

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
ЛЬВІВСЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ
ВЕТЕРИНАРНОЇ МЕДИЦИНИ ТА БІОТЕХНОЛОГІЙ
імені С.З. ГЖИЦЬКОГО

Факультет менеджменту, бізнесу та публічного адміністрування

Кафедра туристичного бізнесу та гостинності

Допускається до захисту

«___» _____ 2025 р.

В. о. зав. кафедри _____

КВАЛІФІКАЦІЙНА РОБОТА

студентки Петрини Олени Андріївни

на тему:

**СТАН ТА ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ ВЕЛОСИПЕДНОГО ТУРИЗМУ
У ЛЬВІВСЬКІЙ ОБЛАСТІ**

на присвоєння кваліфікації – **Бакалавр з туризму**

Керівник роботи _____ к.г.н., доц. Терлецька О. В.

Львів – 2025

АНОТАЦІЯ

Петрина О. А. Стан та перспективи розвитку велосипедного туризму у Львівській області: Кваліфікаційна робота на здобуття першого (бакалаврського) рівня вищої освіти: (242 «Туризм») / ЛНУВМБ ім. С.З. Гжицького. Кафедра туристичного бізнесу та гостинності. Наук. кер.: О. В. Терлецька, к.г.н., доц. Львів, 2025. с. 55.

У роботі виділено сутність та класифікацію велотуризму. Досліджено нормативно-правове забезпечення. Узагальнено світові тенденції розвитку велотуризму. Проаналізовано туристичну інфраструктуру Львівської області для велотуризму. Виділено основні проблеми та інноваційні підходи до просування велотуризму у Львівській області.

Ключові слова: велосипедний туризм, веломаршрути, Львівська область, активний туризм, EuroVelo.

© О. А. Петрина 2025

© ЛНУВМБ ім. С.З. Гжицького 2025

ANNOTATION

Petryna O. A. State and prospects of development of bicycle tourism in Lviv region: Qualification work for the first (bachelor's) level of higher education: (242 «Tourism») / LNUVMB them S.Z. Gzhytskyi. Department of Tourism Business and Hospitality. Scientific supervisor: O. V. Terletska, PhD, Associate Professor. Lviv, 2025. p. 55.

The essence and classification of cycling tourism are highlighted in the qualification work. The regulatory and legal support is studied. The world trends in the development of cycling are generalized. The tourist infrastructure of Lviv region for cycling is analyzed. The main problems and innovative approaches to the promotion of cycling tourism in the Lviv region are highlighted.

Keywords: bicycle tourism, bicycle routes, Lviv region, active tourism, EuroVelo.

© O. A. Petryna 2025

© LNUVMB them S.Z. Gzhytskyi 2025

ЗМІСТ

ВСТУП	4
РОЗДІЛ 1. ТЕОРЕТИЧНІ ОСНОВИ ВЕЛОСИПЕДНОГО ТУРИЗМУ	7
1.1. Сутність та класифікація велосипедного туризму	7
1.2. Нормативно-правове забезпечення велосипедного туризму	12
1.3. Світові тенденції розвитку велосипедного туризму	16
РОЗДІЛ 2. АНАЛІЗ СТАНУ РОЗВИТКУ ВЕЛОСИПЕДНОГО ТУРИЗМУ У ЛЬВІВСЬКІЙ ОБЛАСТІ	26
2.1. Аналіз туристичної інфраструктури Львівської області для велотуризму	26
2.2. Основні проблеми розвитку велосипедного туризму Львівщини	30
2.3. Інноваційні підходи до просування велотуризму у Львівській області	38
ВИСНОВКИ	44
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ	47
ДОДАТКИ	50

ВСТУП

Актуальність теми: обумовлена потребою в розвитку сучасних форм туризму, які відповідають екологічним, економічним та соціальним викликам.

Велосипедний туризм стає одним із найбільш популярних видів активного відпочинку в усьому світі, що пов'язано з тенденціями до здорового способу життя, екологічної свідомості та активного проведення часу. Львівська область, з її унікальним поєднанням природних, історичних та культурних ресурсів, має значний потенціал для розвитку велосипедного туризму.

Кваліфікаційна робота присвячена дослідженню стану та перспектив розвитку велосипедного туризму у Львівській області. Велосипедний туризм є однією з перспективних форм активного відпочинку, яка поєднує фізичну активність, екологічність та можливість глибокого ознайомлення з природними й культурними особливостями регіону.

У роботі висвітлено теоретичні аспекти велосипедного туризму, його сутність, класифікацію та основні світові тенденції розвитку. Проведено аналіз природно-географічних, культурних і туристичних ресурсів Львівської області, які є базою для розвитку велотуризму. Окрему увагу приділено оцінці інфраструктури регіону, існуючих велосипедних маршрутів та основних проблем, які стримують розвиток цього виду туризму.

На основі аналізу визначено перспективи розвитку велосипедного туризму у Львівській області, зокрема вдосконалення туристичної інфраструктури, розробка нових маршрутів, впровадження інноваційних підходів до їх просування та активізація співпраці між державними і приватними організаціями.

Об'єктом дослідження є велосипедний туризм у Львівській області як специфічний вид активного відпочинку.

Предмет дослідження – стан розвитку, особливості організації, інфраструктурні умови та перспективи впровадження інновацій у сфері велосипедного туризму в межах Львівщини.

Мета дослідження – дослідити сучасний стан розвитку велосипедного туризму у Львівській області, виявити ключові проблеми та перспективи, а також запропонувати шляхи для вдосконалення інфраструктури та організації цього виду туризму з урахуванням потреб різних категорій туристів.

Завдання дослідження:

- дослідити сутність та кваліфікацію велосипедного туризму у Львівській області;
- охарактеризувати нормативно-правове забезпечення розвитку аналізованого виду туризму у регіоні;
- виділити світові тенденції розвитку велотурів;
- проаналізувати туристичну інфраструктуру Львівщини для розвитку велотуризму;
- виокремити основні проблеми розвитку велосипедного туризму в області;
- запропонувати інноваційні підходи до просування велотуризму у Львівській області.

Методи дослідження. У кваліфікаційній роботі використано такі методи дослідження: літературний, системно-структурний, порівняльного аналізу та порівняння, синтезу, описовий, статистичний, порівняльно-географічний, спостереження, експертне оцінювання тощо.

Результати роботи мають практичне значення для розробки стратегій розвитку велосипедного туризму, популяризації здорового способу життя та підвищення туристичної привабливості Львівської області. Адже, Європейський Союз та міжнародні організації активно підтримують ініціативи, спрямовані на розвиток екологічного туризму. Розробка та реалізація проєктів у сфері велосипедного туризму може залучити фінансові ресурси для розвитку регіону.

Обсяг і структура КР. Кваліфікаційна робота складається зі вступу, двох розділів, висновку та списку використаних джерел з 22 найменувань, 5 таблиць, 3 рисунків, 3 додатків. Матеріали роботи викладено на 55 сторінках, у тому числі основний текст займає 46 сторінок.

Апробація результатів. Петрина О. А. Світові тенденції розвитку велосипедного туризму. Дні студентської науки у Львівському національному університеті ветеринарної медицини та біотехнологій імені С. З. Гжицького, Львів 14-15 травня 2025.

РОЗДІЛ 1

ТЕОРЕТИЧНІ ОСНОВИ ВЕЛОСИПЕДНОГО ТУРИЗМУ В УКРАЇНІ

1.1. Сутність та класифікація велосипедного туризму

Велосипедний туризм є різновидом активного туризму, що базується на використанні велосипеда як основного засобу пересування. Цей вид туризму вирізняється такими характеристиками, як екологічна чистота, мобільність, позитивний вплив на фізичне здоров'я та гармонійна інтеграція в природне й культурне середовище.

Організувати веломандрівку можливо практично в будь-якому населеному пункті й у будь-яку пору року. Популярність цього виду відпочинку зумовлена його доступністю для людей різного віку – дітей, молоді та осіб похилого віку. Завдяки своїм оздоровчим і природоохоронним перевагам велосипедний туризм поступово здобуває все більше прихильників.

Рівень складності велоподоріжжя може коливатися від елементарних до високої складності, а маршрути зазвичай прокладаються з урахуванням можливостей велосипеда як засобу швидкого й гнучкого пересування. Велосипедист здатен пересуватися значно швидше за пішохода, зберігаючи при цьому свободу вибору напрямку. Протягом одного дня велотурист може подолати відстань у межах 60–150 км., що робить можливими короткотривалі подорожі до віддалених місць.

Цей формат мандрівок має низку переваг над іншими видами туризму. До основних його форм належать:

- велопрогулянки;
- спортивний велотуризм.

Основна відмінність між цими підвидами полягає в тому, що спортивні велопоходи орієнтовані на досягнення спортивних результатів, тоді як велопрогулянки передбачають спрощені маршрути без категоризації складності, поєднуючи фізичну активність із знайомством із природними та

культурними об'єктами. Хоча велосипедні та пішохідні маршрути часто перетинаються, велосипед дозволяє долати більші відстані та охоплювати більше пам'яток у межах того самого часу. Там, де може пройти пішохід, зазвичай здатен проїхати і велосипедист, а в разі неможливості – велосипед легко транспортувати вручну. Тому географічне охоплення велотуризму майже ідентичне до пішохідного туризму.

На рисунку 1.1 наведено критерії класифікації велосипедного туризму.

