	0,46	1,16
Бельгія	39	0,21	0,69
Болгарія	12	0,13	0,25
Швейцарія	55	0,42	1,03
Кіпр	0	0	0,01
Чехія	55	0,56	1,09
Німеччина	607	4,62	11,37
Данія	42	0,32	0,79
Естонія	1	0,01	0,02
Іспанія	80	0,89	1,62
Фінляндія	112	1,14	2,22
Франція	373	4,01	7,49
Греція	21	0,23	0,42
Угорщина	98	1	1,94
Ірландія	13	0,09	0,24
Італія	103	1,05	2,05
Ліхтенштейн	5	0,04	0,09

Продовж. табл. 1.3.1

1	2	3	4
Люксембург	1	0	0,01
Латвія	9	0,1	0,19
Нідерланди	138	1,01	2,57
Норвегія	23	0,2	0,44
Польща	101	1,06	2,02
Португалія	7	0,07	0,14
Румунія	9	0,1	0,18
Швеція	134	1,2	2,58
Словенія	9	0,07	0,18
Словаччина	17	0,14	0,32
Великобританія	149	1,23	2,83

Автомобільна організація ACEA і велосипедна Coliped надали дані, згідно з якими в 2017 р. на території Євросоюзу продажі велосипедів перевищили автомобільні на 63 %. Лише в Бельгії та Люксембурзі зафіксована інакша ситуація, там машини все ще купуються частіше. Загальні цифри такі: за 2012 р. в ЄС було продано 19,7 млн велосипедів і 12,05 млн автомобілів. Наприклад, в Італії продажі автомобілів знизилися до 1,4 млн, Тоді як велосипедні склали 1,6 млн. В цілому ж, автомобіль користується більшою популярністю в північних країнах. На Німеччину припадає найбільша частка продажів велосипедів в Європі (20 %). Виробляють вони при цьому 19 % всіх європейських велосипедів. На другому місці знаходиться Франція, а на третьому – Великобританія [44].

Велосипедний туризм в Україні має дуже давню традицію. За матеріалами українських часописів перші «Спілки велосипедистів-аматорів» зосновані в Харкові, Севастополі та Одесі в 1887 р., до речі, у м. Києві тільки через п'ять років – у 1892 р. З тих часів були зльоти та занепади у велосипедному русі в Україні, але найбільшого поширення велотуризм набув у Радянські часи. Перші секції велотуризму при клубах та підприємствах почали з'являтися в 50-ті роки.

Перша комісія велосипедного туризму з'явилася в Клубі туристів

Харкова у 1969 р. За кілька років комісії велосипедного туризму почали роботу в Житомирській області, Донецьку, Запоріжжі, Києві, Дніпропетровську, Сімферополі, Одесі та інших містах. У ті часи Головна комісія велотуризму працювала в . Харкові і тільки в 1981 р. вона «переїхала» до м. Києва. У 1979 р. вперше в Україні в м. Харкові були проведені республіканські змагання з техніки велосипедного туризму.

Враховуючи сучасний рівень розвитку велосипедного туризму в Україні, а також в інших країнах, потрібно прагнути до подальшого його розвитку як спорту вищих досягнень та масового фізкультурно-оздоровчого руху. Кожний вид діяльності людини враховує якийсь стимул. Зараз майже єдиним стимулом займатися спортивним велотуризмом є присвоєння спортивного розряду, а це є недостатнім для залучення громадян України займатися велотуризмом. Це є причиною того, що МКК ФСТУ (Федерація спортивного туризму України) реєструє дуже малу частину громадян, які їздять у вело походи.

Дотепер поняття «велосипедний туризм» у документах Федерації поділялося лише на похідний та змагальний велотуризм. У реальному житті з'явилося багато нових течій та напрямків як в похідному, так і в змагальному велотуризмі. Вело походи почали розрізнятися по типах маршрутів (великим пробігом 100-200 км за день і з малими перешкодами та з малим пробігом 10-50 км за день, але великими перешкодами), по застосованому спорядженню, по влаштуванню ночівель та іншим. Таким чином, відбулося стихійне структурування напрямків велотуризму на зимовий, екскурсійний, комбінований, вело походи однаків тощо. На сьогодні, за статистикою ЦМКК, з 27 регіонів України, категорійні велопоходи проводилися лише в 11-ти [41].

Не зважаючи на стан сучасного велотуризму, влада активно намагається популяризувати цей стрімкий, активний і пізнавальний вид туризму. Транспортну стратегію України на період до 2020 р. було схвалено

розпорядженням Кабінету Міністрів України у 2010 р., відповідно до якої розвиток велосипедного транспорту зазначено як один із пріоритетів розвитку напрямку міського пасажирського транспорту. Зокрема у Черкасах влада наголошує на перевагах цього виду транспорту, чим стимулює розвиток велотуризму:

- незалежністю від транспортних ситуацій міста (заторів, некомфортного пересування в громадському транспорті);
- невеликим розміром та малою вагою велосипеда;
- економічною доступністю велосипеда для усіх верств населення;
- відсутністю потреби пального;
- позитивним впливом на здоров'я велосипедиста (профілактика гіподинамії, хвороб серцево-судинної і дихальної систем);
- пересуванням за принципом «від дверей до дверей»;
- бажаною швидкістю руху (контроль часу пересування);
- найкращою мобільністю пересування.

Якщо подивитися на глобальний розвиток велотуризму в Україні як масового руху, то можна сказати, що основне місце в цьому займають асоціації та гуртки з велотуризму.

Наприклад, однією з найбільших асоціацій є Асоціація велосипедистів Києва (АВК). Асоціація велосипедистів Києва – міська організація, яка впливає на 100% рішень Київської міської державної адміністрації щодо транспортного розвитку. Асоціація працює, як експертний центр та об'єднання активістів, які хочуть наблизити Київ до своєї місії. З 2012 р. АВК працює над створенням української частини європейської туристичної вело мережі EuroVelo. Розроблено концепцію пролягання маршруту EuroVelo-4 від кордону з Польщею до Києва, отримано листи підтримки від шести обласних адміністрацій, а також домовлено про співпрацю з велосипедними організаціями в регіонах, через які пройде цей маршрут. У 2013-2015 АВК

здійснила кілька вело експедицій за маршрутом Євровело.

Асоціація налічує 1000 членів, які сплачують членські внески. За час існування організації було створено 150 км безпечних та комфортних велосипедних шляхів. На 50 % збільшилась кількість велосипедистів у Києві, порівняно з весною 2014 р. [40]. Тож можна сказати, що в місті Київ цей вид цікавого і корисного туризму тільки починає розвиватися і залучати все більше людей до велотуризму.

Західною столицею велотуризму України по праву є Львівщина. Так наприклад, цього року 12 липня на Львівщині стартував XI Європейський тиждень велотуризму. Вперше найбільш масштабний щорічний з'їзд вело туристів, який щороку у липні проходить у різних країнах ЄС, в Україні – у містечку Жовква за 25 км від Львова. Велосипедні поїздки Львівщиною тривали протягом чотирьох днів – 13-15 і 18 липня, на кожен з яких підготовлено по декілька спеціальних маршрутів різного рівня складності. Маршрути протяжністю від 25 до 130 км проходять сільською місцевістю або дорогами з неінтенсивним автомобільним рухом. Для вело туристів також було облаштоване наметове містечко у центральному міському парку Жовкви.

За даними організаторів, для участі у XI Європейському тижні велотуризму офіційно зареєструвалися понад 300 учасників. Найбільше було українців (близько 80), але також десятки вело туристів з Польщі, Франції, Німеччини та Великобританії. Для українців реєстрація обійшлась у 600 грн, представникам інших країн – у 32 євро. «Дуже важливо, щоб ті, хто приїжджає в Україну, побачили її з гарного боку і щоб вони розказали в Європі, якою насправді є Україна: гостинною, дружелюбною [45].

Що стосується Слобожанщини, то м. Харків можна справедливо назвати спортивним та молодіжним містом. Щороку тут проходить велика кількість спортивних заходів, одним з яких став велопробіг. Велосипедний спорт у Харкові набирає обертів і стає все більш розповсюдженим на вулицях сучасного міста. З кожним роком все більше громадян надають перевагу

екологічному, зручному і корисному способу пересування – велосипеду. Велоінфраструктура Харкова представлена велодоріжками, пунктами прокату, частково спеціальними велосипедними парковками. Найбільша велодоріжка міста у Лісопарку протяжністю 7,6 км була відкрита 27 вересня 2019 р. Сумарно в зоні Лісопарку вже побудовано більше 12 км велодоріжок. Маршрут з'єднує Лісопарк і МТВ- парк, планується також з'єднати Саржин яр і парк Горького і створити єдину інфраструктуру. До кінця року планується будівництво ще 5 км, виведення велодоріжки до Олексіївки і формування місця відпочинку. Кінцевий проєкт 17 км велодоріжок в рамках Лісопарку, а загальна протяжність веломаршрутів – 30 км.

Велотуризм у Харкові доступний для усіх бажаючих завдяки достатній кількості точок велопрокату. Найпопулярніші з них:

- 1) «Велопрокатик» у Лісопарку. Великий вибір велосипедів на будь-який смак: дитячі, жіночі, професійні, від економ до преміум класу. Ціни від 35 до 90 грн за годину.
- 2) Прокат у парку Горького. Обмеження – катання тільки по території парку. Вартість оренди велосипеду – 60 грн за годину.
- 3) «Прості рухи» має декілька точок у місті. Прокат надає послуги індивідуального підбору велосипедів: для прогулянок з дітьми, в межах або за містом, для новачків та профі. Ціни різняться залежно від класу велосипеда – від 30 до 80 грн за годину.
- 4) Nextbike – система громадського велопрокату, яка працює більш ніж у 200 містах світу. Пропонує системи станційного прокату з опцією гнучкого варіанту повернення. Велосипеди компанії відрізняються комфортом і функціональністю, кожен байк оснащений GPS-модулем, зручними сидіннями, що регулюються а також кошиками для речей.

В місті Суми активно діє і розвивається з 2004 р. клуб велосипедного туризму та спорту «Суми». Свої цілі та задачі клуб трактує наступним чином:

- створення умов для розвитку велосипедного спорту та велотуризму

вмісті Суми;

- пропаганда здорового способу життя, залучення громадян до занять фізичною культурою і спортом;
- проведення спортивних і туристичних велопробігів, подорожей, змагань;
- сприяння у вихованні фізично здорового покоління та створення умов для занять велоспортом і велотуризмом;
- допомогу в опануванні практичними навичками і вміннями увелоспорті і велотуризмі;
- проведення заходів з розвитку велосипедного спорту та велотуризму в місті Суми [42].

