

УДК 338.48.

## Географічні передумови організації веловідпочинку як різновиду активного дозвілля у м. Харкові

### Наталя Бубир\*

к. геогр. н., доцент кафедри фізичної географії та картографії  
e-mail: [bubyr-n@ukr.net](mailto:bubyr-n@ukr.net); ID ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-1362-1151>

### Юлія Прасул\*

к. геогр. н., доцент, зав. кафедри фізичної географії та картографії  
e-mail: [y.prasul@karazin.ua](mailto:y.prasul@karazin.ua); ID ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-3516-7882>

### Вадим Ільченко\*

бакалавр кафедри фізичної географії та картографії  
e-mail: [v.ilchenko@physgeo.com](mailto:v.ilchenko@physgeo.com); ID ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-7704-6133>

\*Харківський національний університет імені В.Н. Каразіна, майдан Свободи, 4, м. Харків-22, 61022, Україна

**Мета статті** полягає у висвітленні можливостей і перспектив розвитку веловідпочинку у м. Харкові на основі аналізу географічних передумов його розвитку: природних і суспільних ресурсів та проєктів велосипедної реформи.

**Основний матеріал.** Розглянуто теоретичні аспекти розвитку веловідпочинку як виду активного дозвілля, включаючи підходи до тлумачення сутності понять «дозвілля», «вільний час», «рекреація»; сутність і особливості веловідпочинку як фізичної рекреації і активного дозвілля, а також умови розвитку веловідпочинку.

Географічні передумови організації веловідпочинку у м. Харкові характеризуються сприятливою фізико-географічною складовою. Так, рельєф міста сприяє організації пересування на велосипеді навіть для непередбачених учасників завдяки невеликим перепадам висот. Кліматичні характеристики дозволяють організовувати велопогулянки у м. Харкові майже цілорічно, за виключенням короткого міжсезоння. Площа зелених масивів Харкова складає загалом понад 11 тисяч га, з яких для веловідпочинку більше підходять Центральний парк культури та відпочинку імені М. Горького, Лісопарк, рекреаційна зона «Саржин Яр». У той же час, аналіз соціально-економічних передумов розвитку веловідпочинку у м. Харкові вказує на наявність низки факторів, що ускладнюють його розвиток у місті, зокрема погана якість доріг, відсутність велодоріжок, велосмуг та спеціальної розмітки для велосипедистів на дорогах загального користування.

Сучасний стан розвитку велотуризму у м. Харкові характеризується наявністю лише двох велодоріжок, обладнаних за всіма європейськими нормами. Наразі існує кілька проєктів розвитку велоінфраструктури у місті: проєкт велосипедної мережі центральної частини м. Харкова «Re-cycle Kharkiv»; проєкт велодоріжки «Інший шлях»; проєкт «Зелена мережа Харкова». Поряд із цим, інформаційне забезпечення розвитку веловідпочинку у Харкові є недостатнім.

**Висновки і подальші дослідження.** Міське середовище Харкова є сприятливим для розвитку веловідпочинку за багатьма факторами. Найбільш сприятливим сезоном для здійснення погулянок на велосипеді є період з березня до листопада, по слабко пересічному рельєфу (майже вся територія за виключенням окремих ділянок), найкраще – лісовими масивами (Лісопарк, Григорівський бір) або вздовж річок. Велодоріжки за європейськими нормами прокладені тільки у Лісопарковій зоні та Саржиному Яру, що є недостатнім.

До проблемних питань, що стримують розвиток велотуризму у м. Харкові, належать: недостатня мережа велодоріжок, прив'язка існуючої мережі до Шевченківського району, у той час як в інших районах Харкова ці можливості значно обмежені, слабо розвинута система велоінфраструктури, відсутнє комплексне інформаційне забезпечення.

Перспективним є розвиток проєкту «Зелена мережа Харкова», в якому передбачено прокладання велодоріжок не по магістралях, а на певній відстані від них із залученням зелених зон, занедбаних територій за умови їх якісного облаштування, що і визначає можливості та перспективи розвитку веловідпочинку і відповідає основним теоретичним засадам фізичної рекреації та дозвілля. Для покращення інформаційного забезпечення велотуризму рекомендовано створення спеціалізованого велосайту з такими розділами: доступність; технічні характеристики; безпека; велоінфраструктура; пам'ятки – з мультимедійним наповненням кожного, включаючи картографічні матеріали.

**Ключові слова:** веловідпочинок, велотуризм, активне дозвілля, велосипедні маршрути, велоінфраструктура, велосипедний сайт.

Natalia Bubyр, Yuliia Prасul, Vadym Ilchenko

## GEOGRAPHICAL PREREQUISITES OF ORGANIZATION OF BIKE REST AS A VARIETY OF ACTIVE LEISURE IN KHARKIV

**The purpose of this article** is to highlight the opportunities and prospects for development of cycling in Kharkiv based on the analysis of the geographical prerequisites for its development: natural and social resources and projects of bicycle reform.

