

**МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
ВОЛИНСЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ
ІМЕНІ ЛЕСІ УКРАЇНКИ**

Кафедра теорії фізичного виховання та рекреації

На правах рукопису

СТАНІСЛАВСЬКИЙ МИКОЛА ЮРІЙОВИЧ

**СТАН ТА ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ
ВЕЛОСИПЕДНОГО ТУРИЗМУ СЕРЕД МОЛОДІ
ВОЛИНСЬКОЇ ОБЛАСТІ**

Спеціальність: 014 «Середня освіта»
Освітньо-професійна програма: «Фізична культура»
Робота на здобуття освітнього ступеня «Магістр»

Науковий керівник:
**ГНІТЕЦЬКА Тетяна
Володимирівна,**
кандидат наук з
фізичного виховання та спорту,
доцент

РЕКОМЕНДОВАНО ДО ЗАХИСТУ

Протокол № 4_
засідання кафедри теорії фізичного
виховання та рекреації

від 18 листопада 2025 р.

Завідувач кафедри

проф. Белікова Н.О. _____

ЛУЦЬК – 2025

АНОТАЦІЯ

Станіславський М.Ю. Стан та перспективи розвитку велосипедного туризму серед молоді Волинської області. Робота присвячена дослідженню сучасного стану, проблем та перспектив розвитку велосипедного туризму серед молоді. Розглянуто теоретико-методичні основи велосипедного туризму, подається аналіз сучасних проблем та тенденцій розвитку велотуризму в Україні й, зокрема, на Волині. Висвітлено результати дослідження щодо популярності велотуризму та рекреаційого та екстремального велокатання серед молоді 14-25 років у Волинській області, на прикладі м. Луцька. Описано одноденні та багатоденні веломаршрути для молоді на території Волинської області. Наводиться опис та трасування авторського велосипедного маршруту у м. Луцьку та колективних шести маршрутів екстремального велокатання для молоді віком 14-25 років на території Луцької ОТГ тощо.

Ключові слова: велосипедний туризм, молодь, Волинська область, м. Луцьк, веломаршрути.

ANNOTATION

Stanislavskiy M. The current state and prospects for the development of bicycle tourism among youth in the Volyn region. The work is devoted to researching the current state, problems and prospects for the development of cycling tourism among young people. The theoretical and methodological foundations of cycling tourism are considered, and an analysis of current problems and trends in the development of cycling tourism in Ukraine, and in particular in Volyn, is presented. The results of a study on the popularity of cycle tourism and recreational and extreme cycling among young people aged 14-25 in the Volyn region, using the example of the city of Lutsk, are highlighted. One-day and multi-day cycle routes for young people in the Volyn region are described. A description and route map of the author's cycling route in Lutsk and six group extreme cycling routes for young people aged 14-25 in the Lutsk ATC are provided.

Keywords: cycling tourism, young people, Volyn region, Lutsk, cycling routes.

Зміст

ВСТУП		5
РОЗДІЛ 1	ХАРАКТЕРИСТИКА ВЕЛОСИПЕДНОГО ТУРИЗМУ ЯК ВИДУ РУХОВОЇ ДІЯЛЬНОСТІ	9
1.1	Історія розвитку велотуризму	9
1.2	Характеристика сучасних видів велотуризму	12
1.3	Значення занять велотуризмом для здоров'я молоді	14
	Висновки до розділу 1	17
РОЗДІЛ 2	МЕТОДИ ТА ОРГАНІЗАЦІЯ ДОСЛІДЖЕННЯ	19
	2.1. Методи дослідження	19
	2.2. Організація дослідження	20
РОЗДІЛ 3	СТАН РОЗВИТКУ ВЕЛОТУРИЗМУ СЕРЕД МОЛОДІ 14-25 РОКІВ	22
3.1.	Аналіз сучасних проблем та тенденцій розвитку велотуризму в Україні	22
3.2.	Дослідження популярності велотуризму та рекреаційого велокатання серед молоді 14-25 років у Волинській області (на прикладі м. Луцька)	26
3.3	Підтримка велосипедної рухової діяльності у Волинській області органами державної влади (на прикладі м. Луцька)	33
	Висновки до розділу 3	33
РОЗДІЛ 4	ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ ВЕЛОСИПЕДНОГО ТУРИЗМУ СЕРЕД ВОЛИНСЬКОЇ МОЛОДІ 14-25 РОКІВ	36
4.1	Дослідження наявних маршрутів велосипедного туризму для молоді 14-25 років у Волинській області	36
4.2	Пропозиції з розробки нових оздоровчих велосипедних маршрутів	42
4.3	Тенденція розвитку екстремального велосипедного туризму серед молоді та рекомендації його контрольованої організації на Волині	44
	Висновки до розділу 4	56
	ВИСНОВКИ	59
	СПИСОК ВИКОРИСТАНОЇ ЛІТЕРАТУРИ	62
	ДОДАТКИ	68