В інших містах України, велотуризм не так розвинений. В основному він існує у вигляді форумів, де кожен любитель велосипеда може поділитися своїми знаннями та здобутками у цьому захоплюючому виді проведення відпочинку. Зокрема в Україні таких форумів налічується близько 30. Найвідомішими з них є «Вело Київ» (velokiev.com), Одеський вело форум (bike.od.ua), «Вело Спорт» – форум велосипедистів Сумщини (velo-sport.sumy.ua), Вінницький велосипедний форум (vinbike.com.ua) Як бачимо Україна робить перші кроки на шляху до велотуризму. Але які проблеми заважають його розвитку? Напевне головними стримуючими факторами розвитку цього виду транспорту залишаються нерозвинута вело інфраструктура та небажання місцевої влади сприяти її розвитку. На противагу цьому, вело спільноти багатьох міст продовжують активно розвиватись. На досвіді інших країн світу ми можемо побачити, що велотуризм звільняє індустріально розвинуті міста від загазованості та заторів на міських автошляхах. Організація сучасних пунктів міського велопрокату може стати панацеєю для подолання подібних проблем міст. Загалом муніципальні велопрокати підійдуть містам із населенням понад 100 тисяч, а також тим, де багато студентів і молоді.

Головними чинниками розвитку велотуризму в Україні є: різноманітність та висока привабливість природних та історико-культурних рекреаційних ресурсів, різноманітний рельєф території України, серед негативних сторін: недостатній розвиток інфраструктури велосипедного туризму. Найсприятливіші умови для подорожі в Західній Україні – там знаходиться найбільше велосипедних стоянок, пунктів ремонту та велоготелів. Сезон велотурів в Україні починається в квітні – травні і триває до середини жовтня. Існує також і зимовий велотуризм. Велосипедні подорожі можуть бути як одноденними – в околицях міста, так і багатоденними. Більшість туристів організовує маршрути самостійно, визначаючи кількість днів, район подорожі та складність. Усі необхідні речі, в тому числі і палатки, туристи везуть самі. Організовані велотури пропонуються туристичними фірмами, часто у складі комбінованих Вісник Кам'янець-Подільського національного університету імені Івана Огієнка 154 турів, поєднуючись з рафтингом. Середня група, що відправляється в велоподорож 7–10 осіб. Вік учасників від 18 до 40 років. Оптимальне навантаження під час велотуру – близько 40 км на день [10].

Всі маршрути, які пропонуються туристичними фірмами, промарковані, за основу взята Карпатська колірна система, хоча існує і Альпійська – цифрова. Так, на Закарпатті за підтримки швейцарсько-українського проекту розвитку лісового господарства FORZA промарковано близько 230 км туристських маршрутів під загального назвою Закарпатський Туристичний Шлях. Також маркуванням займається громадськість, погоджуючи цю роботу з органами місцевої влади. Так працюють на Львівщині, Івано-Франківщині, Закарпатті, Криму та решті регіонів, які зацікавлені розвивати активний туризм. У Криму за основу маркування туристських шляхів взято австрійську двоколірну системи. Вона прийнята, як єдина географічна система маркування та картографування туристичних трас, стоянок та місць активного відпочинку гірсько-лісової зони Криму. В останні роки в Україні здійснюються проекти

для розвитку велотуризму: «ВелоКраїна», «Зелений маршрут», «ЄвроВело», що супроводжуються розбудовою інфраструктури. Все це призвело до більш інтенсивного розвитку велотуризму в Карпатському регіоні [24].

Загалом в Україні виділено 4 регіони, кожен з яких має свої особливості для розвитку велосипедного туризму. Більш складними та екстремальними маршрутами характеризується Крим, західне та східне узбережжя якнайкраще підійдуть для довгострокових подорожей. Західна Україна відзначається мальовничими пейзажами, численними озерами та водоспадами, розвиненою велосипедною інфраструктурою. Центральна Україна ознайомить з визначними пам'ятками культури та архітектури, маршрути пропонуються різної складності та за будь-якої пори року, виключення становить Полісся, куди не бажано відправлятися ранньою весною та жарким літом. Південно-Східна Україна характеризується незвичайними ландшафтами, соляними шахтами та стародавніми пам'ятками, які нагадують про добу козаччини. Рельєф даного регіону, порізаний балками та ярами, що дасть можливість туристам удосконалити технічний рівень катання, а турфірмам – пропонувати екстремальні велотури. Найбільша частка велосипедних туристів за регіонами припадає на Дніпропетровську область (zareєстровано велосипедних походів) – в межах області діє ДнепроВелоКлуб, висока частка велосипедистів у Одеській, Полтавській, Харківській та Запорізькій областях (в даних регіонах активно працюють об'єднання велосипедистів).

Категорійні вело походи не були zareєстровані в межах Закарпатської, Хмельницької, Чернігівської та Черкаської областей, проте наявність цікавих історико-культурних та природних об'єктів може спонукати до створення нових веломаршрутів. За темпами зростання кількості велопоходів лідирують Дніпропетровськ та Київ. Розбудова мережі міжнародних транспортних коридорів може істотно пришвидшити розвиток туризму. Україна має найвищий коефіцієнт транзитності: з 13 тис. км автошляхів державного значення понад 9 тис. км є магістральними, зв'язаними з міжнародними

транспортними коридорами.

В Європі активно функціонує проект ЄвроВело – розгалужена мережа велосипедних шляхів, які проходять територією європейських держав, один з маршрутів якої з'єднує українські міста Київ і Львів. Важливий крок для розвитку велотуризму було зроблено у 2008-2012 рр. – в Карпатах успішно реалізовано проект «ВелоКраїна». Головна мета – створення інфраструктури для рекреаційних велосипедних поїздок у гори і популяризація цього виду відпочинку серед українських та іноземних туристів. Територія проекту включає Івано-Франківську, Закарпатську та Чернівецьку області, а центри розташовані в популярних серед туристів населених пунктах – Яремче, Ворохті, Яблуниці, Верховині, Косові, Рахові і селищі Глибокому на Буковині.

«ВелоКраїна» може запропонувати 45 промаркованих маршрутів в Українських Карпатах. Частиною «Велокраїни» є велопрокат та проживання туристів. У приватних садибах і готелях із позначкою «Велокраїна», велотурист може знайти веломийку, приміщення для нічного зберігання велосипеда, мапи, набір інструментів. Усі ці послуги – безкоштовні, причому незалежно від того, живе він у цій садибі чи ні. Багата природа нашої країни дає можливість для створення нових велосипедних турів. Мальовничі пейзажі, чисте повітря, визначні пам'ятки культури та архітектури, скельні міста та глибокі шахти – це неповний перелік, який здатен привабити туристів. Зі Львова доречно відправитися в один з веломаршрутів «ВелоКраїни», проїхатися «Золотим кільцем» або ж насолодитися красою Шацьких озер. З Києва дороги можуть розходитися у будь-якому напрямку – це і чудові парки на чолі з «Софіївкою», і тематичний маршрут Полтавщиною – «Стежками Гоголя». Храми та старовинні садиби Харківщини, прогулянки вздовж р. Сіверський-Донець прийдуться до душі гостям м. Харкова. З Донецька можна вирушити до ландшафтного парку «Клебан-бик», побачити соляні шахти та крейдянні скелі [8].

Отже, загалом велосипедний туризм в Україні області має гарні

перспективи розвитку за умови обмеження впливу стримуючих факторів. Нагальною потребою сьогодення є подолання явищ стихійності та самоплинності у веломандрюванні через залучення до цієї галузі професіоналів туристичної справи. Розробка та реалізація повноцінних велосипедних турів сприятиме підвищенню туристичної привабливості України.

У наступному розділі нами буде досліджено сучасний стан та перспективи розвитку велосипедного туризму у Львівській області.

РОЗДІЛ 2. СУЧАСНИЙ СТАН ТА ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ ВЕЛОСИПЕДНОГО ТУРИЗМУ У ЛЬВІВСЬКІЙ ОБЛАСТІ

2.1 Аналіз туристично-рекреаційного потенціалу Львівської області

Розвиток туристично-рекреаційної галузі Львівської обл. зумовлений по-перше природно-ресурсними чинниками. Львівщини придатний для використання у сфері гірськолижного туризму. Львівська обл. володіє великими запасами мінеральних вод, озокериту, лікувальних грязей тощо. Сьогодні найінтенсивніше використовуються мінеральні води Передкарпаття (курорти міст Трускавець, Моршин і смт Шкло), Бескидського низькогір'я (курорти смт Східниця і Верхнє Синьовидне), Розточчя та Опілля (курорти смт Немирів, Великий Любінь і Розділ). У середньому видобуток мінеральних вод становить 1,1 тис. м³/добу. Область багата й на торфові лікувальні грязі, які утворилися через заростання (заторфовування) водойм і заболочених ґрунтів. Найвідомішими родовищами області є смт Великий Любінь, Шкло, Немирів і м. Моршин. Тут також є значні площі природних ландшафтних, лісових, водних, спелеологічних та інших видів ресурсів (рис. 2.1.1) [15].

Важливе значення для розвитку туристичної галузі Львівщини має її географічне розташування. По її території проходять міжнародні комунікації, які з'єднують Україну з такими країнами як: Польща, Словаччина, Угорщина, Румунія. Північна частина області лежить у межах Волинської височини, Малого Полісся та Подільської височини, відокремлена долиною Дністра від Передкарпаття. Хребти українських Карпат розташовані на південному заході області. Північна частина області розташована в зоні лісостепу. Має сприятливі умови для розвитку сільського господарства та відпочинку.