**Main material.** The article describes theoretical aspects of cycling development as a form of free time activities, including approaches to the interpretation of the concepts of «leisure», «free time», «recreation»; the essence and features of cycling as physical recreation and active leisure, conditions for the development of cycling.

The geographic prerequisites for cycling organization in Kharkiv are characterized by a favorable physical-geographical component. Thus, the landscape of the city facilitates the organization of cycling even for unprepared participants due to small differences in altitude. Climatic characteristics make it possible to organize cycling in Kharkiv almost all year round, with the exception of a short off-season. The total area of green plantations in Kharkiv is more than 11,000 hectares, of which the Gorky Central Park of Culture and Leisure, Lisopark, and the Sarzhyn Yar recreational zone are more suitable for cycling. At the same time, an analysis of the socio-economic prerequisites for the development of cycling in Kharkiv indicates a number of factors impeding its development in the city, in particular, poor quality of roads, absence of bike lanes, cycle lanes, special markings for cyclists on public roads.

The current state of cycling tourism development in Kharkiv is characterized by presence of only two bike paths equipped in accordance with all European standards. There are several projects for the development of cycling infrastructure in the city now: the project of the bicycle network in the central part of Kharkiv «Re-cycle Kharkiv»; the project of the cycle path «Another Way»; project «Green network of Kharkiv». Along with this, the information support for the development of cycling in Kharkiv is insufficient.

**Conclusions and further research.** The urban environment of Kharkiv is favorable for the development of cycling for many reasons. The most favorable season is the period from March to November, along slightly rugged terrain (almost the entire territory of the city, with the exception of certain areas), better through forests (Lisopark, Grigorovskiy bir) or along rivers. Cycle paths according to European standards are laid only in the Lisopark's area and Sarzhyn Yar, which is insufficient.

The problematic issues hindering the development of cycling tourism in Kharkiv include: insufficient network of bike paths, concentration of the existing network in the Shevchenko district, while in other Kharkiv districts these opportunities are significantly limited, poor development of the bicycle infrastructure system, lack of comprehensive information support.

The prospective direction is the development of the Kharkiv Green Network project, which provides laying bike paths not along highways, but at a certain distance from them with the involvement of green zones, abandoned territories, provided they will be well-equipped. In this case, the opportunities and prospects for the development of cycling will be determined, meeting the main theoretical basics of physical recreation and leisure. To improve the information support of cycling tourism, it is recommended to create a specialized bike site with the following sections: accessibility; specifications; safety; cycling infrastructure; memos - with multimedia content for each, including cartographic materials.

**Keywords:** cycling, cycling tourism, active leisure, cycling routes, cycling infrastructure, cycling (bike) site.

Наталья Бубыр, Юлия Прасул, Вадим Ильченко

## ГЕОГРАФИЧЕСКИЕ ПРЕДПОСЫЛКИ ОРГАНИЗАЦИИ ВЕЛООТДЫХА КАК РАЗНОВИДНОСТИ АКТИВНОГО ДОСУГА В г. ХАРЬКОВЕ

**Цель статьи** заключается в освещении возможностей и перспектив развития велоотдыха в г. Харькове на основе анализа географических предпосылок его развития: природных и общественных ресурсов и проектов велосипедной реформы.

**Основной материал.** Рассмотрены теоретические аспекты развития велоотдыха как вида активного досуга, включая подходы к толкованию сущности понятий «досуг», «свободное время», «рекреация»; сущность и особенности велоотдыха как физической рекреации и активного досуга, а также условия развития велоотдыха.

Географические предпосылки организации велоотдыха в г. Харькове характеризуются благоприятной физико-географической составляющей. Так, рельеф города способствует организации передвижения на велосипеде даже для неподготовленных участников благодаря небольшим перепадам высот. Климатические характеристики позволяют организовывать велопогулки в г. Харькове почти круглогодично, за исключением короткого межсезонья. Площадь зелёных насаждений Харькова составляет в общей сложности более 11 000 га, из которых для велопогулок больше подходят Центральный парк культуры и отдыха имени М.Горького, Лесопарк, рекреационная зона «Саржин Яр». В то же время анализ социально-экономических предпосылок развития велоотдыха в г. Харькове указывает на наличие ряда факторов, затрудняющих его развитие в городе, в частности, плохое качество дорог, отсутствие велодорожек, велополос и специальной разметки для велосипедистов на дорогах общего пользования.

Современное состояние развития велотуризма в г. Харькове характеризуется наличием только двух велодорожек, оборудованных по всем европейским нормам. Сейчас существует несколько проектов развития велоинфраструктуры в городе: проект велосипедной сети центральной части г. Харькова «Re-cycle Kharkiv»; проект велодорожки «Другой путь»; проект «Зелёная сеть Харькова». Наряду с этим, информационное обеспечение развития велоотдыха в Харькове является недостаточным.

**Выводы и дальнейшие исследования.** Городская среда Харькова является благоприятной для развития велоотдыха по многим факторам. Наиболее благоприятным сезоном для осуществления прогулок на велосипеде является период с марта по ноябрь, по слабо пересеченному рельефу (почти вся территория города, за исключением отдельных участков), лучше – лесными массивами (Лесопарк, Григоровский бор) или вдоль рек. Велодорожки по европейским нормам проложены только в лесопарковой зоне и Саржином Яру, что является недостаточным.