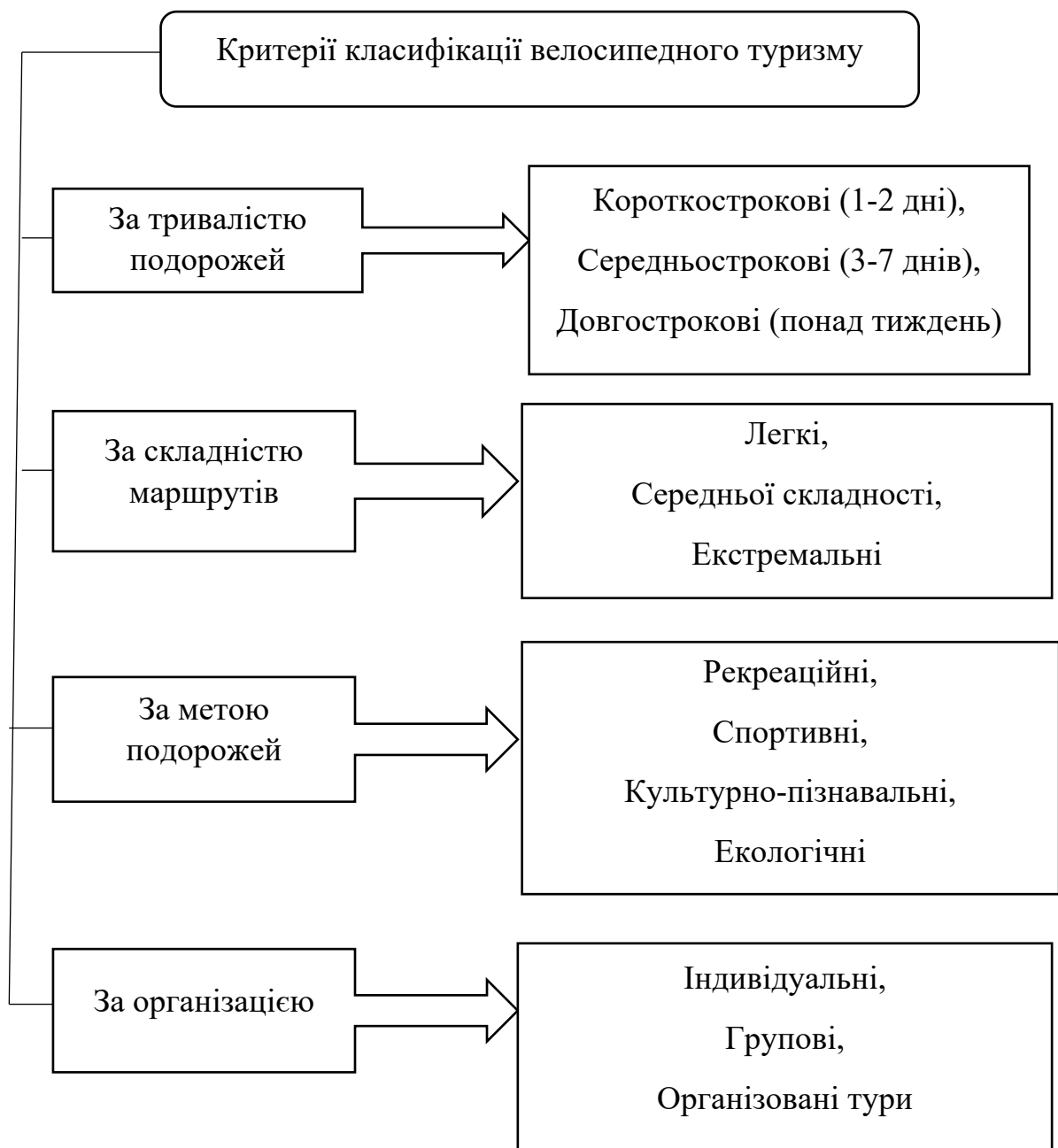


Рис. 1.1 Критерії класифікації велосипедного туризму

Джерело: сформовано автором на основі [10].

Велосипедний туризм умовно поділяють на кілька основних типів:

- Класичний передбачає рух організованої групи велосипедистів за заздалегідь розробленим маршрутом протягом декількох діб із ночівлею на відкритій місцевості. У таких подорожах можливе подолання природних бар'єрів і перешкод.
- Комбінований поєднує риси класичного й автономного туризму, коли учасники повністю самостійно організовують свою подорож, не звертаючись до туристичних фірм. Цей формат притаманний самодостатнім мандрівникам [10].

Науковці, зокрема М. Мальська, М. Гамкало та П. Романів, запропонували різні підходи до класифікації велосипедного туризму, виокремлюючи такі його види:

- Маршрутний (похідний) – орієнтований на учасників, які поєднують задоволення від їзди на велосипеді з комфортом під час зупинок. Туристи рухаються за маршрутом, але харчуються в кафе або ресторанах, а ночують у готелях чи кемпінгах.
- Спортивний – передбачає подолання складних маршрутів, іноді бездоріжжям, із акцентом на фізичну витривалість, швидкість і складність трас. Часто організовується у формі змагань або експедицій.
- Пізнавальний – це велосипедні подорожі з метою ознайомлення з культурними, історичними або природними об'єктами. Основна мотивація — відвідання пам'яток і нових місць.
- Пригодницький – зазвичай організовується спеціалізованими туристичними компаніями. Маршрут продуманий до деталей і передбачає зупинки біля туристичних об'єктів. Групу супроводжує технічний транспорт, що забезпечує логістику та безпеку [10].

Також науковці виділяють додаткові різновиди: традиційний, швидкісний, цивілізований, байкерський, рекреаційний та екстремальний велотуризм.

Одноденна подорож на велосипеді – це поїздка без ночівлі, зазвичай розпочинається вранці та закінчується поверненням додому того ж дня. Такий формат дозволяє охопити значну відстань за день.

Велопоходи вихідного дня організовуються переважно у суботу та неділю й передбачають щонайменше одну ночівлю в польових умовах або у туристичних базах.

Багатоденні велотури тривають понад 24 години, часто охоплюючи від 5 до 10 днів і більше. Такі поїздки вимагають ретельного планування маршруту, логістики та організації побуту в дорозі [10].

На рис. 1.2 представлено основні ознаки велосипедного туризму, виокремлені різними науковцями.

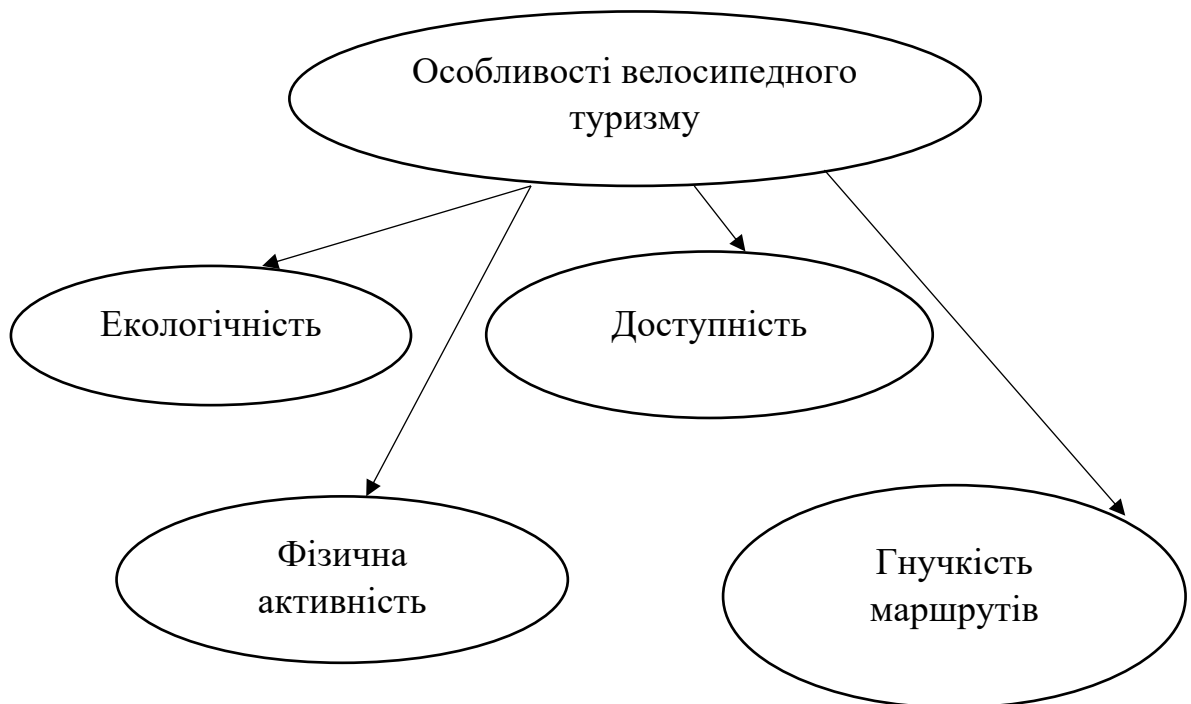


Рис. 1.2 Особливості велосипедного туризму

Джерело: сформовано автором.

Характерні риси велосипедного туризму:

- Екологічна безпечність: подорожі на велосипедах майже не шкодять довкіллю, що робить цей вид туризму одним із найекологічніших.

- Фінансова доступність: організація веломандрівок вимагає відносно незначних витрат, що робить їх привабливими для широкого кола людей.

- Фізична активність: такий туризм поєднує пізнання нових місць із руховою активністю, позитивно впливаючи на здоров'я мандрівників.

- Маршрутна варіативність: велотури можуть бути адаптовані до індивідуальних інтересів і фізичних можливостей учасників, що забезпечує гнучкість у плануванні подорожей.

В Україні існує ряд передумов для формування велотуристичних маршрутів:

- велика площа країни та значна природна різноманітність;
- наявність численних культурних, історичних і природних пам'яток, що становлять туристичну цінність.

Разом з тим, в Україні все ще залишається нерозвиненою інфраструктура, що обмежує комфортні умови для велосипедних туристів.

Попри це, велосипедний туризм має високий потенціал, особливо у місцевостях, багатих на природні та культурні ресурси. Прикладом може слугувати Львівська область, що поєднує мальовничі краєвиди, глибоку історико-культурну спадщину та достатній рівень туристичної інфраструктури, що сприяє популяризації велотурів.

Останнім часом в Україні активізувалися проекти, спрямовані на розвиток цього напрямку:

- ініціатива «ВелоКраїна»;
- проєкт «Зелений шлях»;
- участь у міжнародній мережі «ЄвроВело».