Список специфічних термінів

1. Вело-райдер (rider) – людина, що катається на велосипеді, часто з акцентом на активний спосіб життя або виконання трюків (велосипедний фрістайл).
2. Велотріал – їзда по штучних або природних перешкодах.
3. Даунхіл (DH) – швидкісний спуск з гори по підготовленій трасі (дуже екстремально). Одна з найбільш екстремальна велодисципліна маунтінбайкінгу.
4. 4X / Дуал-слалом–гонки по трасі з перешкодами 4-х райдерів одночасно.
5. Ендуро / Олл-маунтін–поєднання підйомів і спусків, довгі маршрути. Одна з основних дисциплін маунтінбайкінгу.
6. Крос-кантрі (XC) – гонки по пересіченій місцевості.
7. Маунтінбайкер (mountain biker) – це людина, яка займається гірським велоспортом (mountain biking), тобто їздить на гірському велосипеді по бездоріжжю, стежках, горах, спеціальних трейлах, часто виконує трюки, спускається з дуже крутих схилів.
8. Маунтінбайкінг – вид рухової активності, процесу катання на гірському велосипеді. Це те саме, що й велоспорт, тільки в умовах бездоріжжя чи гір.
9. Маунтинбайк (mountainbike) - назва транспортного засобу – гірського велосипеда.
10. Слоупстайл / Дьорт-джампінг – трюки і стрибки на спеціальних трамплінах.
11. Стріт – катання різними місцями з елементами екстриму.
12. Фрірайд – трюки, стрибки, спуски по природному рельєфу (каміння, корені, дропи). Одна з основних дисциплін маунтінбайкінгу.

ВСТУП

Актуальність. У сучасному суспільстві, яке швидкоплинно розвивається в умовах цифровізації, урбанізації та гіподинамії, особливої уваги набуває проблема збереження і зміцнення здоров'я підлітків та молоді. Саме ця частина населення, яка є основою соціального, культурного та економічного розвитку держави, найчастіше стикається з наслідками малорухливого способу життя, емоційного виснаження, зниження мотивації до занять фізичною активністю [6].

Тому одним з ефективних інструментів вирішення даної проблеми є залучення підлітків та молоді до велосипедного туризму. Саме цей вид активності беззаперечно гармонійно поєднав у собі фізичне навантаження, оздоровчий ефект, пізнання культурної спадщини та формування екологічної свідомості. Він не вимагає значних фінансових ресурсів, є відносно безпечним, доступним і привабливим для молодих людей.

В умовах воєнного стану, дистанційного навчання та цифрової ізоляції молодим людям характерні емоційне виснаження та тривожність. Велосипедні мандрівки сприяють зняттю емоційної напруги, покращенню психоемоційного стану та розширенню кола спілкування.

Досить перспективним велосипедний туризм є в умовах Волинської області, що має унікальні природні умови (ліси, озера, парки), вигідне географо-економічне положення, величезний рекреаційний потенціал, які формуватимуть сприятливі передумови для його розвитку [27; 47].

Питання розвитку велосипедного туризму на Волині висвітлені в дисертаційній роботі А. Єрко (2001), [21], в науковій статті А. Гудими, О. Войтович (2022), [15], деякі аспекти велотуризму розглянуті у колективній монографії проф. Л. Матвійчука Л, проф. Ю. Барського, доц. М. Лепкого (2022), [39] та інші. Проаналізовано, що найбільше матеріалів з цього питання висвітлені в контексті спортивно-оздоровчого туризму Волині, зокрема в районах Шацьких озер, Стоходу, місцях бойової слави, м. Луцьк тощо. Варто відмітити, що в останні роки у засобах онлайн-медіа (Інтернет-сайти, YouTube, Telegram, Facebook) значно зросла кількість публікацій організаційного аспекту

розвитку велосипедного руху в обласному центрі Волинської області – м. Луцьку та його околицях [28-29; 33; 35-36; 38; 44; 49; 55-56]. Водночас така інформація хоча дуже корисна та цікава, однак немає систематизованості й академічного аналізу.