К проблемним вопросам, сдерживающим развитие велотуризма в г. Харькове, относятся: недостаточная сеть велодорожек, привязка существующей сети к Шевченковскому району, в то время как в других районах Харькова эти возможности значительно ограничены, слабое развитие системы велоинфраструктуры, отсутствие комплексно-информационного обеспечения.

Перспективным является развитие проекта «Зелёная сеть Харькова», в котором предусмотрена прокладка велодорожек не по магистралям, а на определённом расстоянии от них с привлечением зелёных зон, заброшенных территорий при условии их качественного обустройства, что и определяет возможности и перспективы развития велоотдыха и соответствует основным теоретическим основам физической рекреации и досуга. Для улучшения информационного обеспечения велотуризма рекомендуется создание специализированного велосайта с такими разделами: доступность; технические характеристики; безопасность; велоинфраструктура; памятки – с мультимедийным наполнением каждого, включая картографические материалы.

**Ключевые слова:** велоотдых, велотуризм, активный досуг, велосипедные маршруты, велоинфраструктура, велосипедный сайт.

**Вступ.** Значення рекреаційної діяльності, зокрема активного дозвілля, для фізичного і психоемоційного здоров'я населення давно доведено у науковій літературі. Одним із таких засобів є веловідпочинок, який надає людині певний обсяг фізичних навантажень, що, у свою чергу, забезпечує відновлення фізичних, психоемоційних і фізіологічних сил людини, тобто виступає засобом активного дозвілля і рекреаційної діяльності. Особливо гостро значення активного дозвілля, в тому числі й веловідпочинку, проявляється серед населення великих і середніх міст.

**Вихідні передумови.** У країнах Європи, де вже активно розвивається веловідпочинок, велосипедні прогулянки і навіть подорожі, існує мережа велодорожок у межах населених пунктів та між ними, а в Данії, Франції, Іспанії тощо створена навіть національна мережа велодорожок. Найбільш цікавими за версією *34travel.me* є такі національні маршрути, як Луарська велодорожка (Франція, 800 км, Сен-Назер – Орлеан – Роанн уздовж Луари), Тосканське узбережжя (Італія, 317 км, Маса – Піза – Орбетелло вздовж узбережжя, гірська територія), Королівський шлях на Захід (Фінляндія, 252 км, Гельсінкі – Турку, історичний поштовий шлях). Прикладами транснаціональних веломаршрутів є Дунайський веломаршрут (320 км, Пассау (Німеччина) – Братислава (Словаччина), вздовж Дунаю, є частиною велодорожки Донауешинген (Німеччина) – дельта Дунаю (Угорщина), переважає рух униз за течією), Середземноморський веломаршрут (10 країн, 7,5 тис. км), Рейнський веломаршрут (1,2 тис. км, Швейцарія, Франція, Німеччина, Нідерланди, вздовж Рейну з півдня на північ) та інші.

В Україні веловідпочинок розвивається менш активно насамперед через якість доріг та недостатню розвинуту велоінфраструктуру. Серед українських міст у трійку лідерів за якістю велоінфраструктури увійшли Львів, Київ і Вінниця. У Львові прокладено приблизно 100 км велодорожок, функціонує 30 пунктів прокату байків, 35 велопарковок (просто неба та критих), 35 велоремонтних пунктів, реалізований картографічний проєкт «Велоінфраструктура

Львова». У Києві загальна протяжність усіх велодорожок становить 69 км, прокладений один повноцінний маршрут «Троєщина – центр» загальною протяжністю 20 км, який охоплює кілька районів міста. У Вінниці загальна протяжність маршрутів для їзди на велосипеді складає 60 км, із них 20 – це велодорожки європейської якості, ще 40 км – це виділені смуги для велосипедистів на дорогах загального користування.

Харків – місто молоді й активного населення, тому питання веловідпочинку є актуальним. Це підтверджує те, що вже більше 15 років містяни вносять на розгляд міської ради проєкти облаштування велоінфраструктури, яку можна було б використовувати і для прогулянок, і для пересування по місту. Але для розвитку веловідпочинку необхідні певні умови і розвинута велоінфраструктура. Саме на ці аспекти спрямовано наше дослідження.

**Мета статті** полягає у висвітленні можливостей і перспектив розвитку веловідпочинку у м. Харкові на основі аналізу географічних передумов його розвитку, а саме природних, суспільних ресурсів та проєктів велосипедної реформи. Для досягнення цієї мети необхідно проаналізувати інформаційну базу щодо теоретичного обґрунтування розвитку веловідпочинку як виду активного дозвілля, визначити сприятливість середовища м. Харкова з точки зору організації веловідпочинку, виявити можливості й перспективи розвитку веловідпочинку у Харкові на основі порівняння існуючих проєктів велосипедної реформи та розробити рекомендації щодо інформаційного забезпечення веловідпочинку у Харкові.