У межах цих програм створюється спеціалізована інфраструктура, яка підтримує розширення велосипедного руху, зокрема в Українських Карпатах. Умовно виділяють чотири регіони України, кожен з яких має свої особливості для розвитку велотуризму:

1. Кримський півострів – підходить для довготривалих маршрутів із ускладненим рельєфом, що потребує ретельного планування.
2. Західна Україна – приваблює природною красою: озерами, водоспадами, горами, а також має розвинену велосипедну інфраструктуру.
3. Центральна Україна – багата на історико-культурні об'єкти; маршрути доступні майже впродовж року, за винятком певних періодів у Поліссі (весняні паводки та літня спека).
4. Південно-східний регіон – вирізняється каньйонами, соляними родовищами та місцями, пов'язаними з козацькою історією; цей регіон має потенціал для розвитку екстремального велотуризму, який можна ефективно використовувати в туристичних продуктах через туристичні агентства [10].

На відміну від інших регіонів, Західна Україна вирізняється найкращими умовами для розвитку велосипедного туризму. Тут розташовано найбільше вело-дружніх готелів, сервісних майстерень для обслуговування велосипедів, а також передбачено зручні місця для паркування.

Як і в інших формах активного туризму, підготовку до велоподорожі слід починати з комплектації спорядження – це включає спеціальний одяг, зручне спортивне взуття, екіпірування та погоджені правила поведінки всередині групи.

Кожен учасник велотуру повинен:

- мати базові навички з обслуговування та ремонту велосипедного обладнання;
- впевнено орієнтуватися у процесі керування велосипедом;
- досконало знати правила дорожнього руху [2].

Веломандрівки по Україні зазвичай організовують із весни – починаючи з квітня чи травня – і до середини жовтня. Водночас існує практика зимових велозаїздів, хоча вони менш поширені. Такі тури бувають одноденними – в межах найближчих передмість або сільських територій – та багатоденними з ночівлею.

Досвід показує, що більшість таких маршрутів організовується самими велосипедистами: вони самостійно визначають тривалість, складність і логістику подорожі.

Формування групи учасників (оптимально 8–10 осіб) має враховувати рівень технічної обізнаності та фізичної витривалості кожного, з метою уникнення великих розбіжностей у підготовці [2].

Оскільки некомфортно перевозити речі у рюкзаку на спині, для тривалих подорожей зручніше використовувати легкі дорожні велосипеди, обладнані багажниками та спеціальними сумками [2].

Аналіз пропозицій на українському туристичному ринку демонструє, що переважна більшість велотурів організовується для груп із 7–10 учасників віком від 18 до 40 років. Середнє денне навантаження складає приблизно 40 км. Доволі часто такі тури поєднуються з іншими активностями, наприклад, з рафтингом, утворюючи комбіновані турпакети.

Можна зробити висновок, що завдяки створенню відповідної національної мережі туристичних шляхів в Україні, буде можливість інтегрувати їх у європейські велошляхи. Адже, чисте повітря, красиві пейзажі, пам'ятки архітектури та культури, скельні міста, печери, глибокі шахти – все це приваблює туристів. Зі Львова, для прикладу, варто обрати маршрут «ВелоКраїни», «Золоте кільце» і аж до Шацьких озер. З Києва вартий уваги кожен напрямок, це і «Софіївський парк», і тематичні тури Полтавщиною. На жаль, воєнні дії не дають можливості провадити туризм у східній Україні, але після війни дуже актуальними будуть тури – місця слави і звитяги Захисників України. До українського Криму можна буде дістатися із кожного куточка України. Адже, Україні є що показати європейцям і світу.

1.2 Нормативно-правове забезпечення розвитку велосипедного туризму

Велосипедний туризм має низку відмінних рис, що вирізняють його серед інших форм подорожей. Зокрема, він передбачає використання

складнішого спорядження – велосипеда, а також участь туристів у дорожньому русі. Це зобов'язує як кожного мандрівника окремо, так і групу в цілому, суворо дотримуватись чинних правил дорожнього руху. На відміну від інших видів туризму, велосипедні мандрівки охоплюють як типові туристичні об'єкти, так і спеціалізовані локації, характерні саме для цього формату подорожей [10].

Основні характеристики велосипедних маршрутів:

- динамічні подорожі, що передбачають подолання різного роду перешкод;
- можливість проходження великих відстаней за короткий час;
- насиченість подіями та новими враженнями.

Як один із популярних варіантів активного відпочинку, велосипедний туризм охоплює маршрути, що мають як загальну туристичну цінність, так і вузькоспеціалізоване призначення для веломандрівників. Всі маршрути, які пропонуються туроператорами, зазвичай мають маркування згідно з Карпатською системою кольорового позначення, а також Альпійською цифровою схемою.

Одним із прикладів реалізації такого підходу є проект FORZA, започаткований у рамках швейцарсько-української співпраці з розвитку лісового господарства. У Закарпатській області в межах цієї ініціативи було промарковано близько 230 км туристичних шляхів, що увійшли до складу маршруту «Закарпатський туристичний шлях» [10].

Також варто відзначити, що значну роль у розвитку велотуризму в Україні відіграють громадські ініціативи. Активісти спільно з місцевими органами влади розробляють і погоджують маршрути, які згодом маркуються на місцевості. Приклади таких ініціатив можна знайти в Львівській, Івано-Франківській та Закарпатській областях.

Загалом велосипедний туризм розглядається як перспективний напрям екологічно збалансованого туризму, який потребує належного нормативно-

правового регулювання – як на міжнародному рівні, так і в межах державної й регіональної політики.

Тому, доцільно розглянути основні аспекти нормативно-правового забезпечення велосипедного туризму:

1. Міжнародне регулювання, яке впроваджується через:

- Угоди та конвенції: міжнародні акти, такі як Європейська конвенція з ландшафтів, що підтримують розвиток велосипедного туризму через збереження природних територій та інфраструктури.

- Рекомендації міжнародних організацій: наприклад, Всесвітня туристична організація (UNWTO) або Європейська федерація велосипедистів (ECF) надають рекомендації щодо стандартів велоінфраструктури, розвитку маршрутів та безпеки.

2. Національне законодавство України:

- Закон України «Про туризм»: визначає основні напрями державної політики у сфері туризму, включаючи велосипедний туризм.

- Законодавчі акти про транспорт та інфраструктуру: регулюють будівництво велодоріжок, їх стандарти, а також доступність веломаршрутів.

- Законодавство про безпеку дорожнього руху: встановлює правила для велосипедистів, забезпечуючи безпечну інтеграцію велосипедного транспорту у транспортну систему.

- Природоохоронне законодавство: сприяє розвитку екотуризму, зокрема велосипедного, у природоохоронних зонах.

3. Регіональне та місцеве регулювання:

- Місцеві програми розвитку туризму: визначають стратегії розвитку велосипедного туризму в конкретному регіоні.

- Фінансування та ініціативи: регіональні проекти, які підтримують створення інфраструктури (велодоріжки, велостоянки, прокат велосипедів).

- Підтримка місцевих громад: стимулювання участі місцевого населення у розвитку велосипедного туризму.

4. Стандарти та технічні норми:

- Технічні регламенти: визначають вимоги до велосипедної інфраструктури (ширина велодоріжок, матеріали покриття, розташування).

- Маркування маршрутів: встановлює стандарти для вказівників, карт та іншої туристичної інформації.

Таким чином, нормативно-правове забезпечення розвитку велосипедного туризму є ключовим елементом, що сприяє створенню комфортних, безпечних та привабливих умов для туристів.

Слід зауважити, що веломаршрути часто прокладаються вздовж автомобільних трас різних категорій і значущості. Це зумовлює необхідність ретельної підготовки до подорожі, включаючи знання правил дорожнього руху, орієнтування в дорожній інфраструктурі, а також безпекових заходів.

В Україні правові аспекти організації велосипедних маршрутів регламентуються наказом Міністерства молоді та спорту України від 02.01.2024 року, який затвердив «Типове положення про організацію безпечних маршрутів для пішохідного, велосипедного, водного туризму». У цьому документі окреслено порядок розробки та впровадження безпечних маршрутів у вказаних категоріях активного туризму [16].

Основні завдання й цілі, зафіксовані в положенні, включають:

- популяризацію здорового та активного способу життя;
- сприяння культурному, пізнавальному та природоохоронному вихованню;
- формування знань про історичні території та об'єкти культурної спадщини;
- розвиток орієнтування на місцевості з використанням карт;
- удосконалення навичок соціальної взаємодії;
- формування життєвих компетентностей та патріотичних цінностей.

У документі зазначено, що ініціаторами створення маршрутів можуть виступати органи місцевого самоврядування – міські, селищні та сільські ради.

Розробляти ці маршрути уповноважені профільні підприємства, установи, фізкультурно-спортивні та туристичні громадські організації.

Усі учасники процесу розробки велосипедних маршрутів мають дотримуватись чинного законодавства України, зокрема:

- Закону України «Про дорожній рух»;
- «Про охорону культурної спадщини»;
- «Про фізичну культуру і спорт»;
- «Про туризм»;
- «Про природно-заповідний фонд України»;
- «Про екстрену медичну допомогу»;
- «Про правовий режим воєнного стану»;
- та інших правових актів, які регулюють молодіжну політику,

культуру, освіту, охорону здоров'я та національну ідентичність.

Крім того, діяльність з планування маршрутів має відповідати міжнародним стандартам:

- ДСТУ ISO 21101:2016 - «Системи менеджменту безпеки в пригородницькому туризмі»;
- ДСТУ ISO/TR 21102:2016 - «Особиста компетентність лідерів у пригородницькому туризмі»;
- ДСТУ ISO/TR 21103:2016 - «Інформація для учасників пригородницьких турів»;
- Порядку проведення рятувальних заходів, затвердженого постановою КМУ № 507 від 27 травня 2009 року.

Відповідальність за поширення інформації щодо наявних велосипедних маршрутів – у тому числі історичних, природних або тематичних – покладається на розробників маршрутів, які повинні забезпечити висвітлення даних у засобах масової інформації [16].

Водночас на розробників маршрутів покладається обов'язок узгодження маршрутів із профільними підрозділами Національної поліції, структурними відділами з питань туризму та курортів обласних державних

адміністрацій (чи військових адміністрацій у разі їх функціонування), а також із місцевими органами самоврядування [16].