Крім того, аналіз літературних джерел [35; 41; 53] та власний досвід маунтінбайкера свідчать, що нині серед підлітків та молоді значно зростає захоплення екстремальною велосипедною їздою з елементами даунхіл, ендуро, фрірайд, крос-кантрі тощо. Зокрема, проведеними нами анкетуванням (2025), [45] встановлено, що 45,7 % молодих лучан захоплюються екстремальною велоїздою, однак, на їхню думку, вона не має інфраструктурного забезпечення у місті чи передмісті. Тобто це вимагає спеціального облаштування місць та маршрутів для любителів екстремальної їзди.

Таким чином, враховуючи велике значення велоруху (велосипедних прогулянок, велосипедного туризму) для фізичного, психічного, соціального здоров'я підлітків та молоді, питання систематизації наявних та розробка нових веломаршрутів, у тому числі для екстремальної велоїзди, пошук шляхів підтримки та розвитку велотуристичної діяльності на Волині має актуальність. Цим зумовлений вибір теми магістерської роботи.

Мета дослідження - дослідити сучасний стан, проблеми та перспективи розвитку велосипедного туризму серед волинської молоді 14-25 років, на прикладі м. Луцька.

Завдання дослідження:

1. Проаналізувати сучасний стан, основні тенденції та проблеми розвитку велосипедного туризму в Україні загалом та у Волинській області зокрема.
2. Визначити показники популярності та особливості залучення молоді віком 14–25 років Волинської області до велосипедного туризму й рекреаційного велокатання (на прикладі м.Луцька).

3. Визначити перспективні напрями розвитку велосипедного туризму у Волинській області та розробити нові велосипедні маршрути, у тому числі екстремальні, орієнтовані на молодь віком 14–25 років, на базі м. Луцька та прилеглих територій.

Об’єкт дослідження: велосипедний туризм у Волинській області.

Предмет дослідження: сучасний стан, проблеми та перспективи розвитку велосипедного туризму серед молоді віком 14–25 років Волинської області (на прикладі м. Луцька)

Для досягнення мети та виконання завдань дослідження застосовувались такі **методи** :

- Аналіз науково-методичної літератури;
- Узагальнення та систематизація інформації;
- Анкетування;
- Спостереження;
- SWOT-аналіз;
- Туристично-географічний і картографічний аналіз;
- Трасування маршруту;
- Математичної статистики;
- Якісний аналіз

Практичне значення результатів дослідження полягає в розробці авторського проєкту (описі та трасуванні) нового велосипедного маршруту на території міста Луцька «Стирське оздоровче кільце» та колективних, у складі команди «Lutsk Riders», шести маршрутів (різної складності) екстремального велокатання для молоді віком 14-25 років на території Луцької ОТГ, що розширює можливості організації велосипедного туризму у Волинської області.

Апробація результатів та публікації: результат дослідження оприлюднені шляхом участі у *XIX Міжнародної науково-практичної конференції*

студентів, аспірантів та молодих вчених «Молода наука Волині: пріоритети та перспективи досліджень» (13–14 травня 2025 року) та висвітлені у тезах (Станіславський М. Ю. Популярність та проблеми організації велосипедних прогулянок серед молоді м. Луцька. Матеріали XIX Міжнародної науково-практичної конференції студентів, аспірантів та молодих вчених «Молода наука Волині: пріоритети та перспективи досліджень» (13–14 травня 2025 року). Луцьк: Вежа-Друк, 2025. 1 електрон. опт. диск (CD-ROM). Об'єм даних 16,59 Мб. С.860-863. (930). URL: <https://surl.li/sqbgrw> [45]. Також практичні аспекти магістерського дослідження щодо проектування екстремальних велотрас висвітлені в особистому портфоліо учасника студентської олімпіади 2024-2025 н.р. за спеціальністю «Середня освіта. Фізична культура» на платформі Facebook факультету фізичної культури, спорту та здоров'я ВНУ імені Лесі Українки від 23.04.2025 р. URL: <https://www.facebook.com/share/v/18SXVdyk7L/> [43].