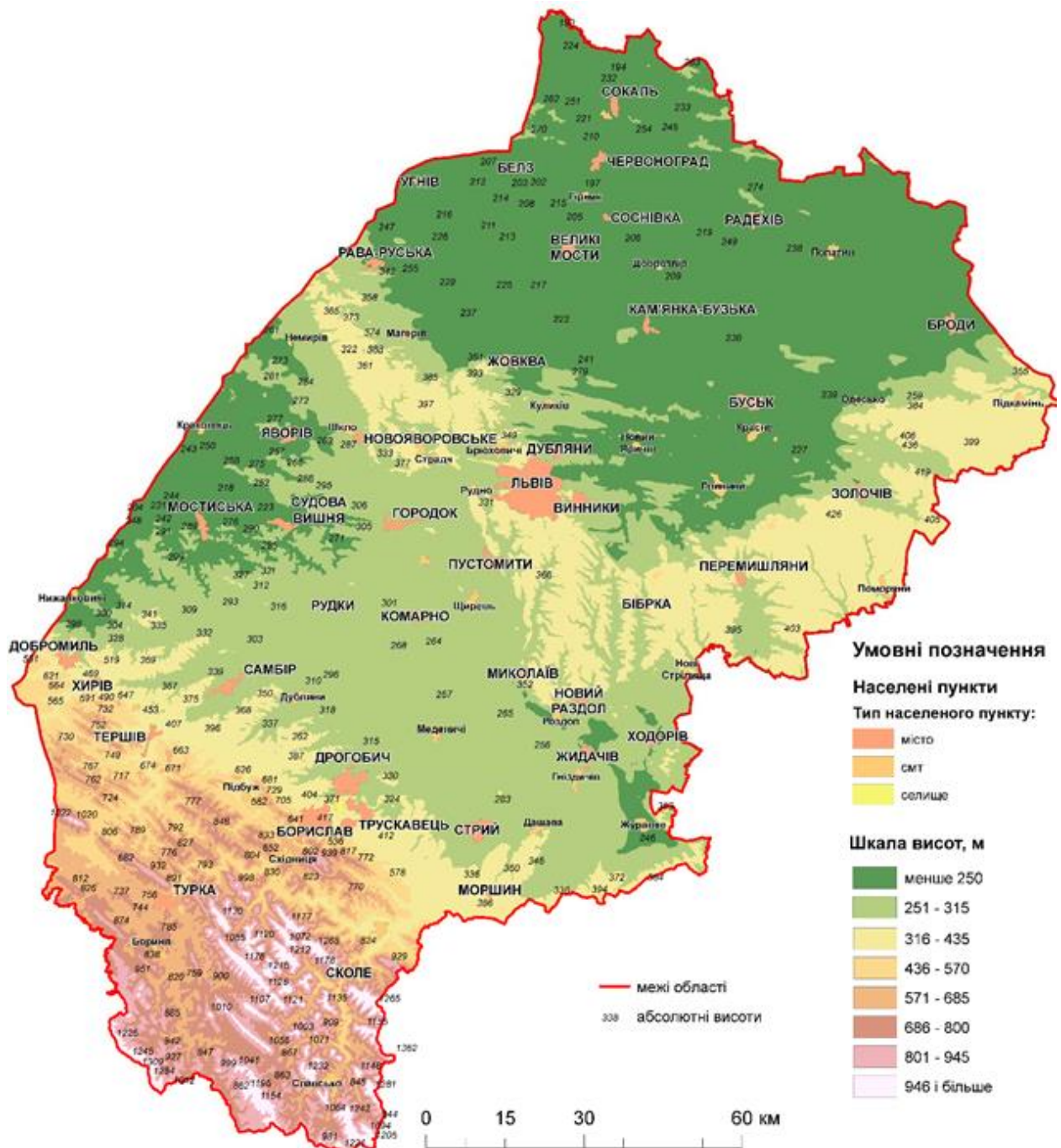


Рис. 2.1.1 Рельєф Львівської обл. [15]

Львівська обл. – один із найпривабливіших і найпопулярніших туристично-рекреаційних регіонів України. Він відзначається позитивною та стабільною динамікою розвитку туристичної галузі продовж останніх десяти років. Беручи до уваги складне історичне минуле, а також, багатовікове добросусідство багатьох народів та релігій, регіон має чи малий культурно-

туристичний потенціал. На території Львівщини, приблизно, зосереджено 25 % всієї історико-архітектурної спадщини України – понад 4 тисячі пам'яток. Культурний потенціал області формується за рахунок архітектурно-історичних пам'яток національного та місцевого значення, у тому числі 794 пам'яток архітектури та містобудування національного значення, 2637 пам'яток місцевого значення та 834 пам'ятки археології, 14 з яких мають статус національних [22].

Більше того, Львівщина приваблює туристів та гостей унікальним поєднанням місцевого колориту та ділової активності [38].

Однак донедавна подорож на Львівщину асоціювалася в уяві туристів із містом Львовом, замками, горами та курортами. Але сама територія Львівщини – з її унікальною історичною та культурною спадщиною, мистецтвом, водними та ландшафтними ресурсами, самобутніми традиціями та звичаями у поєднанні з вигідним географічним розташуванням – є чудовою базою для розвитку різних видів та форм туризму та відпочинку [25].

Велику зацікавленість серед вітчизняних та іноземних туристів викликають об'єкти історико-культурної спадщини, за кількістю яких Львівщина займає одне з провідних місць в Україні. Значну кількість пам'яток історії та архітектури розміщено у Львові (2500), а також у таких містах як: Самбір, Жовква, Белз, Золочів, Дрогобич. Наявність такої кількості історико-культурних пам'яток можна пояснити давністю заселення даної території, віддаленістю від театрів воєнних дій минулого, порівняно високим економічним розвитком та значною густиною населення [35].

Львівська область посідає одне з перших місць в країні за наявністю природних, рекреаційних та оздоровчих ресурсів, які представлені цілющими мінеральними водами (7 видів), лікувальними грязями, озокеритом, на базі яких відомі курорти України та за кордоном – Трускавець, смт Східниця, смт Моршин, смт Немирів, смт Великий Любин, смт Шкло. Південну частину Львівщини займають гірські ландшафти Українських Карпат. На його

території знаходяться національні парки «Сколе Бескиди» та «Яворівський». В області є 400 територій та об'єктів природно-заповідного фонду, зокрема державний заповідник «Розточчя», 33 заповідники, ботанічний сад Львівського національного університету І. Франка, 240 пам'яток природи, 55 парків – пам'яток садово-паркового мистецтва, 61 охоронюваний урочище [22].

Відсоток природно-рекреаційного потенціалу Львівщини у загальному природно-ресурсному потенціалі України становить 5,37 %. За даним показником Львівщина поступається лише Закарпаттю. Показник якого становить, приблизно, 7,03 %. У структурі рекреаційних ресурсів області 70 % припадає на ресурси відпочинку та туризму та 30 % – на ресурси санаторно-курортного лікування. Загалом, природно-рекреаційні ресурси Львівщини складають 14,3 %, які суттєво перевищують відповідний показник для України (9,5 %) [38].

Особливістю регіону, яка значно підвищує увагу до нього та спонукає до розвитку культурного туризму, є те, що у 2009 р. Львів здобув статус культурної столиці України. Головними підставами такого успіху являється включення до Списку всесвітньої спадщини ЮНЕСКО історичної частини міста через велику кількість архітектурних пам'яток, проведення понад 100 фестивалів у Львові та області щорічно, безліч замків та фортець, об'єднаних у «Золота підкова», більше 60 музеїв та 100 храмів різних конфесій, які викликають велику зацікавленість регіоном з боку туристів [35].

В регіоні існує більше 50 туристичних маршрутів (замки, руїни замків, збережені старожитності, монастирі та храми тощо). Згідно з дослідженнями, найбільш поширеними екскурсійними маршрутами, що рекомендують туристичні агентства, є: «До Страдчанської печери», «Жовква та Крехівський монастир», «Свірський замок та Звенигород», «Невідома Львівщина – околиця Львова», «Мала Золота підкова», «На батьківщину Івана Франка в Нагуєвичях», «Перлини Белзького князівства». Польських туристів

запрошують відвідати важливі місця їхньої історії – Жовкву, Городок, Івано-Франківськ, а німецькі туристи віддають перевагу колишнім німецьким колоніям – Хоросно, Тернопіль (Дорнфельд), Мервичі (Візенберг) [35].

Різноманітність природних умов та багатство еколого-рекреаційних ресурсів Львівщини створюють сприятливі умови для розвитку екологічного туризму. Загалом у Львівській області є: 1) 1 заповідник Розточчя (площею 2084,50 га); 2) 2 національні природні парки – «Яворівський» (7078 600 га) та «Сколівські Бескиди» (35684 га); 3) 3 регіональних ландшафтних парку – «Верхньодністровські Бескиди» (8536 га), «Надсянський» (19428 га) та «Знесення» (312100 га); 4) 37 резервів; 5) 176 пам'яток природи; 6) 48 охоронних урочищ; 7) 261 парк-пам'ятка садово-паркового мистецтва; 8) 3 ботанічних саду та 1 зоопарк [33].

Щодо інфраструктури туристичної галузі, то вона охоплює: 124 санаторії, 500 садиб зеленого туризму, 250 закладів розміщення, 280 закладів харчування, 12 туристичних інформаційних центрів, понад 162 державних та громадських музеїв та галерей, 10 театрів, інші туристичні та рекреаційні заклади; 320 найбільш відвідуваних туристичних об'єктів та пам'яток архітектури, 37 природних комплексів. Регіон надає послуги з підготовки фахівців з підтримки туризму 8 організацій, 3 консульства, 14 туристичних громадських організацій [25].

Туристичні послуги надають 354 туристичних підприємства. Екскурсійні маршрути обслуговують 750 кваліфікованих гідів та перекладачів. Показник туристичних обмінів є дуже інформативним показником, що характеризує туристично-рекреаційний потенціал Львівщини. Він відображає не тільки особливості туристичних потоків, а й їх соціально-економічний вплив на розвиток міжнародного туризму в регіоні. Згідно з результатами, серед туристів з Австрії, Болгарії, Греції, Єгипту, Ізраїлю, Італії, Німеччини, Польщі, Словаччини, Туреччини, Угорщини, Франції, Хорватії, Чехії та Чорногорії виїзний туризм переважає над в'їзним туризмом [15].

На рис. 2.1.2 розташування об'єктів готельного комплексу Львівської обл.

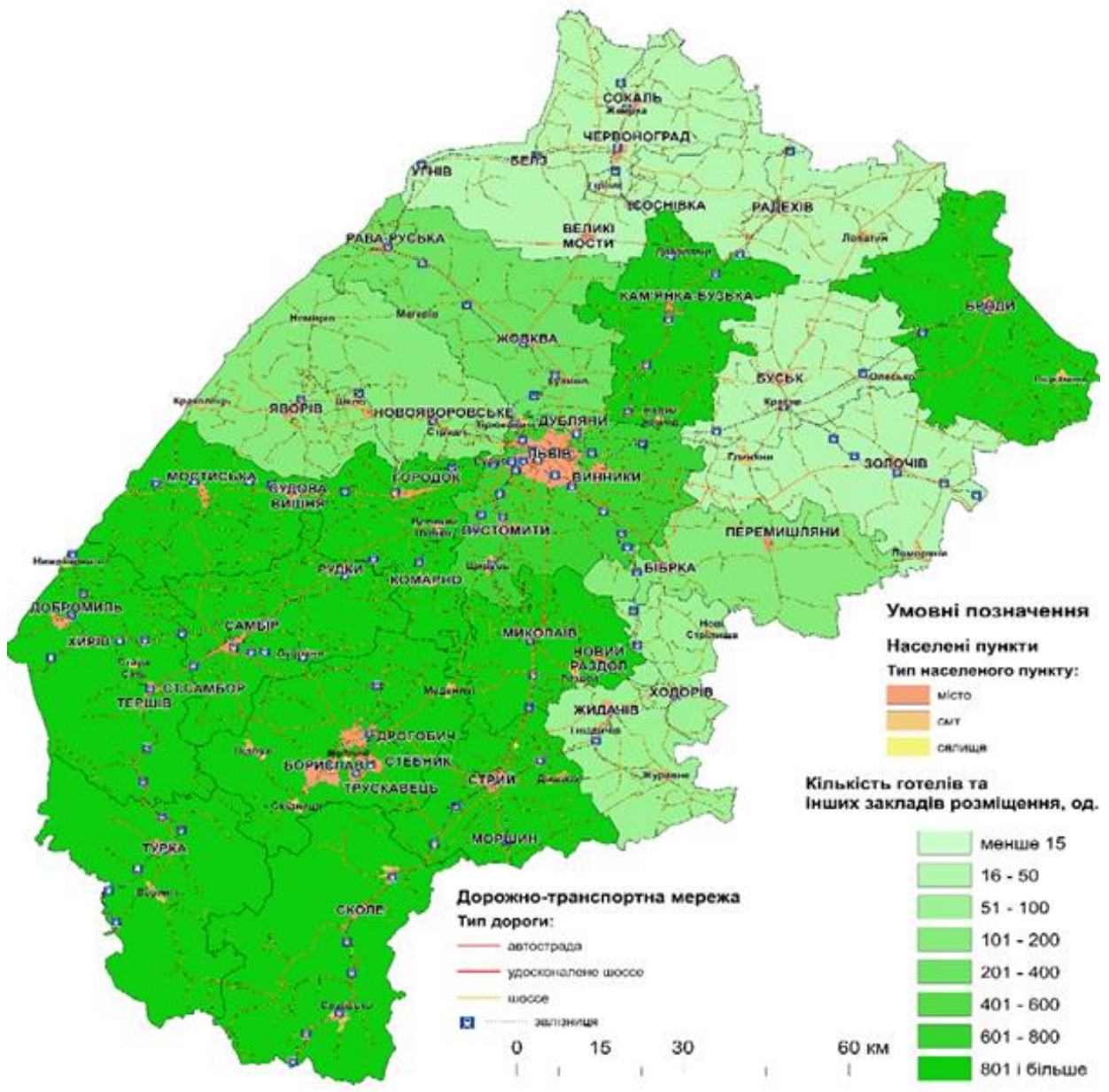


Рис. 2.1.2 Розташування об'єктів готельного комплексу Львівської обл. [15]