У відповідності до вказаного нормативного документа, розробник повинен затвердити спеціальне положення про маршрут, в якому буде чітко окреслено правила, умови організації, а також механізми проведення туристичних поїздок за попереднім погодженням з ініціатором [16].

При створенні маршруту враховуються наступні фактори:

- регіональні особливості,
- соціальні умови,
- економічна доцільність,
- екологічні ризики,
- культурна цінність територій.

Під час етапу планування створюються маршрутні карти, і після остаточного вибору локацій формується докладний проект, що включає:

- поділ маршруту на окремі дні (за потреби),
- розрахунок щоденних дистанцій,
- визначення місць для ночівлі, днювань,
- оцінку можливостей для проведення екскурсій та формування їх тематики,
- визначення точок для поповнення продуктів і приготування їжі,
- тестове проходження маршруту командою розробників для перевірки безпеки та внесення змін у карту, якщо це потрібно,
- забезпечення маршруту фахівцями з туристичного супроводу,
- чітке визначення типу маршруту: пішохідний, велосипедний, водний або для осіб з інвалідністю.

За дотримання безпеки на маршруті відповідальність несе розробник. Він зобов'язаний забезпечити учасників такою інформацією:

- перелік вимог до спорядження (включаючи правила пакування рюкзака, встановлення намету, розпалювання вогню, умови зберігання продуктів, дотримання гігієни тощо),

- потенційні загрози, які можуть виникнути під час мандрівки,
- заходи безпеки під час походів, прогулянок і екскурсій,
- надання екстреної допомоги постраждалим та організація їх транспортування,
- оповіщення державних та місцевих органів влади у випадку надзвичайних ситуацій,
- передача інформації про зниклих учасників,
- забезпечення страхування життя та здоров'я учасників під час маршруту,
- інформування в засобах масової інформації про сам маршрут, умови його проходження, правила безпеки та протипожежні вимоги.

Крім того, перед стартом обов'язково проводиться інструктаж з техніки безпеки під час руху маршрутом, а також навчання методам запобігання травмам і нещасним випадкам [16].

Отже, можна зробити висновок, що нормативно-правове забезпечення розвитку велосипедного туризму є важливим інструментом для створення сприятливих умов у цій сфері. В Україні існують законодавчі акти, які регулюють питання туризму, транспорту та екології, проте нормативно-правова база, що стосується велосипедного туризму, потребує деталізації та вдосконалення. На місцевому рівні необхідно ухвалювати програми розвитку велосипедної інфраструктури, адаптувати європейські стандарти безпеки та екологічної відповідальності, а також сприяти створенню веломаршрутів із належним маркуванням. Ефективна взаємодія між державними, місцевими органами влади та громадськими організаціями дозволить забезпечити сталість та динаміку розвитку велосипедного туризму.

1.3 Світові тенденції розвитку велосипедного туризму

Зростання інтересу до велосипедів стало рушієм для активного розвитку велосипедного туризму. У деяких державах цей напрямок трансформувався у

цілий підвид туристичної діяльності – пригодницький туризм, який передбачає подорожі у важкодоступні й екзотичні регіони світу, зокрема джунглі, пустелі та гірські масиви. Згідно зі статистичними даними, щороку на велосипедах подорожують близько мільйона осіб по всій Європі. У таких країнах, як Франція, Іспанія, Італія, Німеччина та Швейцарія, велосипед став настільки популярним, що кількість велосипедів іноді перевищує кількість автомобілів. З цієї причини в цих країнах було облаштовано спеціальні велосипедні смуги, велопарковки та інфраструктуру для безпечного пересування.

Великий досвід у сфері організації велотуризму мають північні та західноєвропейські країни – зокрема Данія, Нідерланди, Норвегія, Ірландія та Німеччина. У цих державах велосипед використовується не лише для подорожей і дозвілля, а й як щоденний транспорт для пересування у містах.

Такий підхід став можливим завдяки державній політиці, орієнтованій на зменшення автомобільного навантаження, покращення екології та збереження здоров'я громадян.

Сприяння розвитку велосипедного туризму відбувається через:

- зростання кількості велолюбителів;
- активне будівництво нових велодоріжок;
- рекламні кампанії на підтримку велотуризму;
- стимули для популяризації велоподорожей;
- введення пільг і знижок для користувачів велотранспорту.

Зростаючий інтерес до веломандрівок у Європі став поштовхом до створення мережі EuroVelo – масштабного проєкту, метою якого є формування єдиної системи сталих веломаршрутів по всьому континенту. Ініціатива ґрунтується на адаптації вже існуючих міжміських маршрутів та активному залученні місцевих спільнот до їх розвитку. Це дозволило об'єднати зусилля багатьох країн задля формування інтегрованої веломережі. В українських Карпатах також з'являються елементи європейського велосервісу. За підтримки програм Європейського Союзу ведеться робота над

створенням та маркуванням велосипедних маршрутів у таких регіонах, як Івано-Франківщина, Чернівецька та Закарпатська області. Україна має значний потенціал, що дозволяє створити не один міжнародний маршрут велосипедного туризму.

Загальносвітові тенденції у сфері велотуризму відображають глибші зміни у підходах до подорожей: екологічна свідомість, активний спосіб життя, бажання знизити негативний вплив на довкілля – усе це робить велотуризм дедалі привабливішим. Веломандрівки дають змогу поєднати фізичну активність з дослідженням нових культур, ландшафтів і традицій.

Для країн ЄС масовий розвиток цього виду туризму тісно пов'язаний із принципами екологічної відповідальності. У міру того, як дедалі більше людей обирають подорожі з мінімальним викидом вуглецю, велосипед стає ідеальним транспортом – на противагу автомобілям і авіаперельотам.

Одним із ключових чинників розвитку європейського велотуризму є якісна інфраструктура, що включає:

- розгалужену мережу маршрутів (наприклад, EuroVelo, що має протяжність понад 90 тис. км.);
- численні велостоянки, зони відпочинку, технічні пункти обслуговування;
- інтеграцію веломаршрутів з іншими видами транспорту (поїзди, паромі тощо).

Сучасні цифрові технології також активно проникають у велотуризм. Цифровізація проявляється через:

- застосування GPS-навігаторів і мобільних застосунків для планування маршрутів;
- платформи для обміну досвідом між мандрівниками у соцмережах та на тематичних форумах;
- можливість онлайн-бронювання велослуг, зокрема прокату, житла, екскурсій.

Країни Європи пропонують велику кількість різноманітних варіантів велотурів, серед яких:

- міжнародні, міжрегіональні та локальні маршрути;
- тематичні подорожі: історичні, гастрономічні, природничі, культурні;
- маршрути різної складності – від сімейних прогулянок до екстремальних велопоходів.

Слід підкреслити, що велосипедні мандрівки дедалі більше привертають увагу представників різних вікових категорій. Молодь приваблює дух пригод, а старші люди дедалі частіше беруть участь у велотурах завдяки появі електровелосипедів. Окрім цього, велотуризм набуває сімейного характеру, стаючи чудовим варіантом дозвілля для родин із дітьми.

Поява електричних велосипедів зробила подорожі на двох колесах доступнішими для ширшого кола людей – незалежно від їхньої фізичної форми, віку чи наявності інвалідності. У зв'язку з цим, почали впроваджуватися спеціалізовані інклюзивні маршрути, адаптовані для людей з обмеженими можливостями.

Окремої уваги заслуговує економічна роль велосипедного туризму. Він сприяє пожвавленню регіональних економік, адже зростає попит на сервіси готельного типу, заклади харчування, торгівлю сувенірами та вироби місцевих майстрів. Уряди багатьох країн розглядають інвестиції в розвиток велосипедної інфраструктури як дієвий спосіб залучення туристів.

У той же час, важливо не нехтувати безпекою туристів. Цьому сприяють:

- запровадження чітких вимог до безпечного проєктування велодоріжок і маршрутів;
- інформаційно-просвітницькі кампанії з правил дорожнього руху для водіїв і велосипедистів.

Стає популярним цілорічний велотуризм, особливо у країнах з м'яким кліматом. Водночас, у регіонах з холодною зимою туристи все частіше

користуються спеціальним обладнанням, що дозволяє подорожувати на велосипедах навіть у зимову пору року.

В Європейському Союзі активно підтримується транскордонна співпраця у сфері велотуризму. Створюються маршрути, що проходять територією кількох держав, із залученням бізнесу – готелів, туристичних операторів, приватних компаній – для забезпечення повного спектру послуг.

Показовим прикладом є досвід Ірландії, де у 2007 році було затверджено національну стратегію з розвитку велотуризму. У рамках цієї ініціативи:

- спроектовано зручні й безпечні велосипедні маршрути;
- створено пункти обслуговування і прокату велосипедів;
- забезпечено комфортну інтеграцію з іншими видами транспорту (поромами, потягами, літаками) [18].

Подальшим розвитком цієї ініціативи стала стратегія «Національних та регіональних зелених шляхів» 2018 року [19]. Так звані greenways – це маршрути, вільні від автомобільного трафіку, які спонукають містян вирушати у велоподорожі до сільської місцевості та передмість. Цей підхід свідчить про системну політику у напрямку сталого туризму, яка поєднує екологічні, соціальні та культурні компоненти.

Визначити найкращі міста для велосипедного транспорту допомагає авторитетний рейтинг The Copenhagenize Index, який створюється з 2011 року. Оцінювання базується на 14 критеріях, з яких 13 є основними, а 14-й – бонусним, що присуджується за виняткові досягнення у розвитку велосипедної інфраструктури [20].

Ці критерії поділено на три блоки:

1. Інфраструктура – наявність якісних велодоріжок, паркувальних місць, зручностей для велосипедистів, оцінка дорожнього руху.
2. Культура використання велосипедів – популярність велосипеда серед населення, безпечність пересування, використання вантажних велосипедів, рівень гендерної рівності в користуванні.

3. Політична воля та інновації – існування стратегій розвитку, системи велопрокату, місцеві політики та інституції, що просувають велосипед як транспорт.