**Виклад основного матеріалу.** Інформаційна база щодо теоретичних аспектів розвитку активного дозвілля є широкою. Наразі використовується багато термінів: вільний час, дозвілля, рекреація, відпочинок, фізична рекреація, що часто перекриваються один з одним. Загальноприйнятим є ствердження, що вільний час є часом, не пов'язаним безпосередньо з виконанням професійних справ, тобто не є робочим, і не пов'язаний із задоволенням фізіологічних потреб. Виділяють три форми проведення вільного часу: туризм, оздоровлення, відпочинок

[4] або чотири: туризм, оздоровлення, відпочинок, екскурсії [3]. У той же час окремі дослідники, як, наприклад, В.І. Бочелюк, В.В. Бочелюк [1], структуру вільного часу співвідносять як синоніми з видами дозвілля. Аналіз наведених підходів показав, що дозвілля переважно визначають як аналог вільного часу [5], що, на наш погляд, не відображає сутності поняття. Так, вважаємо, що вільний час є формою відображення саме часових характеристик, у той час коли дозвілля є формою проведення вільного часу, тобто певним видом діяльності. Водночас рекреацію будемо розглядати як змістовну характеристику проведення вільного часу з природної точки зору (як засіб відновлення психофізіологічних сил людини), а дозвілля – як соціальну характеристику того ж самого явища.

Веловідпочинок є різновидом дозвілля і фізичної рекреації, який розглядаємо як рух по місцевості з використанням велосипедів з метою активного проведення вільного часу без потреби отримання певного прибутку. В літературних джерелах не визначені критерії, за якими територію можна вважати сприятливою для здійснення веловідпочинку, тому ми пропонуємо розглядати природні, технологічні і суспільні ресурси як базові (за І. Смалем), ураховуючи загальну теорію рекреаційної географії. Велосипедні прогулянки не є настільки вимогливими до умов довкілля, як, наприклад, дайвінг чи серфінг. Їх можна проводити як на недоторканих природних територіях, так і в межах населених пунктів і навіть у межах окремих спортивних споруд, як-то велотреки. Але веловідпочинок вимагає розгляду певних специфічних технічних характеристик – технологічних ресурсів, що включають, по-перше, саме спорядження, тобто велосипеди, а по-друге, спеціальну інфраструктуру – пункти прокату велосипедів, велодоріжки тощо. Останні заслуговують на особливу увагу, адже від їх наявності, зручності і якості буде залежати активне впровадження веловідпочинку у населеному пункті. І вже на другому плані залишається сприятливість природних рекреаційних ресурсів.

Проаналізуємо передумови розвитку веловідпочинку у м. Харкові. Харків займає площу понад 350 кв. км., з яких більше 200 кв. км. забудовано. Місто розташоване у північно-східній частині території України, у межах вододілу річок Дніпро і Дон. У результаті порізаної річками території Харків розташовується на пагорбах, пасмах, пониззях і має яскраво виражений рельєф хвилястої рівнини, порізаної долинами, балками і ярами. Абсолютна висота території коливається у межах 90-192 метри. На ділянках заввишки 105 м над рівнем моря і вищих розташовується близько 55% загальної площі міста. Таким чином, рельєф Харкова сприяє організації пересування на велосипеді по місту, навіть для невідготовлених учасників, створюючи певну мальовничість і незначну складність завдяки не-

великим перепадам висот. Тільки окремі ділянки спусків (Клочківський, Жиллярді, Білгородський, Весніна, Бурсацький, вул. Озерянська тощо) будуть представляти певну складність подолання.

Результати аналізу кліматичних характеристик доводять, що у Харкові можна організовувати велопрогулянки майже цілорічно (табл. 1), за виключенням короткого осінньо-зимового і зимово-весняного міжсезоння (кінець листопада – початок грудня, середина лютого – початок березня).

Сприяє розвитку веловідпочинку у Харкові і наявність зелених насаджень міста, яку утворюють парки (26 одиниць), сади (7), сквери (193), бульвари (35 одиниць), також є 4 набережні, 4 лугопарки та гідропарки, 3 гаї, 1 лісопарк та ще понад 500 озелених куточків відпочинку невеликої площі [2]. Найбільшу роль з точки зору активного дозвілля відіграють набережні, лугопарки, гідропарки, гаї і, звичайно, лісопарк. Також велика роль Центрального парку відпочинку та культури імені М. Горького.

З точки зору саме веловідпочинку більше підходять для активного проведення вільного часу Центральний парк культури та відпочинку імені М. Горького, Лісопарк, рекреаційна зона «Саржин Яр».

Отже, Харків має сприятливі фізико-географічні передумови для розвитку веловідпочинку. У той же час, результати аналізу соціально-економічних передумов розвитку веловідпочинку у Харкові вказують на наявність низки факторів, що ускладнюють його розвиток у місті.

Так, автомобільна мережа міста не передбачає наявності вздовж доріг велосипедних доріжок чи велосмуг, що значно стримує розвиток веловідпочинку на природних територіях міста. У самому місті незначна мережа станцій технічного обслуговування, у яких надають послуги велосипедистам.