Виїзний туризм є більш вигідною формою туристичного бізнесу, ніж в'їзний (іноземний) та внутрішній туризм. Майже кожна туристична компанія займається виїзним туризмом, а близько 20 % туристичних підприємств регіону займаються в'їзним та внутрішнім туризмом. Однак дані моніторингу, який проводиться щорічно протягом літнього туристичного сезону,

показують, що в обласному центрі щодня перебуває близько 3 тисяч іноземних туристів, а у вихідні – до 5-6 тисяч [38].

Позитивну динаміку зростання кількості іноземних та вітчизняних туристів у Львівській області забезпечують:

1. Наявність значної кількості історичних, архітектурних та культурних об'єктів, у тому числі включених до Списку всесвітньої спадщини ЮНЕСКО.

2. Збереження та підтримка традицій та культурної ідентичності (проводиться значна кількість традиційних фестивалів та ярмарків).

3. Різноманітні природні ресурси, які забезпечують розвиток туризму в будь-яку пору року (лижний туризм, оздоровлення та відпочинок, активний туризм тощо).

4. Вигідне географічне розташування регіону в центрі Європи та транспортна доступність, що сприяє збільшенню кількості туристів, включаючи транзитних туристів (3 міжнародні транспортні коридори проходять територією Львівської області: МТК № 3 Берлін-Дрезден-Вроцлав-Львів-Київ; МТК № 5 Трієст Любляна-Бухарест-Будапешт-Львів; МТК Європа-Азія).

5. Густа мережа транспортних маршрутів, включаючи міжнародне значення, міжнародні рейси, державний кордон з країнами-членами ЄС, які є сприятливими факторами для залучення туристів з багатьох країн (Львівська область межує з Республікою Польща, зокрема, з 8 міжнародними прикордонними переходами, 4 з них автомобільні та 4 залізничні, є пункт пропуску міжнародного повітряного кордону – аеропорт Львів) [22].

Львівщина є одним із перспективних західних регіонів в Україні для розвитку та функціонування велосипедного. Регіон України володіє унікальними природно-антропогенними ресурсами, багатою екосистемою та має велику історико-культурну спадщину. Наявність цих ресурсів створює всі умови для розвитку цього виду туризму, проте наявний ресурсний потенціал досі використовується неефективно.

Проаналізувавши стан та підходи розвитку та функціонування велосипедного туризму, дослідниками здійснено SWOT-аналіз рекреаційного комплексу необхідного для розвитку велоторизму у Західному регіоні. На підставі результатів аналізу нами визначені сильні та слабкі сторони, можливості та загрози розвитку велосипедного туризму (табл. 2.1.1) .

Таблиця 2.1.1

SWOT-аналіз розвитку велосипедного туризму у Львівській обл. [13]

S (Strengths) – сильні сторони	W (Weaknesses) – слабкі сторони
1	2
<ul style="list-style-type: none"> – привабливі природні умови та особливості рельєфу; – наявність рекреаційних територій та потужного рекреаційного потенціалу, що створює можливості для розширення пропозиції рекреаційних послуг українським і іноземним споживачам; – розширення мережі природно-заповідного фонду регіону; – наявність значної кількості унікальних туристично-рекреаційних об'єктів та самобутності регіону; – вигідне географічне положення прикордонних територій західних регіонів та їх транспортна доступність; – безвізовий режим в'їзду та виїзду для українських громадян, громадян країн ЄС та низки інших країн світу, що визначається як сприятливий фактор розвитку в'їзного та виїзного велотуризму; – наявність туристичної інфраструктури для велосипедистів; успішний досвід реалізації спільних велопрограм та велопроектів у яких задіяні регіони Західної України; – інвестиційна привабливість регіону; значний обсяг надходження коштів від трудових мігрантів; підприємницька діяльність населення. 	<ul style="list-style-type: none"> – недостатня державна підтримка розвитку туризму в Україні; – обмежене фінансування туризму; – складність процедури узгодження інвестиційних проектів; – недостатнє кадрове та методичне забезпечення; відсутність комплексної інформаційної, маркетингової та рекламної підтримки; – недостатній розвиток велосипедної інфраструктури; низький рівень культури дорожнього руху; – відсутність активної позиції та серйозного ставлення правоохоронних органів до захисту велосипедистів; – незнання іноземних мов; відсутність сертифікації послуг закладів розміщення, особливо у приватному секторі.

Продовж. табл. 2.1.1

1	2
О (Opportunities) – можливості	Т (Threats) – загрози
<ul style="list-style-type: none"> – зосередження уваги на збереженні туристичних ресурсів регіону; застосування технологій щодо управління розвитком велосипедного туризму в регіоні; – реалізація програм розвитку велосипедного руху та велосипедного туризму; – залучення інвестицій у модернізацію інфраструктури велотуризму Західного регіону; – розробка нових маршрутів та турів; вихід велосипедного туризму та бізнесу на міжнародний ринок; використання світового досвіду в організації, управлінні та просуванні велосипедного туризму в регіоні та Україні; – участь у конференціях, семінарах, майстер-класах тощо; – покращення технології обслуговування рекреантів 	<ul style="list-style-type: none"> – нестабільна політична, економічна та соціальна ситуація в Україні; погіршення екологічної ситуації та виникнення надзвичайних; низька якість послуг; – конкуренція з боку сусідніх регіонів та держав; – не надто привабливий імідж України в очах іноземців; неналежний стан доріг

З огляду на результати SWOT-аналізу (табл. 2.1.1) реформування рекреаційного комплексу для розвитку велосипедного туризму вже сьогодні вимагає реалізації таких заходів як:

- розробка генеральної схеми велосипедних маршрутів і об'єктів в ув'язці з міжнародною транспортною мережею з урахуванням прогнозованих потоків туристів;
- ремонт та облаштування автошляхів, оснащення їх сучасними технічними засобами організації та безпеки руху, доведення їх стану до міжнародного рівня;
- проведення зонування і проектування територій, перспективних для розвитку велосипедного туризму та визначення пілотних районів для розвитку

велосипедного туризму;

- проведення сертифікації існуючої велосипедної інфраструктури;
- розробка електронної версії проходження маршрутів;
- створення школи велосипедистів та підготовки інструкторів та консультантів (навчання, тренінги, курси, семінари, стажування, учбово-рекламні поїздки тощо);
- видання підручників та навчальних посібників з велотуризму;
- створення пунктів консультування та допомоги;
- налагодження співробітництва з європейськими країнами, асоціаціями велотуристів у різних містах України та лідерами в розвитку велосипедного туризму для підготовки та обміну досвідом велосипедистів;
- проведення науково-практичних конференцій, семінарів, презентацій з питань розвитку велосипедного туризму;
- розробка заходів (рекламні та PR-кампанії у пресі, на радіо і телебаченні) щодо покращення іміджу регіону, розвитку та популяризації цього виду туризму в регіоні, Україні та за її межами;
- створення інформаційно-туристичних центрів, рекламно-інформаційних пунктів на митних переходах, залізничних та автовокзалах тощо;
- підготовка, друк і розповсюдження рекламно-інформаційних довідників та путівників [13].

У наступному підрозділі нами буде здійснено оцінку передумов для розвитку велотуризму в північних районах Львівської області.

2.2 Оцінка передумов для розвитку велотуризму в північних районах Львівської області

Територія Жовківського і Сокальського районів має досить значний природний потенціал для розвитку туризму. Найбільш відомим та відвідуваним є територія Яворівського національного природного парку, що був створений 4 липня 1998 р. Загальна площа його становить 7108 га. Малою незначною частиною територія парку заходить в межі Жовківського району південно-східніше с. Крехів. Парк повністю розташований на території Українського Розточчя і в геоморфологічному та ландшафтному відношенні це одна із найбільш цікавих після Карпат та Поділля територій України. Його територія значно розчленована на окремі горби-останці, платоподібні підняття, тераси і заплави малих річок. Територія парку порізана глибокими (до 80-100 м) ярами, які надають місцевості вигляд справжніх гір. Крім того, поблизу села Крехів зустрічаються невеликі печери, які мають карстове походження. Розташування найбільш східної частини цього парку поблизу (2,1 км) Крехівського монастиря Св. Миколая отців Василіян (греко-католицького) робить його надзвичайно привабливим туристичним об'єктом району.

На території Жовківського району розташована значна частина регіонального ландшафтного парку «Равське Розточчя». Його загальна площа складає 19103 га. Рельєф цього парку подібний до рельєфу Розточчя, але він менш розчленований та має менші абсолютні висоти. Основним видом рельєфу є пологосхилі горбогір'я, які також розчленовані ярами. Лісова рослинність представлена багатовіковими буковими та грабово-буковими лісами. На території парку зустрічаються рослини та тварини, що занесені до Червоної книги України. РЛП «Равське Розточчя» має увійти до поки що спроектованого міжнародного біосферного резервуатору «Розточчя» (українсько-польського). До його складу мають увійти також і історико-

культурні об'єкти. Головною «родзинкою» цього РЛП є гідрологічний заказник загальнодержавного значення «Потелецький», що розташований на північ від села Потелеччя неподалік міста Рава-Руська. Площа його становить 162 га. Його було створено в 1980 р. Цей заказник знаходиться на території Потелицької сільської ради. Основу заказника становить низинне болото заплави річки Рата. Тут охороняються типові для цієї території лучні та болотні ландшафти. Регіон відзначається наявністю значною кількістю заказників місцевого значення. В першу чергу слід відзначити заказник «Гряди», що розташований на території Жовківського району між смт. Брюховичі та селом Гряди. Ця територія є перехідною між височиною Розточчя та Малим Поліссям. На його території зростають та охороняються букові та буково-соснові ліси.