У 2019 році у цьому рейтингу оцінювали понад 600 міст із різних країн. Для участі у фінальному етапі обирали лише ті, де щонайменше 2% мешканців регулярно користуються велосипедом. До двадцятки лідерів потрапили, зокрема, Копенгаген, Амстердам, Утрехт – міста, які демонструють стабільно високі результати. Копенгаген, наприклад, постійно інвестує у нові рішення, впроваджуючи велосипедні автомагістралі, спеціальні світлофори, пункти з безкоштовними насосами, а також підставки для ніг на світлофорах для зручного очікування (додаток А).

Антверпен, Страсбург і Бордо також демонструють високі досягнення у створенні зручного середовища для велосипедного руху. Варто зазначити приклад Осло, яке з 19-го місця у 2017 році зуміло піднятися на 7-е у 2019-му, що свідчить про динамічний прогрес міської політики щодо велосипедного транспорту.

Серед новачків 2019 року, які вперше з'явилися у престижному рейтингу, були Богота, Бремен, Тайбей і Ванкувер. Вони виділилися ефективними підходами до покращення умов для велоруху, що базуються на впровадженні сучасних технологій та нововведень.

Міста з уже розвиненою велоінфраструктурою не зупиняються на досягнутому, постійно модернізуючи її. Так, у Копенгагені створено велосипедні «магістралі» на головних маршрутах, які забезпечують перевагу для велосипедистів у загальному транспортному потоці. Додатково встановлюються світлофори, спеціальні підставки для зручного очікування, а також безкоштовні станції для підкачування шин, що підвищує комфорт і безпеку користувачів.

Інноваційним підходом стало запровадження системи «Зелена хвиля», яка дозволяє велосипедистам безперешкодно проїжджати перехрестя на зелене світло за сталої швидкості 20 км/год, що значно оптимізує трафік [21].

Вартий уваги й приклад Канберри, яка хоча й не потрапила у топ-20, але впроваджує амбіційну стратегію розвитку велотуризму на період 2018–2030 років. Вона базується на трьох головних принципах:

- інклюзивність і доступність – забезпечення умов для участі людей різного віку та з різними фізичними можливостями;
- різноманітність – врахування інтересів і рівня підготовки велосипедистів;
- сусідство – активна взаємодія з бізнес-середовищем і громадськістю для спільного розвитку велосипедної туристичної інфраструктури [22].

Отже, можна зробити висновок, що велосипедний туризм стає однією з найбільш динамічних форм туризму завдяки своїй гнучкості, екологічності та популярності серед сучасних туристів. Ці тенденції створюють умови для подальшого розвитку інфраструктури, розширення послуг і залучення нових сегментів туристів.

РОЗДІЛ 2

АНАЛІЗ СТАНУ РОЗВИТКУ ВЕЛОСИПЕДНОГО ТУРИЗМУ У ЛЬВІВСЬКІЙ ОБЛАСТІ

2.1 Аналіз туристичної інфраструктури Львівської області для велотуризму

Серед ключових чинників, що сприяють розвитку велотуризму в Україні, варто виділити значне різноманіття природних ландшафтів, історико-культурну спадщину та рекреаційні ресурси, а також багатогранний рельєф території країни.

У контексті цього, Львівська область вирізняється як один із найперспективніших регіонів для організації велосипедного туризму. Поєднання мальовничої природи, багатовікових архітектурних пам'яток і зручного географічного розташування створює ідеальне середовище для розвитку веломандрівок. Природні та географічні передумови:

- Карпатські гори, зокрема Сколівські Бескиди, мають чудовий рельєф для організації активних та екстремальних велоподорожей.
- Лісостепова зона на півночі та в центрі області ідеально підходить для спокійних, сімейних веломаршрутів із рекреаційним спрямуванням.
- Охоронювані природні території – серед яких національні парки (наприклад, «Сколівські Бескиди»), заповідники, водойми та річки – є привабливими напрямками для екомандрівок на велосипедах [3].

Оцінка вже наявної велосипедної інфраструктури Львівської області демонструє її значний потенціал (Додатки Б, В):

- Офіційні веломаршрути: серед них варто відзначити маршрут «Золота підкова Львівщини», який охоплює найвідоміші історичні замки області, а також велотраси, що пролягають через гірські райони Карпат.

- Туристичні стежки, частково адаптовані для велотуристів, слугують зручними альтернативами для поєднання пішого й велосипедного туризму.
- Міжнародна мережа EuroVelo, яка проходить територією області, забезпечує зручний транзитний велотуризм і покращує зв'язок з іншими європейськими країнами.

Характеристику кількох велосипедних маршрутів Львівської області подано у таблиці 2.1.

Таблиця 2.1. Характеристика веломаршрутів Львівської області

Назва маршруту	Основні локації	Рівень складності	Зображення маршруту
«Золота підкова Львівщини»	Олеський, Підгорецький, Золочівський замки	Легкий	Синім кольором
Карпатський велокруг	Сколівські Бескиди, Кам'янецький водоспад	Середній	Зеленим
Сколівські Бескиди	Національний парк «Сколівські Бескиди», Тустань	Високий	Червоним
Львів-Жовква	Львівський історичний центр, Жовківський замок	Легкий	Жовтим

Продовження таблиці 2.1

Дрогобич- Трускавець- Борислав	Дрогобицька солеварня, курорт Трускавець	Середній	Фіолетовим
--------------------------------------	---	----------	------------

Джерело: розроблено автором.

Незважаючи на значне скорочення потоку туристів через повномасштабну збройну агресію росії проти України, Львівська область продовжує впроваджувати проекти з розвитку велосипедної інфраструктури. У Львові спостерігається поступове розширення мережі велосипедних доріжок, хоча загальне покриття поки що залишається недостатнім. У місті функціонують кілька сервісів із прокату велосипедів, натомість у сільських районах такі можливості майже відсутні. Щодо інфраструктури для відпочинку – обладнані велостоянки та зони зупинки здебільшого зосереджені в туристично привабливих місцях і рекреаційних центрах [5].

Зростання популярності велотурів у Львівській області зокрема зумовлює наявність великої кількості культурно-історичних пам'яток на маршрутах, зокрема:

- Замки Львівщини: Олеський, Золочівський, Підгорецький – популярні серед велотуристів.
- Дерев'яні церкви: унікальні об'єкти, що входять до списку Світової спадщини ЮНЕСКО.
- Туристичні міста та селища: Львів, Трускавець, Сколе, Моршин є ключовими точками тяжіння.

Варто виділити основні проблеми велотуризму на Львівщині:

- Нерівномірний стан інфраструктури, особливо на природних маршрутах.
- Брак сервісних станцій, велопарковок та якісного маркування на деяких ділянках.

Характеристику велосипедної інфраструктури по маршрутах у Львівській області подано у таблиці 2.2.

Таблиця 2.2. Характеристика велосипедної інфраструктури по маршрутах у Львівській області

Назва маршруту	Протяжність (км)	Стан покриття	Наявність маркування	Вело-паркові (шт.)	Станції обслуговування
«Золота підкова Львівщини»	55	Задовільний	Часткове	5	1
Карпатський велокруг	120	Поганий	Відсутнє	3	0
Сколівські Бескиди	80	Добрий	Повне	7	2
Львів-Жовква	30	Задовільний	Часткове	2	1
Дрогобич-Трускавець-Борислав	40	Поганий	Відсутнє	1	0

Джерело: розроблено автором.

Приклад успішного кейсу фінансування – проєкт «Сколівські велостежки». Джерело фінансування цього проєкту – підтримка Європейського банку реконструкції та розвитку (ЄБРР). Розмір фінансування: 2,800,000 грн.

Результатом проєкту «Сколівські велостежки» стало:

- Створення 3 веломаршрутів загальною протяжністю 75 км.
- Обладнано 5 зон відпочинку з лавками, столами та велопарковками.

- Установлено 10 інформаційних стендів із QR-кодами для навігації.

Аналіз основних джерел і розмірів фінансування та прикладів велосипедних проєктів на Львівщині протягом останніх років проаналізовано у таблиці 2.3.

Таблиця 2.3. Аналіз основних джерел фінансування та прикладів вело-проєктів у Львівській області.

Назва програми	Джерело фінансування	Розмір фінансування (грн)	Мета проєкту	Термін реалізації
Розвиток велосипедної інфраструктури	Обласний бюджет	5 000 000	Створення нових велодоріжок у м. Львів	2024-2025
Greenways Ukraine	Грант від ЄС	3 200 000	Створення та маркування екологічних турмаршрутів	2023-2024
Велосипедний шлях EuroVelo-4	Державний бюджет + між. допомога	10 000 000	Інтеграція Львівщини у між. мережу EuroVelo	2024-2026
Екологічний велотуризм	Локальні інвестори	2 500 000	Розробка зон відпочинку з велопарковками	2023-2024
Цифровий велотуризм	Програма підтримки цифрових інновацій	1 500 000	Розробка мобільного додатку для навігації та бронювання турів	2024

Джерело: розроблено автором на основі [9].

Тому можна зробити висновок, що Львівська область має великий природний і культурний потенціал для розвитку цього виду туризму, але варто розширити мережу велосипедних парковок, додати зони обслуговування велосипедів та оновити маркування маршрутів.

Аналіз джерел фінансування проєктів велотуризму у Львівській області за 2023 -2024 р.р. наведено на рис. 2.3.



Рис. 2.3. Джерела фінансування проєктів велотуризму у Львівській області за 2023-2024 р.р.

Джерело: розроблено автором.

Аналізована діаграма, яка показує розподіл джерел фінансування проєктів велосипедного туризму у Львівській області за 2023-2024 р.р. свідчить, що найбільшу частку становить фінансування з державного бюджету та міжнародної допомоги. Зауважимо, що Львівська область – це регіон, який багатий на велотури не тільки автомагістралями, але й гірськими вершинами. Зокрема, у таблиці 2.4. описано кілька таких маршрутів.