Сучасний стан розвитку велотуризму у м. Харкові характеризується наявністю лише двох велодоріжок, обладнаних за всіма європейськими нормами. Перша з них – довжиною 7 км, шириною 3 м, у 2 ряди – була відкрита у 2017 р. Вона прокладена у мальовничому районі вздовж межі Лісопаркової зони, що дозволяє у будь-який момент поринути у лісовий масив, щоб насолодитися природою діброви, і з'єднує розу вулиць Сумської і Дерев'янка із сел. П'ятихатки (кінцева точка – храм св. цариці Тамари). Велодоріжка має сучасне покриття, велопарковки, інфраструктуру для відпочинку, є три станції технічного самообслуговування велосипедів з ремонтними комплектами. Через Лісопарк прокладена ще одна комфортна велодоріжка, яка з'єднує Павлове Поле і вул. Академіка Курчатова (рис. 1).

З 2019 р. відкрилася європейська велодоріжка з велоестакою у Саржиному Яру (рис. 2). За проектом розвитку велоінфраструктури всі зазначені велодоріжки мають створити єдину систему загальною довжиною проїзного полотна 30 км (рис. 3).

Таблиця 1

**Сприятливість кліматичних характеристик м.Харкова для здійснення веловідпочинку**

показники		I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X	XI	XII
Температура повітря	середня, °С	-4,6	-4,5	0,7	9,2	15,6	19,3	21,3	20,3	14,4	7,9	0,9	-3,5
	середній min, °С	-7,0	-7,3	-2,4	4,6	10,3	14,2	16,2	14,9	9,8	4,3	-1,5	-5,9
	середній max, °С	-2,2	-1,6	4,3	14,0	20,8	24,3	26,4	25,7	19,4	12,0	3,6	-1,1
Дні	похмурі	26	21	17	10	5	3	2	3	4	8	13	24
	хмарні	4	5	7	9	9	9	11	7	8	8	8	4
	сонячні	2	3	7	11	17	17	18	21	18	15	9	3
Опади	норма, мм	36	33	33	34	50	61	61	43	45	45	40	36
	тверді, к-ть днів	14	12	8	1	0,1	0	0	0	0	1	6	11
	мішані, к-ть днів	6	4	4	1	0	0	0	0	0	1	3	6
	рідкі, к-ть днів	4	3	6	12	14	15	13	10	12	12	10	6
	середні і сильні, к-ть днів	3	3	3	3	6	6	5	2	3	3	2	3
Вітер	середня швидкість, м/с	4,3	4,5	4,6	4,2	3,7	3,5	3,3	3,2	3,5	3,8	4,1	4,3
	напрямок переваж.	Зх	Сх	Сх	Сх	Сх	Сх, Зх, ПнЗх	Пн, ПнЗх	Пн, ПнЗх	Сх, Зх	Сх, Зх	Сх, ПдСх	Сх, ПдСх, Зх
Сніговий покрив	кількість днів	24	23	16	1	0	0	0	0	0	0,3	6	17
	висота, см	8	11	8	1	0	0	0	0	0	0	1	4
Явища погоди	дощ	10	8	10	12	14	15	13	10	12	13	13	12
	сніг	19	18	12	2	0,1	0	0	0	0,03	2	9	18
	туман	8	7	5	2	1	2	1	2	4	5	8	
	гроза	0,03	0	0,3	1	6	9		5	3	1	0,1	0
	хуртовина	2	3	2	0	0	0	0	0	0	0,03	1	1
	ожеледь		2	1	0,03	0	0	0	0	0	0,03	2	4
	паморозь	1	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0,3	1
показники, сприятливі для організації веловідпочинку													
дискомфортні показники, що обмежують регулярне здійснення веловідпочинку													

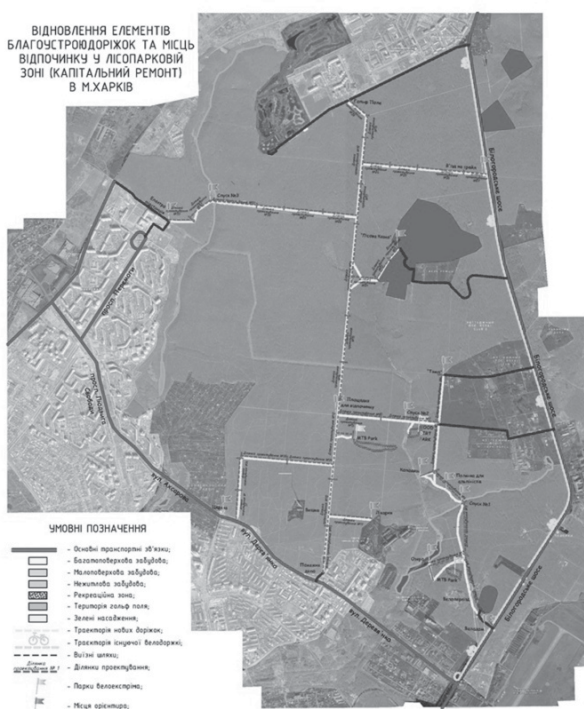


Рис. 1. Система велодоріжок у Лісопарку



Рис. 2. Велоестакада (ліворуч) та велодоріжка (праворуч)