На межі Жовківського та Яворівського районів на північно-західних околицях села Завадів розташований Завадівський заказник. Він розташований на схилах Розточчя, а його букові ліси створюють надзвичайно мальовничі ландшафти.

В межах Сокальського району між селами Пісочне, Шихтері, Тудорковичі та Угринів розташований заказник «Федорівка» на території якого охороняються дубові та соснові ліси, що розташовані у долині річок Західний Буг і Варяжанка. У рельєфі заказника виділяють дві значновідмінних частини: північна, що являє собою рівнину Малого Полісся та південну, яка є слабохвилястою і є перехідною смугою між Малим Поліссям і Розточчям. Рослинний покрив представлений переважно луковою та луговою рослинністю, зокрема частково лісовою.

На межі Сокальського та Радехівського районів біля села Комарів, що знаходиться на південний-схід від районного центра м. Сокаль знаходиться заказник «Великий Ліс». Він знаходиться у межах Малого Полісся. Основними формаціями цього лісу є сосново-грабовий дубняк та дубово-ясенново-чорновільшняк. Супутньою деревною рослинністю є ялина, липа,

береза, берест.

Ще одним цікавим заказником є ентомологічний заказник «За гора». Він розташовується у Жовківському районі між селами Мокрот та Скварява. На його території охороняється унікальне для України угруповування комах.

В цю ж категорію природних та природно-заповідного фонду, що має перспективи використання в туристичній сфері є парки-пам'ятки садово-паркового мистецтва місцевого значення – це «Парк XVIII століття, що знаходиться на західній околиці села Надичі Жовківського району, «Замковий парк», що знаходиться на околиця Жовківської фортеці Жовківського району, який було закладено у XVII ст., а також «Парк XVIII століття», що розташований в селі Тартаків Сокальського району.

На території північної частини Львівської області є значна кількість історико-культурних туристичних ресурсів. Туристичною «Меккою» цього регіону є місто Жовква, що розташоване північніше Львова на відстані 25 км. Це місто виникло на околицях поселення Винники за зразком архітектурної концепції «ідеальне місто». Поселення Винники вперше в літописах згадується 1368 р. Офіційно сучасне м. Жовква було закладене 1597 р. Першим його власником був гетьман Станіслав Жолкевський. У 1603 р. він отримав дозвіл польського короля надати назву міста в свою честь. Після цієї події місто активно розвивається і деякий час було резиденцією польських королів. В місті було побудовано багато цікавих архітектурних споруд, які досить добре збереглися до наших днів. Як наслідок, у 1994 р. центральній частині міста було надано статус Державного історико-культурного заповідника. На сьогоднішній день на його території нараховується 55 пам'яток світового, національного та регіонального значення. Тривалий час Жовква є претендентом на внесення до списку світової спадщини ЮНЕСКО.

Серед найбільш видатних архітектурних та історико-культурних пам'яток міста є: площа Вічева (ринкова), замок, костел Святого Лаврентія, Домініканський та Василіанський собори.

Одним із визначних історико-культурних об'єктів є Ринкова площа, що розташована у місті Жовква. Територія для будівництва площі Вічевої була закладена ще у XVI ст. при будівництві Жовківського замку. Архітектурний ансамбль був представлений оборонними стінами, казематами, бойовими галереями, які прекрасно доповнювали Глинська та Звіринецька міські брами. На жаль, в ході історичних подій, у 1941 р. значна частина композицій була зруйнована. До нашого часу збереглись підвали колишніх споруд, котрі було знайдено під час археологічних розкопок. Зокрема, біля цього місця був встановлений пам'ятний знак, котрий означає, що саме тут повинен стояти пам'ятник Тарасу Григоровичу Шевченко.

Надзвичайно цікавою пам'яткою архітектури є Жовківський замок, засновником якого справедливо вважають Станіслава Жолкевського. Будівництвом, яке тривало з 1594 по 1606 рр. займались видатні архітектори того часу Павло Римлянин, Амвросій Прихильний та Петро Бобер, котрі приїхали на запрошення господаря міста – гетьмана Жолкевського. Колись біля замку знаходився сад, який за легендами, належав дружині Жолкевського. Зокрема, на фасаді замку можна було побачити фігури перших власників Жовкви (Жолкевських, Даниловичів, Собельських та Радзвигів), котрі власне і проживали в замку в періоди свого правління містом. До нашого часу збереглися деякі елементи композиції замку, а саме зал для прийомів (теперешній зал для конференцій), скарбниця та приватні покої господарів.

Визначною сакральною пам'яткою м. Жовкви вважається костел Святого Лаврентія. За даними, будівництво костелу було розпочате у 1606 р., а завершилося у 1618 р. Його основою став штучний насип, що зробили полонені турки. Згодом він став родовим мавзолеєм родини Жолкевських. На сьогоднішній день, за кількістю поховань видатних діячів Польської держави, він є одним із провідних центрів польського народу. Поблизу собору знаходиться дзвіниця, яка через неухважність будівельників вийшла трішки нахилена, через що отримала назву «Мала Пізанська вежа». Звісно, завдяки

активному спонсоруванню зі сторони Польщі, ми можемо побачити діючий Парафіяльний костел Святого Лаврентія римо-католицької церкви.

Домініканський собор (храм Святого Великомученика Йосафата) був споруджений на межі XVI-XVII ст. За період свого існування собор тричі потерпав від пожежі і лише на четвертий раз, за сприянням Теофілії Собельської, монастир збудували із каменю в якості надгробків для неї та її сина Марка. Надгробки, котрі були споруджені Андреасом Шлютером у другій половині XVII ст. збереглися і до сьогодні. Зокрема збереглися рештки північно-східного муру, Львівської брами та три дзвони цього храму – Марія, Яцек і Домінік. Вже декілька років триває реставрація внутрішньої частини храму, проте це ніяк не заважає священникам проводити службу.

За сприянням гетьмана Станіслава Жолкевського у XVI ст. також було споруджено і монастир отців Василян (Храм серця Христового). Саме сюди, на вимогу Жолкевського, у 1691 р. були передані мощі Івана Сучавського із Молдавії. На сьогоднішній день зберігся розпис церкви, котрий ототожнюють з українським бароко і водночас зауважують його неповторність, виконаний Юліаном Боцманюком.

Крехівський монастир, котрий розташований у с. Крехів Жовківського району був побудований у 1613 р. за сприянням ченців Києво-Печерської Лаври (Сильвестра та Йоіла). Ченці, які в той час проживали у печері, що знаходилась на схилах Розточчя, мали значний вплив на поширення релігії в регіоні, а тому гетьман Жолкевський вирішив збудувати для них церкву неподалік від печери. У 1721 р. монастир став греко-католицьким. У зв'язку з тим, що на цій території в цей час переважало уніатство, цей монастир швидко розбудовується та стає одним із центрів поширення греко-католицької віри. На сьогоднішній день, він залишається в трійці найбільш відвідуваних монастирів греко-католиками, а також одним із найколеритніших монастирів не лише греко-католицизму, а й всіх монастирів християнства в західній Україні.

У невеликому с. Тартаків поблизу м. Сокаль, що на Львівщині знаходиться палац XIX ст., котрий ще у XVII ст. став резиденцією польського магната Щенсного Казимира Потоцького. У цьому ж столітті Казимир Потоцький збудував ратушу та замок, які стали предтечею палацу. Саме у 1685 р. за проханням магната село Тартаків отримало статус містечка. На сьогоднішній день збереглися руїни палацу та парк біля замку, котрий відносять до парку-пам'ятки садово-паркового мистецтва місцевого значення. За переказами, цей парк був улюбленим місцем для прогулянок дружини Потоцького.

У першій половині XVI ст. у місті Сокаль Сокальського району Львівської області на березі Західного Бугу звели дерев'яну церкву (сучасна виправна колонія максимального рівня безпеки), в якій знаходилася чудотворна ікона Богородиці Сокальської. Згідно легендам, ця ікона була створена литовським іконописцем Яковом Венжиком. На жаль, у 1519 р. церква згоріла, проте ікону все ж таки вдалося врятувати. Після підпалу татар та довготривалої реконструкції церква потерпала від пожежі ще тричі. У 1951 р. монахи покинули місце проживання та забравши з собою ікону, перевезли її до Кракова. Повернулась ікона до Сокаля лише 30 вересня 2012 р., проте напередодні 27 березня 2012 р. вчетверте горить кляштора бернардинів, котра випалила весь дах старого монастиря.

У другій половині XVII ст. був перебудований замок Фелікса Казимира Потоцького на прохання його онука. Замок був виконаний у французького стилю і досить схожий на Версальський палац. Розташована ця історико-культурна пам'ятка у місті Червоноград (колишнє місто Кристинопіль), що на Львівщині. Замок оточений чималою кількістю штучних водоспадів та фонтанів. Зокрема, навколо Кристинопільського парку знаходився канал з водою, до якого направлена річка Солокія, яка власне і забезпечувала функціонування чотирьох фонтанів. Також річка поставляла воду на водоспад та впадала в величезну водойму-фонтан «Нептун».

Найдавнішою архітектурною спорудою м. Червоноград вважають церкву Святого Володимира (колишній костел Святого Духа), котра була споруджена у 1692 р. на кошти Юзефа Феліціана Потоцького. Костел був знаменитим своєю реліквією – мощами Святого Климентія. Як відомо, на стадії «піку» розвитку м. Червоноград, у костелі проживало від 10 до 12 монахів і декілька послушників. Незважаючи на те, що будівля неодноразово потерпала від пожеж, нею можна помилуватись і до сьогодні. На сьогоднішній день зберігся розпис XVIII ст. в інтер'єрі церкви. Як правило, сюжет більшості розписів становили сценки з життя святого Бернарда та інших видатних діячів цього ордену. Розписи належали пензлю придворного художника Франциска Селезія Потоцького-Станіславові Строїнському.

Церква Святого Юра, котра розташована у місті Червоноград Львівської області, була створена 30 липня 1763 р. на прохання магната Речі Посполитої – Франциска Селезія Потоцького. Проект церкви був представлений протоархимандритом Іпатієм Білинським того ж року. На Різдво Христове у 1764 р. перейшла до Свято-Юрської церкви чернеча братія із сусіднього Волсвинського монастиря зі своїм настоятелем отцем Теодозієм Грегоровичем, який власне і став першим ігуменом. Кристинопільський монастир почав відігравати важливу роль у житті церкви. Підтвердженням цього є той факт, що до нього було долучено два сусідських монастиря, а саме Волсвинський та Городищенський. Зокрема, місійна та катехизаційна діяльність охоплювала три єпархії – Холмську, Володимирську та Луцьку.

Дерев'яний костел Святого Миколая, який розташований у м. Белзі Сокальського району був зведений у XIV ст., проте вже з XVI ст. розпочинається будівництво кам'яного костелу, до якого прибудували ідентичні келії жіночого монастиря, дзвіницю та оборонну стіну. Будівництво завершилося у 1743 р. На сьогоднішній день, церква Святого Юра знаходиться під опікою ЮНЕСКО та належить греко-католицькій громаді.