Таблиця 2.4. Веломаршрути Львівської області гірськими стежками

Назва веломаршруту	Прохідність траси
До гірського джерела	м. Сколе - с. Кам'янка - гора Сукіль - гірське озеро - с. Труханів - м. Сколе
Сколівськими Бескидами	м. Сколе - водоспад Кам'янка - с. Урич - смт. Східниця - м. Трускавець
Скелі Довбуша	м. Сколе - с. Труханів - скелі Довбуша - гора Сукіль - с. Кам'янка - м. Сколе
Водоспад Гуркало	м. Сколе - с. Дубина - с. Корчин - водоспад Гуркало - с. Корчин - с. Дубина - м. Сколе
Ямельниця	м. Сколе - Верхнє Синьовидне - с. Корчин - с. Крушельниця - с. Ямельниця - с. Орів - м. Сколе
Орів	м. Сколе - Верхнє Синьовидне - Нижнє Синьовидне - будинок лісника - с. Орів - с. Верхня Стинава - с. Нижня Стинава - Нижнє Синьовидне - Верхнє Синьовидне - м. Сколе
Лавочне-Бескид	сmt. Славське - с. Лавочне - перевал Бескид - с. Лавочне
Водоспад Шипіт	с. Лавочне - хребет Бескид - гора Робочин - с. Подобовець - водоспад Шипіт - с. Гукливий - смт. Воловець

Джерело: [4].

Можна зробити висновок, що розвиток велосипедного туризму у Львівській області має значний потенціал завдяки природним, культурним і туристичним ресурсам регіону. Однак для реалізації цього потенціалу потрібна підтримка з боку влади, інвесторів та активна участь місцевих громад.

2.2 Основні проблеми розвитку велосипедного туризму

Львівщини

У Львівській області спостерігається суттєвий дефіцит якісної велосипедної інфраструктури, бракує необхідної дорожньої навігації, а також ефективної інформаційно-рекламної кампанії, яка б сприяла популяризації велотуризму. Для власників закладів розміщення, харчування та інших представників туристичного бізнесу актуальним завданням є впровадження сервісів, орієнтованих на велотуристів. Йдеться, зокрема, про облаштування надійних велостоянок, надання можливості оренди велосипедів у готелях, продаж аксесуарів і спорядження для велоподоріжж тощо.

Крім того, існує низка бар'єрів, які стримують розвиток велосипедного туризму в регіоні, зокрема:

- нестача професійних кадрів у сфері туризму;
- недостатня ефективність туристичних підприємств;
- обмежений вибір дозвілля та розваг за межами Львова;
- мала кількість локацій для короткострокового відпочинку;
- незадовільний стан автомобільних доріг;
- обмежена транспортна доступність до багатьох привабливих туристичних точок;
- поганий стан багатьох об'єктів культурної спадщини;
- відсутність цільових програм для їхнього збереження та переосмислення в туристичному контексті.

Отже, проаналізувавши вище описане виділимо основні проблеми розвитку велосипедного туризму на Львівщині, які охоплюють широкий спектр питань, пов'язаних із інфраструктурою, організацією, фінансуванням та популяризацією цього виду туризму:

1. Недостатня розвиненість велосипедної інфраструктури:

- Обмежена мережа велодоріжок: веломаршрути є фрагментарними, часто не пов'язані між собою, що ускладнює їхнє використання.
- Відсутність велодоріжок у сільській місцевості: туристи змушені користуватися автомобільними дорогами, що створює небезпеку.
- Недостатня кількість велопарковок та пунктів технічного обслуговування, особливо у віддалених районах.

2. Низький рівень безпеки:

- Висока аварійність: через відсутність окремих велодоріжок велосипедисти змушені ділити дороги з автомобілями.
- Погане дорожнє покриття: численні ями, нерівності та відсутність належного освітлення значно ускладнюють веломандрівки.
- Відсутність системного маркування маршрутів: ускладнює орієнтування, особливо для туристів з інших регіонів чи країн.

3. Обмежене фінансування:

- Недостатнє бюджетне фінансування розвитку велосипедної інфраструктури.
- Слабке залучення приватного сектору до інвестицій у велотуризм.
- Відсутність грантових програм або малий доступ до міжнародних фондів, спрямованих на підтримку екологічного туризму.

4. Недостатня промоція та популяризація велотуризму:

- Низький рівень обізнаності населення про наявні веломаршрути та можливості.
- Відсутність інтерактивних карт та додатків для туристів, які б містили детальну інформацію про маршрути, пам'ятки та сервіси.

- Слабка рекламна кампанія на міжнародному рівні для залучення іноземних туристів.

5. Організаційні та координаційні проблеми:

- Відсутність комплексної стратегії розвитку велотуризму на регіональному рівні.

- Низький рівень співпраці між органами влади та громадськими організаціями.

- Фрагментація зусиль: велоініціативи часто реалізуються без належної координації з іншими напрямками розвитку туризму.

6. Соціально-культурні бар'єри:

- Низький рівень велосипедної культури серед місцевого населення.

- Стереотипи щодо велотуризму: сприйняття велосипеда більше як транспорту, а не як способу відпочинку та подорожей.

- Недостатня кількість освітніх програм та інформаційних кампаній щодо переваг велотуризму.

7. Екологічні проблеми:

- Засміченість природних територій вздовж веломаршрутів.

- Відсутність системи збереження природних об'єктів, які є привабливими для велотуристів.

- Несанкціоноване використання маршрутів для інших видів транспорту (наприклад, мототранспорту).

При цьому, варто виокремити ключові напрямки для покращення ситуації із розвитком велосипедного туризму у Львівській області:

- Створення комплексної стратегії розвитку велотуризму.

- Розширення та модернізація велосипедної інфраструктури.

- Залучення інвестицій та підтримка приватного сектору.

- Підвищення рівня безпеки на дорогах для велосипедистів.

- Активна промоція велотуризму на внутрішньому та міжнародному рівнях.

Такі дії дозволять перетворити велотуризм на один із ключових напрямків туристичної індустрії регіону.

У таблиці 2.5. відображено SWOT-аналіз маркетингових можливостей велосипедного туризму у Львівській області.

Таблиця 2.5. SWOT-аналіз маркетингових можливостей велосипедного туризму у Львівській області.

Сильні сторони	Слабкі сторони
Унікальні природні й культурні локації	Недостатнє фінансування маркетингу
Наявність популярних туристичних маршрутів	Обмежений доступ до інтернету в горах
Можливості	Загрози
Співпраця з міжнародними платформами	Конкуренція з іншими видами туризму
Розвиток екологічного туризму	Зміна кліматичних умов

Джерело: розроблено автором.

Отже, зі SWOT-аналізу розвитку велосипедного туризму на Львівщині можна зробити певні висновки. Попри наявність основних магістралей, що забезпечують доступ до основних туристичних точок регіону і наявність декількох велотурів, спостерігається обмежена кількість спеціалізованих велосипедних доріжок та відсутність якісного маркування існуючих маршрутів. А також відсутність станцій технічного обслуговування велосипедів та низька кількість прокатних пунктів велосипедів.

Львівська область вже відома як туристичний регіон із високим потоком туристів та й інтерес до активного туризму зростає серед українців та іноземців. При цьому, не достатнім є просування велосипедного туризму серед

населення та недостатнє знання про потенційні маршрути навіть серед місцевих жителів.

Звичайно, серед слабких сторін варто згадати те, що велосипедний туризм залежить від погодних умов, що обмежує його популярність у холодну пору року. Та й фінансування з боку місцевої влади для розвитку інфраструктури є недостатнім і під час війни практично не можливе залучення інвесторів.

Проте, після закінчення війни, туристична галузь потребуватиме залучення європейських грантів для розвитку сталого туризму та партнерств з міжнародними організаціями та фондами. Адже, високі витрати на розвиток інфраструктури можуть бути бар'єром для початкових етапів.

Отже, можна зробити висновок, що розвиток велосипедного туризму в регіоні стикається із значними викликами, які потребують системного підходу до їх вирішення.

2.3. Інноваційні підходи до просування велотуризму у Львівській області

Велосипедний туризм Львівщини має великий потенціал для розвитку, а інноваційні підходи до його популяризації можуть стати вирішальним фактором нової туристичної привабливості.

Основна тенденція, яка може зробити велосипедні подорожі в регіоні більш привабливими та ефективними, це запровадження найновіших інструментів і цифрове використання. Це можливо завдяки використанню активних веб-сайтів і телефонних програм: створенню програми для телефону, яка містить живі карти велосипедних доріжок, інформацію про цікаві місця, місця відпочинку, заклади харчування та допомогу в велосипедах, а також роботу програми з GPS для полегшення планування.

Не менш актуальні віртуальні тури. Приклади включають створення 360° відеотурів велосипедними маршрутами, щоб ознайомити туристів з

подорожами, які вони здійснять у майбутньому, і використання доповненої реальності через смартфон для відображення інформації про визначні місця на даний момент. Великі дані та аналітика передбачають використання даних про туристичну діяльність (Google Analytics, мобільні операторів) для виявлення популярних маршрутів та зон з потенціалом для розвитку.

Для впровадження будь-яких інновацій необхідно налагоджувати партнерські стосунки та співпрацювати, в тому числі з міжнародними організаціями. Реальним прикладом у цій ситуації є підключення до мережі EuroVelo та інших міжнародних велосипедних ініціатив. Також за проведення на Львівщині в Україні повномасштабних заходів міжнародних фестивалів та змагань з велоспорту, передепідемічного та довоєнного періоду. Паралельно долучився місцевий бізнес, а саме готелі, кафе, виробники сувенірної продукції – створення партнерства у наданні послуг «дружніх до велосипедистів». І, звісно, програма лояльності туристів, за якою туристи користуються знижками, скажімо, у закладах, на подорожі на велосипеді.

Інноваційна інфраструктура, яку чітко видно в країнах ЄС і яку можна впровадити в Україні, полягає в наступному:

- Smart cyclist stations – обладнання для станцій відпочинку з безкоштовним Wi-Fi, станції для зарядки електровелосипедів, автомати з продажу їжі та напоїв.