Рис. 3. Елементи з'єднання велодоріжок Саржиного Яру та парку імені М. Горького у єдину систему

У зоні дії велосипедних доріжок існує мережа станцій технічного самообслуговування на засадах безплатності, обладнаних мінімальним ремонтним набором і насосом, але таких станцій зараз по місту нараховується з десятків, проти 35 у Львові. Ще одним соціально-економічним питанням, що стосується можливостей організації веловідпочинку, є наявність пунктів прокату велосипедів (табл.2). У Харкові непогана мережа таких пунктів, хоча і є меншою, ніж в інших містах, де поширюється активне дозвілля з використанням велосипедів - у Львові, Києві, Вінниці, Івано-Франківську.

Інші велодоріжки не є обладнаними, хоча користуються популярністю у містян. Так, багато стежок у Лісопарку використовують як велодоріжки, вони вузькі, втопані, але можуть мати невеликі перешкоди на шляху руху.

Одна з таких стежок, що з'єднує Меморіал Слави і вул. Людвіга Свободи, активістами була розширена і утримована, у місцях складного рельєфу об-

ладнані містки. Це дозволяє їй зараз використовувати і для велопрогулянок невеликими компаніями.

Іншим районом, популярним у велотуристів, є Лисогірський лісовий масив, у якому від вул. Добродецького за різними напрямками прокладені і промаркіровані велосипедні маршрути різної протяжності і складності. Найскладнішим маршрутом на цій місцевості є 5-кілометрова велодоріжка до вул. Алуштинська, вона є динамічною, бо прокладена по найбільш пересіченій місцевості. На місцевості вона позначена червоним кольором. Синім кольором на місцевості позначений веломаршрут до вул.

Підгорна. Загальна протяжність – 6 км, найбільш широка з усіх, що дозволяє її використовувати для велопрогулянок великими компаніями. Третій веломаршрут є найбільш коротким, усього 3 км, виводить на Окружну і підходить для новачків.

Є інші маршрути, які використовуються для велопрогулянок, але назвати їх велодоріжками, та й ще європейського класу, неможливо. Це звичайні стежки, невеликі вулиці, які можна використати з дотриманням найбільшої безпеки під час велоруху.

Таким чином, слід зазначити, що Харків має певні успіхи у створенні умов для ефективної організації веловідпочинку як виду активного дозвілля, але при цьому існує ціла низка проблем. Серед них: недостатня мережа велодоріжок; прив'язка існуючої мережі до Шевченківського району, у той час як в інших адміністративних районах Харкова ці можливості значно обмежені; слабо розвинута система велоінфраструктури; відсутнє комплексне інформаційне забезпечення.

Таблиця 2

## Пункти прокату велосипедів у м. Харкові

Типи і марки велосипедів	Комплектація, послуги	Вартість у будні		Вартість у вихідні	
		1 год. / 3 год.	доба / 2 доби / 3 доби	1 год. / 3 год.	доба / 2 доби
<b>Велоком</b> , вул. Данилевського, 8					
гірські, міські, чоловічі, жіночі, дитячі, тандем	пляшки для води, велофари, велокомп'ютери, велокрісло для малечі	- / 80-100	100-150 / 150-240 / 220-350	- / 100-150	150-200 / 250-320
<b>Прості рухи</b> , вул. 23 Серпня, 31б; Білгородське шосе, 10 (останній тимчасово закритий)					
Shimano, байк з дитячим велокріслом		40-70 / 80-130	120-200 / - / -	50-80 / 70-150	140-230 / -
<b>UNISPORT</b> , вул. Сумська, 13, 2б					
Pride, SKD, Fort	чистка у веломеханіка, техогляд				
<b>ВЕЛОПЛАНЕТА</b> , майдан Героїв Небесної Сотні, 14/1					
Pride		50-90 / 110	80-160 / - / -	110 / 130	230 / -
<b>Центральний парк культури та відпочинку імені М. Горького</b> , вул. Сумська, 81					
велосипеди, педальні машинки, чопери, сегвеї		60 / - (VELO)	-	60 / - (VELO)	-
<b>ВЕЛОПРОКАТИК</b> , Білгородське шосе, 10. Автостанція № 4 «Лісопарк»					
моделі для аматорів та профі, байки TREK, тандем, дитячі, підліткові		50-90 / 90-160	170-290	60-100 / 100-190	200 / 320
<b>Некстбайк</b> , онлайн, різні точки міста					
		20 / 50	150		
<b>Спица</b> , Білгородське шосе, 1					
		50 / 90	160 / - / -	55 / 100	170 / -
<b>Блек Байк Харків</b> , вул. Ярослава Мудрого, 22					
		- / 95	175 / - / -	- / 125	245 / -

У Харкові на розгляд міської ради, на міські курси вже кілька років поспіль подаються різноманітні проекти, які б передбачали покращення мережі веломаршрутів по місту.