Костел Внебовзяття Пресвятої Діви Марії, який розташований у

містечку Угнів Сокальського району Львівської області є маловідомим костелом доби раннього бароко. Фундатором мурованого костелу в Угневі вважають любачівського каштеляна Христофора Дуніна та його дружину Маріанну зі Зборовських. Будівництво костелу розпочали у 1683 р. у стилі раннього бароко за проектом Войцеха Ленартовича. Неодноразово вводилося в обіг помилкова дата будівництва костелу, проте і досі точну дату назвати неможливо. Як відомо, вдова Маріанна Дуніна заклала при костелі у 1698 р. дім для вбогих, записала 1500 золотих на новий вітвар, щорічно по 100 золотих на свічки, прикраси тощо до вівтара діви Марії Вервечкової. Самого ж Дуніна поховали у костелі, де ще у 1930-х роках висів його похоронний портрет.

Церква Святого Миколая розташована у селі Княже Сокальського району Львівської області. Вона була побудована ще у 1782 р. за кошти Ігнатія Цетнера та добровільних пожертв парафіян. Досить цікавим є той факт, що до сьогоднішнього до ризниці не зробили нормальних бетонних сходів, а стоять тимчасові дерев'яні. Незважаючи на те, що у 2006 р. стіни церкви були оббиті пластиковою вагонкою, можна зауважити, що у минулому стіни були блакитного кольору.

Туристичні ресурси Жовківського та Сокальського адміністративних районів Львівської області, на сьогоднішній день активно використовуються у туристичній галузі регіону. В першу чергу це відноситься до м. Жовкви. Багато туристичних фірм Львівщини та України пропонують туристам відвідати це місто, адже тривалий час воно було резиденцією польських королів і як наслідок, на сьогоднішній день тут нараховується понад 55 екскурсійних об'єктів. Такої кількості немає жоден малий (за кількістю населення) адміністративний район України.

По території м. Жовква проводяться як загальнонаукові, так і вузькотематичні екскурсії. Однією із складових розвитку туристичної галузі цього регіону є акцент на релігійний туризм. В межах міста та поблизу нього розташовані сакральні паломницькі об'єкти греко-католиків, католиків,

православних та іудеїв. Крім того, значною популярністю користується так звана «Мала Пізанська вежа», що знаходиться на території Парафіяльного костелу Святого Лаврентія римо-католицької церкви, в якій за невідомих причин верхівка дзвіниці має певний нахил від вертикалі.

Туристичною «родзинкою» Львівської області є Крехівський монастир Святого Миколая отців Василян, який на сьогоднішній день є одним з найбільш відвідуваних монастирів Львівської області, тому що він є одним із головних духовних центрів греко-католицизму на території України. Крім того, поруч (на відстані 2,1 км) знаходиться Яворівський НПП з унікальними ярово-балковими ландшафтами «Розточчя». Особливо красиві ці місця весною та осінню, які приваблюють значну кількість туристів. Регіон має досить непогану туристичну інфраструктуру. На його території є цілий ряд готелів, мотелів, баз відпочинку, що в повній мірі задовільняють потреби туристів. При цьому слід відмітити, що заклади розташування туристів знаходяться не лише в містах та селищах регіону, але, навіть, у селах.

Класичним прикладом є с. Туринка, де розташовані декілька готелів, що надають не лише послуги розміщення, але й харчування та організацію різноманітних екскурсій та інших послуг (риболовля, грибництво і т.д.). Як висновок, можемо констатувати, що наявні туристичні ресурси регіону активно використовуються в туристичній галузі.

У табл. 2.2.1 наведено SWOT-аналіз перспектив розвитку велосипедного туризму у Жовківському та Сокальських районів Львівської обл.

Проаналізувавши дані наведені у табл. 2.2.1, ми бачимо, що переваг в його розвитку більше, аніж недоліків, а тому враховуючи європейський досвід підтримки здорового способу життя, досліджені райони регіону є перспективними для розвитку різних видів туризму, в тому числі і велосипедного туризму.

Тому, у наступному підрозділі нами буде розроблено велосипедні тури по даним районам Львівської обл.

Таблиця 2.2.1

SWOT-аналіз перспектив розвитку велосипедного туризму у
Жовківському та Сокальських районів Львівської області [складено автором]

S (Strengths) – сильні сторони	W (Weaknesses) – слабкі сторони
<ul style="list-style-type: none"> – близькість (25 км) до найбільшого туристичного міста України – Львова, як потенційного та потужного джерела туристів; – транспортна доступність – через територію регіону проходить траса Київ-Львів-Рава-Руська, що дає можливість активно залучати іноземців як туристів; – на достатньому рівні розвинута туристична інфраструктура: на цій території готелі, мотелі, бази відпочинку є не лише в містах і селищах, але і в невеликих селах; – в регіоні активно розвивається сільський зелений туризм, що є надзвичайно привабливий для велотуристів так як більшість із них відноситься до бюджетних категорій; – достатня кількість різноманітних туристичних ресурсів; – різноманітність ландшафтних структур; – на цій території тривалий час співіснують три релігійні культури, що сприяло розвитку та збереженню різноманітних архітектурних та культурних споруд. 	<ul style="list-style-type: none"> – практично повна відсутність спорядження в регіоні (велосипедів) для здійснення велопоходів; – повна відсутність на сьогоднішній день пунктів прокату велосипедів; – недостатній рівень розрекламованості наявних туристичних ресурсів; – в регіоні практично відсутні туристичні агентства, що займаються пропагандою та розвитком місцевого туризму; – практично відсутня зацікавленість органів влади у розвитку не лише велосипедного туризму, а й туризму в цілому, адже більшість екскурсій в даному регіоні здійснюється завдяки Львову та інших міст; – сезонність – на відміну від інших видів туризму, він здійснюється переважно в період з квітня по жовтень; – відсутність велосипедних доріжок та маркування маршрутів.
O (Opportunities) – можливості	T (Threats) – загрози
<ul style="list-style-type: none"> – туристична галузь регіону має сприятливі умови для розвитку різних напрямків туризму, в тому числі велосипедного; – розвиток велосипедного туризму не вимагає значних капіталовкладень, а тому він може розвиватися завдяки малим та середнім туристичним підприємствам; – переважання рівнинного характеру території, а також значна залісненість території є позитивним фактором для розвитку велосипедного туризму в комплексі із сільським зеленим. 	<ul style="list-style-type: none"> – на сьогоднішній день загроз не виявлено.

2.3 Розробка велосипедного туру по Львівській області

Велоекскурсія вихідного дня Львів – Жовква – Крехів – Добросин – Львів.

1. Коротка характеристика (програма) туру.

1-й день.

Велосипедний маршрут розпочинається на околиці м. Львів, де існує розвинута мережа прокату велосипедів які обладнані супутниковими системами контролю за їх переміщенням.

Одразу за зупинкою «Галицьке перехрестя» розпочинається міжнародна дорога Е 375, а в національній класифікації – М 09. Особливістю цієї траси є те, що вона має широкі (до 3 м) узбіччя, які постійно вирівнюються, що полегшить рух. Крім технічної зупинки, по дорозі рекомендуємо зупинитись в с/т Куликів, розташоване за 14 км від обласного центру. Куликів, заснований на землях давньоруського поселення з ймовірною назвою Бош, вже у XV ст. був потужним містом-твердинею. У 1469 р. перемишльський стольник Миколай Гербурт надав йому міські права, 1569 р. воно отримало магдебурзьке право, яке було підтверджене у 1690 р. Тут рекомендуємо відвідати костел Святого Миколая. Відомо, що перший костел у Куликові було збудовано ще в далекому 1399 р. До речі, саме згадка про костел є першим письмовим документом про містечко, і тому офіційно роком заснування Куликова вважається 1399 р. Цей документ говорить, що галицький архієпископ Якуб Стрепа закріплює земельний наділ за куликівським костелом. Той храм був центром парафії. Оскільки костел був дерев'яним, то довго він не простояв. У 1538 р. на його місці будується новий мурований оборонний костел св. Миколая. Храм було зведено в стилі пізньої готики, а фундатором будівництва став тодішній власник Куликова Микола Гербурт Одновський. У 70-80 роки XVI ст. до костелу було прибудовано дві симетричні каплиці.

Варто відвідати також краєзнавчий музей та музейну кімнату Богдана Ступки. Крім того містечко має і відповідну туристичну інфраструктуру – від кафе, ресторанів до готелю 3***. Після відпочинку, маршрут до м. Жовква можна продовжити двома варіантами по автомобільній дорозі (вищеназваній) або ж вздовж залізничної колії з наслідку якої відкривається чудові краєвиди на меліоративну систему р. Ременівка.

Відстань від смт Куликів до м. Жовква по автомобільній дорозі – 11 км, вздовж залізниці – 13 км. По прибутті поселення в міні-готелі (на вибір).

Після відпочинку ввечері рекомендуємо прогулятись по великій площі Вічева (Ринкова), де заодно можна побачити понад 50 пам'яток архітектури та історії. Всі вони розташовуються на відстані не більше, ніж 1 км від центра міста.

2-й день.

Зранку рекомендуємо відвідати або ж церкву Трійці або костели Домініканський, або Святого Лаврентія у м. Жовква (на вибір). Після цього по автомобільній дорозі місцевого значення продовжуємо наш шлях до с. Глинськ. За межами села рекомендуємо повернути на дорогу, що веде до с. Скварява, а на його околиці по ґрунтовій дорозі вирушаємо до с. Крехів. Саме тут відкривається чудові ландшафти північно-східних схилів Розточчя які відносяться до Яворівський національного природного парку.

Яворівський національний природний парк – це мальовничий куточок природи неподалік Львова з унікальними природними комплексами, історичними та культурними осередками європейського й світового значення. Парк є частиною міжнародного біосферного резервату «Розточчя», що простягається на території Польщі та України, під егідою ЮНЕСКО. Яворівський національний природний парк є одним із чотирьох транскордонних біосферних резерватів в Україні, територія якого серед найвідвідуваніших. Тут перетинаються природно-кліматичні ознаки трьох регіонів: Поділля, Полісся та Карпат. Через парк проходить Головний

Європейський вододіл, на схилі якого починаються річки, що впадають або в Чорне, або в Балтійське море.

Яворівський національний природний парк характеризується неабияким різноманіттям екосистем, включаючи заболочені території, озера, річки та ліси. Останні складаються з рідкісних сосново-буково-дубових угруповань, які зустрічаються в Україні лише в регіоні Розточчя та Криму. Ці ліси служать домівкою для різноманітних тварин, зокрема сарни європейської, горностая та сови довгохвостой. На території площею 7108 га охороняється природа України. У парку створено Центр розведення та збереження виду диких коней, які генетично пов'язані з тарпаном, що раніше жив в Україні, але вимер понад 100 років тому. Зараз у парку утримують вісім коней. Центр можна відвідувати і навіть покататися на цих конях.

Парк також відкриває для відвідувачів захоплюючі історичні, релігійні та національні традиції регіону. Тут можна ознайомитися із численними баталіями воєн протягом останніх століть, відвідати центри релігійного паломництва, а також навчитися розписувати яворівську забавку, виготовляти воскову свічку чи ляльку-мотанку [46].