- Інтеграція з іншими видами транспорту – будівництво, створення зручного місця для зберігання велосипедів поблизу вокзалів, автовокзалів та місць, які часто відвідують туристи; можливість перевозити велосипеди в громадському транспорті.

Тепер нові ідеї, подібні до цих, дуже часто використовуються у велосипедних подорожах, таких як:

- 1) Ідеї для байкерів: копенгагенське колесо, велосипеди з автономним приводом, датчики зіткнення для байкерів, технологія BSMART, електронні системи перемикання передач і автоматичне наповнення пляшок для велосипедів.

2) Середовище для велосипедистів: велосипедні доріжки мають дренажні канали під собою, а кольорове покриття покладено на користь велосипедистів. кольорове покриття, антифриз на велодоріжках і велодоріжках, енергія, що постачається на велодоріжки сонячними батареями, що виробляють електроенергію, світлофори, велосипедисти.

Турбота про навколишнє середовище є однією з головних інновацій у сучасному світі. Гарним прикладом є встановлення сонячних колекторів для освітлення велодоріжок та зон відпочинку, а також екологічно чисті матеріали для будівництва інфраструктури.

Для підвищення популярності велотурів необхідно впровадити комплексну маркетингову стратегію та якісну промоцію. Зокрема, доцільно використати:

- Соціальні мережі та співпрацю з інфлюенсерами – залучення популярних велоблогерів і контент-мейкерів для просування велотуризму в регіоні, запуск спеціальних хештегів (#ВелоЛьвівщина, #LvivBikeTours) для поширення в соціальних платформах;
- Креативний мультимедійний контент – створення відеосеріалів або короткометражних фільмів про велоподорожі Львівщиною;
- Фото- та відеоконкурси з призами, що мотивують туристів ділитися своїми враженнями;
- Гейміфіковані рішення – впровадження системи мотивації, наприклад, бонуси за проходження певних маршрутів, які можна обміняти на сувеніри або знижки на туристичні послуги.

Крім того, для підсилення впливу варто проводити події, які стимулюють зацікавленість:

1. Міжнародні фестивалі та масові велопробіги, які приваблюють як професіоналів, так і аматорів;
2. Авторські тури за тематикою, наприклад: «Замкові маршрути», «Церкви з дерева», «Смак Львівщини на велосипеді»;

3. Зелені ініціативи у форматі велопоїздок, які включають екологічні активності – прибирання територій, висадка дерев, використання електровелосипедів і екотранспорту.

Завдяки сучасним підходам до маркетингу та цифровим технологіям можна значно посилити привабливість Львівщини як велотуристичного напрямку. Ефективне поєднання реклами, партнерств та еко-ініціатив допоможе позиціонувати область як центр активного туризму для українських і закордонних гостей.

Приклади нових велосипедних маршрутів у Львівській області:

1. «Винний маршрут» – легкий велотур на 45 км., орієнтований на сім'ї та поціновувачів гастрономічного відпочинку. Основні зупинки:

- Старт: Львів, парк «Знесіння»,
- с. Солонка – екскурсія до виноградників,
- с. Оброшино – дегустація місцевих вин,
- Фініш у винному маєтку біля м. Пустомити.

2. «Карпатські горизонти» – маршрут середнього рівня складності, довжиною 85 км., для досвідчених велотуристів. Основні пункти:

- М. Сколе – початкова точка
- Г. Парашка – панорамні краєвиди
- Водоспад Кам'янка
- Завершення: с. Тухля

Пропозиції щодо вдосконалення велоінфраструктури у Львівській області:

1. Інфраструктурне оновлення:
 - Прокладання додаткових 50 км. велодоріжок для з'єднання ключових пам'яток;
 - Створення 10 зон відпочинку з паркуванням, місцями для пікніків та інформаційними стендами;
 - Встановлення 5 велоінформаційних центрів із картами, QR-кодами та туристичною навігацією.

2. Графічна візуалізація: розробка інтерактивної карти з позначенням нових маршрутів, об'єктів інфраструктури та точок інтересу.

3. Екологічний компонент:

- Розмітка спеціальних екомаршрутів у національних парках;
- Облаштування велоСТО з живленням від сонячних батарей;
- Використання екологічних будматеріалів – переробленого пластику, дерева тощо.

Маркетингова підтримка має базуватися на:

- Рекламі в соцмережах (Facebook, Instagram), орієнтованій на молодь;
- Запуску сторінки «Велотури Львівщини» з маршрутами, фото, відгуками;
- Використанні популярних хештегів: #ВелоЛьвівщина, #КарпатськіМаршрути, #ВелотуриУкраїна;
- Розробці мобільного застосунку з інтерактивною картою, бронюванням турів та даними про інфраструктуру;
- Створенні вебресурсу з порадами, маршрутами, відгуками та онлайн-сервісами.

У мирний період можна організовувати велофестивалі типу «Карпатський велотур» або акції на зразок «День без авто», які просувають ідею екологічного транспорту.

Для ефективного візуального супроводу промокампаній варто створити:

- Банери з графікою маршрутів і природних ландшафтів;
- Відеоролики з дрона про велоподорожі Карпатами;
- Інфографіку, що порівнює маршрути за складністю, довжиною, ландшафтами.

Можна зробити висновок, що Львівська область має значні ресурси для розвитку велосипедного туризму. Розширення мережі веломаршрутів, зокрема в малозасвоєних регіонах, інтеграція з європейськими маршрутами EuroVelo,

інфраструктурні оновлення та цілеспрямована реклама можуть забезпечити стрімкий розвиток напрямку.

Виділимо рекомендації щодо популяризації велосипедного туризму:

1. Розробка регіональної стратегії розвитку велотуризму;
2. Створення цифрових карт з позначенням туристичних об'єктів і небезпечних ділянок;
3. Підтримка локального бізнесу для обслуговування велотуристів;
4. Активне залучення міжнародного фінансування (гранти ЄС, еко-фонди).

Тобто, завдяки ефективному використанню природних, культурних і технологічних переваг Львівщина має всі передумови стати одним з провідних велотуристичних регіонів не лише в Україні, а й у Європі.

У перспективі розвиток велотуризму у Львівській області має ґрунтуватися на таких ключових напрямках:

- Модернізація та розширення велоінфраструктури (прокладання маршрутів, створення зон відпочинку, велопарковок, сервісних точок);
- Інтеграція цифрових технологій (інтерактивні карти, мобільні додатки, QR-навігація, онлайн-бронювання турів);
- Розробка туристичних продуктів (тематичні маршрути, фестивалі, гастрономічні й культурні тури на велосипеді);
- Підтримка малого бізнесу у сфері обслуговування туристів (велопрокат, готелі, кав'ярні для велосипедистів);
- Активна маркетингова промоція, зокрема через соціальні мережі, блогерів, відео та інтерактивний контент;
- Екологічна орієнтація – створення «зелених» маршрутів, підтримка національних парків і заповідників, популяризація відповідального туризму;
- Залучення міжнародних інвестицій та участь у транскордонних програмах розвитку активного туризму.

Враховуючи наявні ресурси, Львівська область має усі шанси стати не лише національним, а й європейським центром велосипедного туризму. Реалізація системного підходу, підтриманого державою, місцевими громадами, туристичним бізнесом і громадськими організаціями, дозволить трансформувати велотуризм у потужний інструмент розвитку економіки, збереження довкілля та формування позитивного іміджу регіону.

Отже, розвиток велосипедного туризму у Львівській області є перспективним напрямом, який, за умов належної підтримки, може стати важливим елементом сталого туризму, сприяти децентралізації туристичних потоків, розкриттю нових територій і зростанню рівня життя місцевого населення.

ВИСНОВКИ

Велосипедний туризм, як один із найбільш динамічних та екологічно сталих видів активного відпочинку, демонструє зростаючий потенціал у Львівській області. Проведений аналіз вказує на те, що попри існуючі виклики, зокрема викликані війною, економічною нестабільністю та недосконалістю інфраструктури, регіон зберігає вагомі передумови для розвитку цього напрямку туризму.

Перевагами Львівщини є її унікальне географічне розташування, різноманітність ландшафтів (від рівнин до гірських районів Карпат), багата історико-культурна спадщина та наявність привабливих природних об'єктів. У поєднанні з транскордонними можливостями, участю у міжнародній мережі EuroVelo, а також зростаючим інтересом до активного, сталого та індивідуального туризму, це створює стратегічні перспективи для трансформації Львівщини у велосипедний центр Західної України.

Разом із тим, на сучасному етапі розвитку велотуризму в регіоні наявні суттєві проблеми, які стримують його повноцінне функціонування. Серед них – нерозвинена велосипедна інфраструктура (недостатня кількість велодоріжок, поганий стан доріг), брак велосервісів у сільській місцевості, слабе інформаційне та маркетингове забезпечення, а також відсутність системного підходу до формування політики у сфері велотуризму. Значна частина туристичних об'єктів не адаптована до потреб велосипедистів, а візуальна навігація і цифрові інструменти часто відсутні або неактуальні.

У результаті дослідження стану та перспектив розвитку велосипедного туризму у Львівській області зроблено такі висновки:

1. Стан велосипедного туризму:

- о Львівська область має значний потенціал для розвитку велосипедного туризму завдяки сприятливим природно-географічним умовам, багатій культурно-історичній спадщині та зручному географічному розташуванню.

- В області існує кілька популярних веломаршрутів, таких як «Золота підкова Львівщини» та маршрути через Карпати. Однак їхня кількість і якість є недостатніми для повного задоволення попиту як внутрішніх, так і міжнародних туристів.

2. Інфраструктура:

- Розвиток велосипедної інфраструктури в регіоні є нерівномірним: велодоріжки наявні переважно в місті Львові, тоді як у сільській місцевості та туристичних зонах інфраструктура залишається слаборозвиненою.

- Відсутність якісного маркування маршрутів, велопарковок, станцій обслуговування та місць для відпочинку є ключовими проблемами для велосипедистів.

3. Проблеми та виклики:

- Основними перешкодами для розвитку велотуризму є недостатнє фінансування, низький рівень безпеки на маршрутах, слабка координація між органами влади та бізнесом, а також низький рівень популяризації цього виду туризму серед місцевого населення та іноземців.