Одним із проектів є запропонована мережа веломаршрутів, що виконана у рамках воркшопу «Re-cycle Kharkiv». У результаті проведеної роботи різними п'ятьма групами волонтерів була створена єдина карта рекомендованої мережі велодоріжок у центральній частині міста. Зазначена мережа увійшла до Стратегії розвитку велосипедної інфраструктури в центрі Харкова в рамках проекту «Велосипедна реформа Харкова».

«Інший шлях» – проект лінійної рекреаційної інфраструктури, у межах якого пропонується з'єднати житловий масив Салтівка з центром велодоріжкою, що вписується у загальну інфраструктуру міста. Веломаршрут (загальна довжина – 11 км) пролягає уздовж існуючих магістралей, частково співпадаючи з ними. В основному він проходить зеленими зонами: лісосмугами, скверами, невеликими зеленими насадженнями тощо.

На основі проекту «Інший шлях» і мережі зелених зон Харкова їх автори запропонували проект «Зелена мережа Харкова», який став переможцем на конкурсі Ukrainian Urban Awards-2018 у категорії «Ландшафтна архітектура та планування». Основна ідея – взяти за основу план зелених насаджень Харкова і розробити мережу веломаршрутів, що проходять по берегах річок, по скверах, у паркових зонах. Це дозволить поєднувати різні райони міста і

розширити можливість вибору окраїни лісових масивів для велопогулянок.

Розвиток активного дозвілля, зокрема вело-відпочинку, має підкріплюватися інформаційною підтримкою. Найбільш інформаційним і потужним ресурсом є спеціалізовані сайти. Аналіз світових ресурсів дозволив виділити єдиний європейський ресурс, який відповідає принципам системності, вибірковості, комплексності, візуальності, інформативності тощо. Це сайт <https://en.eurovelo.com/>. Сайт надає потужну інформаційну підтримку 19 транс'європейським маршрутам, розміщуючи інформацію про кожен із них. В Україні лише починає запроваджуватися картографічний спеціалізований ресурс для користувачів велосипедів, але на даний час він позбавлений основної характеристики – системності, тобто і інформація є розрізною, і самі карти різноплановими, і не поєднуються у єдиний національний інформаційний простір, реалізація якого сприяла би розвитку веловідпочинку - як у межах населених пунктів, так і між ними. Приклади таких карт є для міст Львова, Києва та Вінниці. У Харкові існує онлайн бронювання велосипедів, але цього замало, тому пропонуємо:

1. Створити спеціалізований велосайт, де буде зібрана інформація про мережу велодоріжок, їх стан, облаштування.

2. Структура цього сайту має обов'язково включати такі розділи:

- доступність велодоріжок з територіальною прив'язкою і можливістю дістатися на велосипеді

або громадським транспортом (трамваєм, тролейбусом);

- технічні характеристики маршрутів (довжина, перепади висот, обмеження, покриття, розмітка, наявність джерел питної води тощо);

- безпека подорожі з оприлюдненням негараздів, які можуть зустрітися на маршруті, нагадуванням правил дорожнього руху тощо;

- показники велоінфраструктури: станції технічного самообслуговування, зони відпочинку з навісами від сонця і дощу, вказівники на маршрутах з позначенням виходу до зупинок громадського транспорту, велопарковки;

- пам'ятки навіть місцевого локального значення з фото і описом.

3. Якісний картографічний матеріал має бути в онлайн-форматі на спеціалізованому сайті та на офіційному сайті міської ради. Така карта обов'язково повинна мати функцію зворотного зв'язку, за допомогою якої влада могла б оперативно дізнаватися про проблеми, які можуть призвести до аварійних ситуацій, та з можливістю завантаження велотреків. Уздовж маршрутів та по місту (у містах сходження на веломаршрути) мають бути бігборди з детальними планами місцевості з позначеними важливими складовими для вело-відпочиваючих.

**Висновки і перспективи подальших пошуків.** Міське середовище Харкова є сприятливим для розвитку веловідпочинку за багатьма факторами.

Найбільш сприятливим сезоном для здійснення прогулянок на велосипеді є період з березня до листопада, по слабко пересічному рельєфу (майже вся територія за виключенням окремих ділянок), найкраще – лісовими масивами (Лісопарк, Григорівський бір) або вздовж річок. Велодоріжки за європейськими нормами прокладені тільки у Лісопарковій зоні та Саржиному Яру, що є недостатнім.

До проблемних питань, що стримують розвиток велотуризму у м. Харкові, належать: недостатня мережа велодоріжок, прив'язка існуючої мережі до Шевченківського району, у той час як в інших районах Харкова ці можливості значно обмежені, слабо розвинута система велоінфраструктури, відсутнє комплексне інформаційне забезпечення.

Перспективним є розвиток проекту «Зелена мережа Харкова», в якому передбачено прокладання велодоріжок не по магістралях, а на певній відстані від них із залученням зелених зон, занедбаних територій за умови їх якісного облаштування, що і визначає можливості й перспективи розвитку веловідпочинку та відповідає основним теоретичним засадам фізичної рекреації і дозвілля. Для покращення інформаційного забезпечення велотуризму рекомендовано створення спеціалізованого велосайту з такими розділами: доступність; технічні характеристики; безпека; велоінфраструктура; пам'ятки – з мультимедійним наповненням кожного, включаючи картографічні матеріали.

#### СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ:

1. Бочелюк В.Й. Дозвіллезнавство: Навчальний посібник / В.Й. Бочелюк, В.В. Бочелюк. – К.: Центр навчальної літератури, 2006. – 208 с.
2. Волкова І.І. Природні рекреаційно-туристичні ресурси Харківської області / І.І. Волкова // Туризм в системі пріоритетів регіонального розвитку / За ред. проф. В.В. Александрова. – Харків: ХНУ імені В.Н. Каразіна, 2010. – С. 168-188.
3. Круцевич Т.Ю. Рекреація у фізичній культурі різних груп населення: Навчальний посібник / Т.Ю. Круцевич, Г.В. Безверхня. – К.: Олімпійська література, 2010. – 248 с.
4. Смал І.В. Туристичні ресурси світу: Навчальний посібник / І.В. Смал. – Ніжин: НДПУ імені Миколи Гоголя, 2010. – 336 с.
5. Філімонов С.П. Аналіз понять «дозвілля» в сучасній науковій літературі / С.П. Філімонов // Наукові записки Кіровоградського ДПУ імені В. Винниченка. Сер.: Педагогічні науки. – 2013. – Вип. 121 (2). – С. 188-192.

#### REFERENCES:

1. Bochelyuk, V. J. (2006). Dozvilleyeznavstvo: Navch. posibny`k [Leisure studies: A textbook]. Ky`yiv: Centr navchal`noyi literatury`, 208.
2. Volkova, I.I., Aleksandrov, V.V., ed. (2010). Pry`rodni rekreacijno-tury`sty`chni resursy` Xarkivs`koyi oblasti. Tury`zm v sy`stemi priory`tetiv regional`nogo rozvy`tku [Natural recreational and tourist resources of the Kharkiv region. Tourism in the system of regional development priorities]. Xarkiv : XNU imeni V.N. Karazina, 168-188.
3. Krucevy`ch, T.Yu. (2010). Rekreaciya u fizy`chnij kul`turi rizny`x grup naselennya: Navchal`ny`j posibny`k [Recreation in physical culture of various population groups: A textbook]. Ky`yiv: Olimpijs`ka literatura, 248.
4. Smal, I.V. (2010). Tury`sty`chni resursy` svitu: Navchal`ny`j posibny`k [Tourist resources of the world: A textbook]. Nizhy`n: NDPU imeni My`koly` Gogolya, 336.
5. Filimonov, S.P. (2013) Analiz ponyat` «dozvillya» v suchasnij naukovej literaturi [Analysis of the concepts of «leisure» in modern scientific literature]. Scientific Notes of the V. Vinnichenko Kirovograd DPU. Ser.: Pedagogical Sciences, 121 (2), 188-192.



## INFORMATION ABOUT AUTHORS / СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРАХ

**Bubyr Natalia Oleksandrivna** – Candidate of Sciences (Geography), Associate Professor of the Department of Physical Geography and Cartography. The Faculty of Geology, Geography, Recreation and Tourism. V.N. Karazin Kharkiv National University. e-mail: [bubyr-n@ukr.net](mailto:bubyr-n@ukr.net); ID ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-13621151>

**Prasul Yuliia Ivanivna** – Candidate of Sciences (Geography), Associate Professor, Head of the Department of Physical Geography and Cartography. Faculty of Geology, Geography, Recreation and Tourism. V.N. Karazin Kharkiv National University. e-mail: [y.prasul@karazin.ua](mailto:y.prasul@karazin.ua); ID ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-3516-7882>

**Ilchenko Vadym Serhiyovych** – Bachelor of the Department of Physical Geography and Cartography. The Faculty of Geology, Geography, Recreation and Tourism. V.N. Karazin Kharkiv National University. e-mail: [vilchenko@physgeo.com](mailto:vilchenko@physgeo.com); ID ORCID: <https://0000-0002-7704-6133>

**Бубырь Наталья Александровна** – кандидат географических наук, доцент кафедры физической географии и картографии факультета геологии, географии, рекреации и туризма Харьковского национального университета имени В.Н. Каразина. e-mail: [bubyr-n@ukr.net](mailto:bubyr-n@ukr.net); ID ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-13621151>

**Прасул Юлия Ивановна** – кандидат географических наук, доцент, заведующая кафедрой физической географии и картографии факультета геологии, географии, рекреации и туризма Харьковского национального университета имени В.Н. Каразина. e-mail: [y.prasul@karazin.ua](mailto:y.prasul@karazin.ua); ID ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-3516-7882>

**Ильченко Вадим Сергеевич** – бакалавр кафедры физической географии и картографии Харьковского национального университета имени В.Н. Каразина. e-mail: [vilchenko@physgeo.com](mailto:vilchenko@physgeo.com); ID ORCID: <https://0000-0002-7704-6133>