Частина дороги буде проходити безпосередньо лісовим масивом з значними підйомами та спусками, але разом з тим це дасть змогу частково сховатися від палючого сонця. З цих схилів відкриється також вид на Крехівський греко-католицький чоловічий монастир. Монастирний комплекс розташований за 3 км від с. Крехів, серед вкритих буково-сосновими лісами пагорбів Розточчя, біля підніжжя гори Побійної. Сюди входять: церква св. Миколая, дзвіниця, корпуси келій, господарські будівлі та давні оборонні мури з вежами. За народними переказами, монастир заснували монахи Києво-Печерської лаври Іоїл та Сильвестр. Вони поселились у видовбаних в скелі келіях, а на вершині збудували каплицю Покрови та поруч – каплицю Петра і Павла. Скеля з часом отримала назву Скала Іоїла. Весь ансамбль забудови монастиря зі садом і чудовим зеленим ландшафтом можна оглянути тепер зі

спеціальної галереї, яка розміщена на відбудованій (за гравюрою Д. Онкевича) монастирській брамі з надбрамною церквою.

Крехівський монастир здавна славився своїми відпустами. Сюди прибували прочани з близьких і далеких країв. У XVII-XVIII ст. Крехів притягував паломників з-понад Дніпра, Дону, Волощини, з далекої Греції та Криту. Після повернення в 1990 р. до монастиря отців василіан давні традиції відроджуються. Тепер, як і колись, тисячі віруючих приходять до Крехівського монастиря, зокрема на літнього Миколая (20-22 травня). Поруч з комплексом відновлено Хресну Дорогу, що прямує від монастирських стін, з південних уступів гори Побійної, на її вершину. Зведена у 1938 р. каплиця Гробу Господнього (архітектор І. Филевич), якою завершується хода прочан.

Монастирний комплекс належить до Чину св. Василія Великого (або св. Йосафата). До слова, чин – це об'єднання ченців, що живуть в монастирі за єдиним уставом, мають спільне керівництво та матеріальні засоби, допомагають один одному. Чин отців василіан живе за правилами, які в IV ст. уклав Отець Церкви Василій Великий. Як об'єднання монастирів орден василіан постав у 1617 р. завдяки зусиллям митрополита київського Йосифа Веляміна Рутського і св. Йосафата Кунцевича, архієпископа Полоцького (звідси інша назва). Головні напрямки служіння цього ордену – місійна і пасторальна праця, духовний провід молоді та видавнича діяльність.

На теренах України нове покоління василіан очолив Андрей Шептицький. Оновлений василіанський чин поступово почав займати більші монастирі Галичини. Напередодні Другої світової війни, у 1939 р., василіанське чернецтво Галицької землі мало 18 монастирів і понад 400 монахів. Після так званого Львівського собору 1946 р., діяльність ординців, як й усієї Української греко-католицької церкви (УГКЦ), була заборонена. 350 ченців вивезли до Сибіру. Незважаючи на великі втрати, чин активно діяв у період підпілля УГКЦ. Орден василіан продовжував розвиватись у Канаді, США, Бразилії та Аргентині, де нині налічується 31

монастир і близько 250 монахів. У Галичині василіани відновили свою діяльність у 1989 р. Тепер їм належать Онуфрієвський монастир у Львові та Крехівський – біля Жовкви. Слід згадати, що у крехівському духовному центрі розміщений новіціят – місце, де перші два роки проводять ті, хто вирішив присвятити своє життя Богу як монахи, навчаючись і звикаючи до чернечого життя [47].

Загальна відстань від м. Жовква до Крехівського монастиря по цій дорозі становить 15,5 км, із них майже 8 км по асфальтовій дорозі, а решта по ґрунтовій.

Після відвідин монастиря рекомендуємо проїхати ще 2,1 км на початок території Яворівського національного природного парку, де знаходиться цілюще джерело, а також невелика печера, в котрій жили перші монахи. Територія навколо джерела помережена глибокими ярами (до 30 і навіть більше метрів).

Після обіду та відпочинку здійснюємо невеликий переїзд через с. Кулин до залізничної станції Добросин, що знаходиться на залізничній лінії Львів – Рава-Руська і електропоїздом повертаємось до м. Львова.

2. Основні дані для проектування туру з прийому туристів.

Тривалість туру складає 2 дні/1 ніч.

Категорія складності велотуру – I к.с. Рівень підготовки: новачок-аматор – тур розрахований на велосипедистів, які впевнено тримаються у сідлі та вільно проїжджають до 20 км за одну поїздку. Кілометраж: до 100 км.

Розміщення. Для організації туру використовуються зручні, комфортабельні міні-готелі розташовані м. Жовква.

Чисельність групи – 6 осіб, вік не менше 18 років, сімейний стан різний, розрахований на людей із середнім рівнем доходу. Тур не рекомендується людям, що мають проблеми зі здоров'ям, пов'язані з серцево-судинними захворюваннями.

Супровід. Група забезпечена супроводом 1 провідника-механіка з боку

туристичної фірми.

Транспортне забезпечення. Туристи самостійно орендують велосипеди у м. Львів.

Харчування. У турі передбачено 2-х разове харчування, яке включено до вартості туру – сніданок та вечеря у міні готелі; обід на природі за маршрутом – сплачується самостійно.

3. Калькуляція туру (табл. 2.3.1).

Таблиця 2.3.1

Калькуляція туру «Велоекскурсія вихідного дня Львів – Жовква – Крехів – Добросин – Львів» [складено автором]

№ з/п	Найменування витрат	Ціна, грн	Кількість	Формула	Загальна сума, грн
1	Проживання, сніданок, вечеря (2-х містний номер) в міні-готелі	600	3 номеру, 1 доба	$V_{пр} = \text{Ціна одного номера} * \text{Кількість номерів} * \text{Кількість днів проживання}$	1800
2	Заробітна плата супроводжуючого провідника-механіка	600	2	$V_{з} = \text{Денна ставка} * \text{Кількість днів роботи}$	1200
3	Накладні витрати	-	10 %	$V_{н} = (п1 + п2) * 10\% / 100\%$	300
4	Страховання туристів від нещасних випадків на транспорті	50 грн турист/день	група 6 осіб	$V_{с} = \text{Вартість 1 доби} * \text{Кількість діб} * \text{кількість туристів}$	600
5	Прибуток	-	20 %	$\text{Ціна} = 20\%/100\% * (п1 + п2 + п3 + п4)$	780
6	Загальна вартість туру	-	-	$V_{тз} = п1 + п2 + п3 + п4 + п5$	4680
7	Ціна путівки на 1 особу	-	група 6 осіб	$\text{Цп} = V_{тз} / \text{Кількість осіб}$	780

До наведено у табл. 2.3.1 варто зазначити, що до вартості путівки не входить:

– прокат велосипеда, шолома, вело багажники – 300 грн комплект на 2 дні на 1 особу;

– прокат особистого спорядження (намет, килимок, спальник) – 100 грн комплект на 3 дні на 1 людину;

- квитки на потяг.

Отже, вартість 1 путівки складе 780 грн.

Туристам рекомендується мати з собою:

- зручний (спортивний, туристичний) одяг і взуття; вітрозахисну і водонепроникну куртку або накидку від дощу;
- кепка, панама, бафф або інший головний убір;
- теплий светр (полар);
- маленький (міський) рюкзак, в який можна покласти частину особистих речей;
- ємність для води (пластикові пляшки);
- фотоапарат.

Ключовим моментом після розробки туру є приділення уваги його просування на ринку. Просування туристичного продукту – комплекс заходів, направлених на ознайомлення клієнтів з суттю, перевагами даного продукту з метою його реалізації. Просування туристичного продукту може здійснюватися наступними шляхами: реклама, стимулювання збуту, персональний продаж, зв'язки з громадськістю.

У комплексі заходів з просування турпродукту значне місце посідає реклама. Реклама у сфері туризму більш актуальна, ніж у будь-яких інших галузях. Рекламна діяльність – це оплачена форма неособистого представлення тур продукту і формування попиту на нього, а також створення іміджу туристичного підприємства. Рекламна кампанія опирається на діяльність спеціалістів, які володіють значним арсеналом прийомів актуалізації потенційного попиту і трансформації його в реальний. Це, в першу чергу, пов'язано з специфічними властивостями турпослуг (невідчутність, нездатність до зберігання, невідривність процесу виробництва і споживання).

Типові видами реклами у туризмі: інформативна (сповіщає про нові туристичні продукти з метою створення первинного попиту, формує імідж туру та імідж фірми, коректує уявлення про діяльність фірми); переконуюча

(діє на підсвідомість людини, спонукає до придбання продукту, сприяє росту продаж, змінює відношення до тур продукту, протидіє конкурентним пропозиціям); нагадуючи (нагадує споживачу про існування добре відомого туру, підтримує попит і підтверджує імідж).

Складність реклами туристичного продукту полягає у тому, що вона повинна одночасно відобразити ряд моментів: 1) різноманітність за сегментами попиту (для дитячого віку, для середнього класу, для VIP- клієнтів тощо); 2) різноманітність місць подорожей (традиційні маршрути і нові напрямки); 3) різні види туризму (спортивний, оздоровчий, ознайомчий тощо).

У ролі потенційних споживачів реклами виділяють три категорії партнерів та груп населення: 1) ті, хто відчуває потребу у продукті реклами і шукає інформацію про цей продукт; 2) ті, хто знаходиться у стані невизначеності і байдужості щодо предмета реклами; 3) ті, хто відчуває потребу, але за тих чи інших причин негативно відноситься до предмету реклами. Завданням рекламодавців є перетворити цих трьох категорій з потенційних споживачів у реальні.

Засобами реклами у туризмі є преса, телебачення, радіо, книжкова реклама, зовнішня реклама, виставки, буклети, каталоги, сувенірна реклама, прямі поштові відправлення тощо. Кожний засіб має свої переваги та недоліки. У процесі розробки стратегії просування продукту важливим є правильний вибір необхідного засобу з метою отримання бажаного ефекту від вкладених на просування коштів. На даний час у туризмі найбільш поширеним засобом є преса, оскільки блочні оголошення мають відносно низьку вартість.

Перед початком створення рекламного матеріалу необхідно знати причини купівлі туристичних продуктів. Основними причинами, які спонукають до купівлі чи зацікавленості тур продуктом є:

- ціна – вона повинна бути доступною для споживача;
- здоров'я – тур розглядається як оздоровча програма, яка дає можливість змінити вид занять, клімат, оточення;

- соціалізація – шанс побути з друзями, родиною чи в іншому колективі;

- статус – можливість підняти себе у власних очах та в очах своїх колег.

Участь у спеціалізованих виставках та ярмарках надає туристичному підприємству широкі можливості одночасного поширення і отримання широкого спектру економічної, організаційної, технічної і комерційної інформації при відносно доступній її вартості. Спеціалізовані туристичні ярмарки в Україні проводяться за традицією двічі на рік перед початком літнього та зимового сезонів. Участь у виставках та ярмарках є комплексом таких засобів і прийомів просування товарів і послуг, як реклама (друкована, щитова та ін.), пропаганда, особистий продаж, стимулювання збуту (роздача сувенірів, надання знижок, лотереї, конкурси).