- Засміченість природних територій, погане дорожнє покриття та відсутність екологічного підходу до організації велотуризму також ускладнюють його розвиток.

4. Перспективи розвитку:

- Для ефективного розвитку велотуризму в регіоні необхідно створити єдину стратегію, яка включатиме розширення мережі веломаршрутів, розвиток інфраструктури, покращення безпеки, популяризацію екологічного туризму та залучення інвестицій.

- Інтеграція Львівщини в міжнародну веломережу EuroVelo та співпраця з міжнародними партнерами сприятимуть залученню іноземних туристів.

- Використання цифрових технологій, таких як інтерактивні карти, мобільні додатки, платформи для бронювання турів, та впровадження

сучасних маркетингових стратегій дозволять підвищити привабливість регіону.

5. Рекомендації:

- Розробити комплексні програми з фінансування та реалізації інфраструктурних проектів.
- Запровадити системи стимулювання місцевого бізнесу до участі в розвитку велотуризму, зокрема через пільги та гранти.
- Зосередитися на еко-ініціативах: очищенні та благоустрої природних територій, впровадженні екологічно чистих технологій в обслуговуванні велосипедистів.
- Активізувати рекламно-інформаційну діяльність через соціальні мережі, інфлюенсерів, міжнародні виставки та форуми.

Львівська область має всі передумови для перетворення на важливий центр велосипедного туризму в Україні та Європі. Для цього необхідно впровадити системний підхід до вирішення існуючих проблем, використовувати інноваційні підходи до розвитку інфраструктури та популяризації регіону як велотуристичного напрямку. Це сприятиме не лише підвищенню туристичної привабливості регіону, а й сталому розвитку економіки та екології області.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Велосипедний туризм. Мандрівка.UA: вебсайт. URL: <https://sites.google.com/site/mandrivkaua2015/home/velosipednij-turizm> (дата звернення: 02.03.2025).
2. Грабовський Ю. А., Скалій О. В., Скалій Т. В. Спортивний туризм. Навчальний посібник. Тернопіль: Навчальна книга Богдан, 2008. 304 с.
3. Данчевська І. Р., Калайтан Т. В. Інтеграція ресурсного потенціалу Карпатського регіону України у розвиток активного туризму. Збірник наукових праць «Розвиток методів управління та господарювання на транспорт». 2024. Том 1. № 85. С. 147-159. DOI: <https://doi.org/10.31375/2226-1915-2024-1-147-159>.
4. Данчевська І. Р. Характеристика ресурсів для розвитку активного туризму Львівщини. *Міжнародна науково-практична конференція «Реформування економіки в контексті міжнародного співробітництва: механізми та стратегії»*, 6-7 березня 2024. С. 78-81.
<http://catalog.liha-pres.eu/index.php/liha-pres/catalog/view/261/7650/17192-1>
5. Данчевська І. Р. Resources for the development of active tourism in Lviv oblast. Інфраструктура ринку. 2022. № 69. С. 224-228. DOI: http://www.market-infr.od.ua/journals/2022/69_2022/42.pdf
6. ДБН В.2.3-5:2018. Вулиці та дороги населених пунктів. Київ: Міністерство регіонального розвитку, будівництва та житлово-комунального господарства України, 2018. 61 с.
7. Концепція впровадження велосипедної мережі та відповідної інфраструктури в 2011–2020 роках. Львівська міська рада. URL: <https://cutt.ly/chZmETr> (дата звернення: 01.02.2025).
8. Корнієнко О. М., Булатов С. В. Активний туризм: навчальний посібник для студентів вищих навчальних закладів. навч. посіб. для студентів вищих навчальних закладів. Запоріжжя: НУ «Запорізька політехніка», 2022. 293 с.

9. Львівська мерія опублікувала повну онлайнкарту велоінфраструктури міста. Zaxid.net: вебсайт. URL: <https://cutt.ly/dhZmobO> (дата звернення: 01.02.2025).
10. Мальська М., Гамкало М., Романів П. Активний туризм: теорія та практика. Київ, 2022. 248 с.
11. Офіційний сайт Європейської федерації велосипедистів (ECF). URL: <https://ecf.com/> (дата звернення: 25.02.2025).
12. Офіційний сайт EuroVelo. URL: <https://en.eurovelo.com/> (дата звернення: 25.02.2025).
13. Офіційний сайт NowWeBike. URL: <https://cutt.ly/yhZmfzn> (дата звернення: 05.03.2025).
14. Петрина О. А. Світові тенденції розвитку велосипедного туризму. Дні студентської науки у Львівському національному університеті ветеринарної медицини та біотехнологій імені С. З. Гжицького, Львів 14-15 травня 2025. С. 342-344.
15. Про затвердження плану заходів з реалізації Стратегії розвитку туризму та курортів на період до 2026 року: Наказ Міністерства економічного розвитку і торгівлі України від 28 грудня 2017 р. № 1902. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/rada/show/v1902731-17#Text> (дата звернення: 07.03.2025).
16. Типове положення про організацію безпечних маршрутів для пішохідного, велосипедного, водного туризму: Наказ Міністерства молоді та спорту України від 02.01.2024 року. № 301/41646. URL: <https://ips.ligazakon.net/document/RE41646> (дата звернення: 07.03.2025).
17. Cycling for All. UCI : вебсайт. URL: <https://www.uci.org/cycling-for-all> (дата звернення: 02.02.2025).
18. A Strategy for the Development of Irish Cycle Tourism. National Tourism Development Authority of Ireland. URL: <https://cutt.ly/3hZmnBt> (дата звернення: 21.02.2025).

19. Strategy for the Future Development of National and Regional Greenways. Department of Tourism, Transport and Sport of Ireland. URL: <https://assets.gov.ie/10364/abd98a35c61e4de4ba00a341eb7e0d13.pdf> (дата звернення: 05.03.2025).

20. The Copenhagenize Index. The Copenhagenize Index : вебсайт. URL: <https://copenhagenizeindex.eu/the-index> (дата звернення: 22.02.2025).

21. Four ways Copenhagen is leading on innovation. The Local: вебсайт. URL: <https://cutt.ly/RhZmcjb> (дата звернення: 22.02.2025).

22. The CBR Cycle Tourism Strategy / Government of the Australian Capital Territory. URL: <https://cutt.ly/uhZmkfV> (дата звернення: 1.03.2025).

ДОДАТКИ

Рейтинг The Copenhagenize Index – кращі міста розвитку велосипедної інфраструктури

№	Місто, Країна	Характеристика
1	Копенгаген,	62% жителів міста їздять на роботу чи навчання велосипедом; Копенгагенці проїжджають 1,44 мільйона кілометрів щодня; понад 40 євро на душу населення інвестицій у велосипедну інфраструктуру. Чотири велосипедні мости збудовані або на стадії будівництва. 167 кілометрів нових регіональних велосипедних доріг.
2	Амстердам	До 2025 року місто ліквідує понад 11 000 місць для паркування автомобілів у центрі міста (1 500 на рік), які будуть замінені велосипедними парковками, вуличними деревами та кращим пішохідним середовищем. Крім того, місто планує з'єднати велосипедний і пішохідний рух у Північному і Південному Амстердамі через річку Ей шляхом будівництва велосипедного мосту.
3 4	Утрехт, Нідерланди Антверпен, Бельгія	Як і багато інших голландських міст, Утрехт має велосипедну інфраструктуру світового класу, високу частку велосипедного транспорту, зручні інтермодальні перевезення та велосипедистів усіх мастей. Утрехт будує найбільшу в світі структуру велопарковок (22 000 місць). частка велотранспорту в Антверпені зросла з 29% до 33% з 2014 по 2018 рік. Велосипедний план зосередив зусилля на покращенні та з'єднанні велосипедної мережі через вдосконалення перехресть, управління світлофорами та зниження швидкості до 30 км/год на 95% всіх вулиць.

Продовження додатку А

5	Страсбург,	16% місцевих жителів їздять на роботу велосипедом, майже половина з них - жінки. Окрім безпосереднього покращення велосипедної інфраструктури, місто та мешканці продовжують звільняти простір від автомобілів
6	Бордо,	З часткою велосипедного транспорту в 13%, мешканців Бордо часто можна побачити без каски, оскільки велосипед вважається досить нормальним видом транспорту в місті, з майже рівним співвідношенням чоловіків і жінок, які їздять на велосипедах.
7	Осло,	Громадяни та бізнес тепер можуть скористатися субсидіями на придбання вантажних велосипедів, а також покластися на нову велопарковку на центральному залізничному вокзалі під назвою SykkelHotell для безпечного паркування велосипедів різних типів. Нещодавно місто розпочало вражаючий пілотний проект зимового велопрокату, оснастивши 400 велосипедів шипованими шинами для ефективного пересування взимку.
8	Париж, Франція	І хоча переживши дуже хаотичну реструктуризацію, паризька система велопрокату Vélip' все ще залишається однією з найбільш використовуваних і амбітних у світі: понад 150 000 учасників, 1200 станцій у 54 муніципалітетах Великого Парижа і ще 2500 електровелосипедів в рамках існуючого парку, що налічує понад 12 000 одиниць. Частка велосипедного транспорту все ще становить менше 5% у 2019 році

Продовження додатку А

9	Відень, Австрія	За останні два роки місто встановило 5000 місць для паркування велосипедів і вирішило деякі вкрай необхідні проблеми, включаючи нові велодоріжки на ринку Гетрейдемаркт, що відповідають найкращим світовим практикам.
10	Гельсінкі,	Має 1300 кілометрів велосипедної інфраструктури та 20 кілометрів велосипедних магістралей. З 2016 року місцева програма спільного користування велосипедами зросла у 7 разів, налічуючи майже 3 500 велосипедів, а 74% мешканців повідомляють, що почуваються в безпеці, пересуваючись містом на велосипеді.

Фото велодоріжки на просп. Свободи м. Львів з маркуванням



Фото велосипедної доріжки облаштованої на вул. Волоській м. Львів