До не рекламних методів просування туристичних продуктів відносяться:

- особисті (персональні) продажі, що здійснюються через турагента;
- пряме розсилання інформації і робота з різними базами даних;
- прямий маркетинг (телефонний маркетинг);
- стимулювання збуту шляхом пропозиції купонів на знижки, розігрування призів;

- пропаганда та організація непрямой пропозиції (організація культурних заходів з запрошенням представників масової інформації, де поширюється інформація про тури фірми) [18].

Отже, використовуючи засоби просування туристичних послуг та ґрунтуючись на виборі оптимальної стратегії збуту, туристичні підприємства можуть здобувати конкурентні переваги над іншими, збільшуючи частку на ринку та підвищуючи лояльність кінцевих споживачів.

ВИСНОВКИ ТА ПРОПОЗИЦІЇ

Проведений аналіз світових тенденцій розвитку велотуризму та стану розвитку велотуризму у Львівській області дозволив зробити висновки про те, що на даний момент даний вид туризму перебуває в стадії становлення. Основними акторами забезпечення розвитку велотуризму є громадські організації, асоціації, які ініціюють заходи з розвитку велоруху. Львівщина – регіон, у якому є все необхідне для розвитку велотуризму на сучасному рівні: потужний туристично-рекреаційний потенціал, продумані маршрути, прокат туристичного спорядження та ін.

З метою ефективного використання потенціалу галузі туризму Львівщини для розвитку велосипедного туризму необхідно вжити заходи щодо:

- використання механізмів державно-приватного партнерства, у формі концесій, для реалізації проектів з модернізації туристичної й транспортної інфраструктури, освоєння природних ресурсів, реконструкції, збереження та реставрації культурних пам'яток;
- проведення заходів спортивного та гуманітарного характеру з метою забезпечення розвитку внутрішнього туризму;
- реалізації регіональних програм розвитку інвестиційної діяльності на територіях, які володіють істотним туристично-рекреаційним потенціалом, через створення інвестиційних фондів, об'єктів інвестиційної інфраструктури;
- стимулювання розвитку системи підготовки, перепідготовки спеціалістів та підвищення кваліфікації кадрів у туристичній сфері, у т. ч. інструкторів зі спортивного туризму;
- популяризації можливостей і переваг туристично-рекреаційного комплексу регіону шляхом участі у регіональних, національних та міжнародних туристичних виставках, салонах, ярмарках, форумах.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Бейдик О. О. Рекреаційно-туристські ресурси України : методологія та методика аналізу, термінологія, районування. – К.: ВПЦ «Київський університет», 2001. – 395 с.
2. Богатов А. О. Організація спортивно-оздоровчого туризму. Навчальний посібник А. О. Богатов. – Одеса.: ПНПУ ім. К.Д. Ушинського, 2013. – 114 с.
3. Булашев А. Я. Спортивный туризм: учебник / А. Я. Булашев. – Харьков : ХГАФК, 2009. – 115 с.
4. 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/>.
5. Велосипедний туризм. Мандрівка.UA [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://sites.google.com/site/mandrivka.ua2015/home/velosipednij-turizm>.
6. Габчак Н. Ф. Можливості застосування досвіду Данії у розвитку велотуризму в місті Ужгород / Н. Ф. Габчак, Л. Ф. Дубіс // Географія та туризм: Наук. зб. Ред. кол.: Любіцева О.О. (гол. ред.) та ін. – К.: Альфа-ПК, 2019. – Вип. 47. – С. 45-57.
7. Голод А. Безпека регіональних туристичних систем: теорія, методологія та проблеми гарантування: монографія / А. Голод. – Львів: ЛДУФК, 2017. – 340 с.
8. Горбенко М. Вплив велосипедного туризму на здоров'я школярів / М. Горбенко // Проблеми активізації рекреаційно-оздоровчої діяльності населення : матеріали V Всеукр. наук.-практ. конф. – Львів, 2006. – С. 178-180.
9. Горбенко М. Фізична підготовка велотуристів до участі в походах I–II категорії складності / М. Горбенко // Фізичне виховання, спорт і культура

здоров'я у сучасному суспільстві : зб. наук. пр. – Луцьк, 2005. – Ч. 1. – С. 127-129.

10. Грабовський Ю. А. Спортивний туризм / Ю. А. Грабовський, О. В. Скалій, Т. В. Скалій: навчальний посібник. – Тернопіль: Навчальна книга – Богдан, 2009. – 304 с.

11. Департамент екології та природних ресурсів Київської ОДА. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://eko.koda.gov.ua/veloturizm-v-dendroparku-oleksandri/>

12. Європейська федерація велосипедистів (ECF) [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://ecf.com/>.

13. Жарська Н. Велотуризм як напрямок розвитку активного туризму / Н. Жарська, В. 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.

14. Жданович О. В. Велосипедний туризм : методичний посібник / О. В. Жданович. – Ужгород: Закарпатський Центр туризму, краєзнавства, екскурсій та спорту учнівської молоді, 2010. – 37 с.

15. Запотоцький С. Туристично-рекреаційний потенціал Львівської області: географічні особливості використання та відтворення / С. Запотоцький // Вісник Київського національного університету імені Тараса Шевченка . Географія. – 2018. – № 1(70). – С. 72-79

16. Заседка І. В. Можливості розвитку велотуризму в контексті Євро-2012 / І. В. Заседка // Географія та туризм. – 2011. – Вип. 13. – С. 111-116.

17. Заседка І. В. Розвиток велосипедного туризму в Україні як спеціалізованого виду туризму / І. В. Заседка // Географія та туризм. – 2013. – Вип. 25. – С. 124-131.

18. Засоби та технології просування турів [Електронний ресурс]. – Режим доступу: https://studopedia.com.ua/1_29634_tema--tehnologIya-prosuvannya-turIv.html.

19. Колотуха О. Теоретико-методичні засади спортивного туризму як виду спорту та активної рекреації / О. Колотуха [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://cutt.ly/fNvQmBp>

20. Концепція впровадження велосипедної мережі та відповідної інфраструктури в 2011-2020 роках. Львівська міська рада [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://cutt.ly/chZmETr>.

21. Львівська мерія опублікувала повну онлайн-карту велоінфраструктури міста. *Zaxid.net* [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://cutt.ly/dhZmobO>.

22. Мігущенко Ю. В. Проблеми та перспективи розвитку туристичної галузі Львівської області / Ю. В. Мігущенко // *Ефективна економіка*. – 2015. № 11 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.economy.nauka.com.ua/pdf/11_2015/91.pdf

23. Нагірняк А. Я. Львівщина як складова туристичної галузі України / А. Я. Нагірняк // *Економіка та суспільство*. – 2021. – Вип. 30 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://www.economyandsociety.in.ua/index.php/journal/article/download/643/617>.

24. Некрасов С. А. Проблеми та перспективи розвитку спортивного туризму в умовах незалежної України / С. А. Некрасов, І. С. Некрасов // *Матеріали наук.-практ. конф.; наук.-теор. зб. Переяслав-Хмельницького державного педагогічного університету ім. Г. Сковороди, Переяслав-Хмельницький, 2010*. – С. 192-193.

25. Павліш Л. В. Львівщина як перспективний регіон України для розвитку туризму / Л. В. Павліш // *Торгівля, комерція, підприємництво*. – 2013. Вип. 13. – С. 124-128.

26. Про курорти: Закон України від 05.10.2000 р. № 2026-III [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua>.

27. Про оздоровлення та відпочинок дітей: Закон України від 04.09.2008 р. № 375-VI [Електронний ресурс]. – Режим доступу:

<http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/375-17>.

28. Про охорону навколишнього природного середовища: Закон України від 25.06.1991 р. № 1264 (зі змін. та допов.) // Відомості Верховної Ради України. – 1991. – № 41. – С. 546.

29. Про природно-заповідний фонд України: Закон України від 16.06.1992 р. № 2465-12 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2456-12>.

30. Про туризм: Закон України від 15.09.1995 р. № 324/95-ВР // Відомості Верховної Ради України. – 1995. – № 31. – С. 241.

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

32. Редько В. Є. Міжнародний досвід популяризації велосипедного туризму / В. Є. Редько, Ю. С. Росошик // Інфраструктура ринку. – 2020. – Вип. 50. – С. 15-21.

33. Рекреаційний потенціал Львівщини. Статист. збірник. Головне управління статистики у Львівській обл. 2011 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: https://www.lv.ukrstat.gov.ua/ukr/publ/2011/ZB212010Y11_2.pdf.

34. Романів П. В. Аспекти організації велосипедного туризму у Тернопільській області / П. В. Романів [Електронний ресурс]. – Режим доступу: https://geography.lnu.edu.ua/wp-content/uploads/2015/03/gt_2012_21_14.pdf.

35. Савіцька О. П. Культурний туризм: реалії та перспективи у Львівській області / О. П. Савіцька, О. І. Федорович // Науковий вісник НЛТУ України. – 2014. – Вип. 24 (1). – С. 376-383.

36. Спортивні види туризму: навч. посібник / уклад. Т. І. Лясота. – Чернівці: Чернівецький нац. ун-т, 2019. – 181 с.

37. Стратегія розвитку туризму та курортів на період до 2026 року. Схвалено розпорядженням Кабінету Міністрів України від 16 березня 2017 р.

№ 168-р [Електронний ресурс]. – Режим доступу : zakon2.rada.gov.ua/laws/show/168-2017-р.

38. Тимошенко О. В. Сучасний рівень розвитку туризму у Львівській області / О. В. Тимошенко, А. О. Мельник // Вчені записки ТНУ імені В.І. Вернадського. Серія : Економіка і управління. – 2019. – Том 30. – № 6. – С. 82-86.

39. Топорков О. М. Забезпечення безпеки у велосипедному туризмі / О. М. Топорков, Є. В. Криничанський // Основи спортивного туризму в рекреаційній діяльності: збірник наукових праць. – Харків: Харківська державна академія фізичної культури, 2016. – С. 313-320.

40. AVK [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://avk.org.ua/rozvytok-veloturizmu/>.

41. Bo0k.net. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://bo0k.net/index.php?p=achapter&bid=17643&chapter=1>.

42. Brodyaga [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.brodyaga.org/content/356/566/>.

43. FacePla.net [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.facepla.net/the-news/3424-cities-for-cyclists.html>

44. Knowledge [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://knowledge.allbest.ru/sport/>.

45. Zaxid.net [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://zaxid.net/news/showNews.do?yevropeyskiy_tizhden_veloturizmu_v_pershe_proyde_v_ukrayini&objectId=1357923.

46. Яворівський національний природний парк [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://yavorivskyi-park.in.ua/pro-nas/pro-park/>.

47. Karpaty.info [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://www.karpaty.info/ua/uk/lv/lw/krekhiv/sights/basilian//>.