Структура роботи. Робота складається зі вступу, чотирьох розділів і висновків, списку використаних джерел (63 найменувань), додатків. Робота проілюстрована 22 рисунками та 5 таблицями. Кількість додатків – 14. Основний текст магістерської роботи викладено 61 сторінках. Повний обсяг роботи становить 86 сторінок.

РОЗДІЛ 1

ХАРАКТЕРИСТИКА ВЕЛОСИПЕДНОГО ТУРИЗМУ ЯК ВИДУ РУХОВОЇ ДІЯЛЬНОСТІ

1.1. Історія розвитку велотуризму

Велосипедний туризм – це вид спортивного туризму, спрямований на подолання відстаней та подолання різноманітних перешкод на велосипеді. На сьогоднішній день він дуже активно розвивається в Україні. Окрім традиційних напрямків, швидко зароджуються та розвиваються нові галузі, які не обов'язково існували ще 10-15 років тому.

Історія велосипедного туризму тісно пов'язана з розвитком самого велосипеда та зміною погляду суспільства на активний відпочинок. Її можемо умовно розділити на кілька ключових етапів.

Велосипедний туризм починається в ті ж роки, що й зародження та вдосконалення велосипеда. Це описує «період виникнення та раннього розвитку» (кінець XIX - початок XX століття). Однак з появою безпечного велосипеда та ланцюгового приводу (1880-ті роки), а також пізнішим вдосконаленням пневматичних шин (Дж. Данлоп, 1888), їзда стала більш комфортною та ефективною, і велосипед піднявся з «екзотичної» новинки до потенційного засобу для подорожей. Перші веломандрівники були переважно ентузіастами-авантюристами, що долали значні відстані в умовах нерозвиненої дорожньої інфраструктури та відсутності будь-якого обслуговування та сервісу. Проте, саме ці мандрівки сприяли початковій популяризації велосипеда як інструменту для відкриття нових місць. І як наслідок, в цей період зароджуються перші велосипедні клуби та асоціації (зокрема, Cyclists' Touring Club у Великій Британії, заснований у 1878 р.), що організовували групові поїздки, надавали інформацію про маршрути та сприяли розвитку мережі підтримки для мандрівників [5]. На цьому етапі велотуризм був переважно доступним для заможних верств населення, оскільки, на той час велосипеди були дорогими і не

кожен міг собі це дозволити, однак вже тоді заклалися основи для його подальшого поширення.

Вже у XX столітті, незважаючи на стрімкий розвиток автомобільного транспорту, велосипедний туризм стрімко розвивався, стаючи більш доступним і поширенішим серед населення. Збільшення доступності велосипедів призвело до збільшення кількості велотуристів. Поступово покращувалася дорожня мережа та з'являлися перші об'єкти інфраструктури (кемпінги, місця відпочинку), адаптовані для мандрівників

Для України велосипедний туризм швидко став важливою частиною спортивного та оздоровчого туризму. Цілі секції велосипедного туризму з'явилися в 1950-х роках у спортивних клубах та школах. Спочатку розвиток велосипедного туризму зробив свої перші кроки в 1969 році, коли в Харкові була створена Комісія з велосипедного туризму, а подібні ініціативи були організовані в багатьох містах України (Житомир, Донецьк, Запоріжжя, Київ, Дніпро, Сімферополь, Одеса). Останніми роками активно розроблялися різноманітні велосипедні маршрути різного рівня, проводилися змагання та семінари для інструкторів, що призвело до його широкого використання як організованого інструменту відпочинку, а також підготовки кваліфікованих працівників [5].

Кінець XX та початок XXI століття відзначилися кардинальними змінами у велотуризмі завдяки швидкому розвитку технологічного прогресу та екологічній свідомості населення. Використання нових матеріалів (карбон, титан, різноманітні алюмінієві сплави), вдосконалення трансмісійних систем (широкий діапазон передач, інтегровані системи), розвиток амортизаційних технологій та поява електронних компонентів (GPS-навігація, велокомп'ютери з розширеними функціями) зробили велосипеди легшими, міцнішими, комфортнішими та універсальнішими. Це стимулювало виникнення нових, спеціалізованих видів велотуризму.

Розвиток мережі Інтернет, геоінформаційних систем (GIS), мобільних додатків (Strava, Komoot, Wikiloc) та соціальних мереж кардинально змінив підходи до планування та реалізації велопоходжень, забезпечуючи легкий доступ

до інформації про маршрути, прогнози погоди, місця ночівлі, а також можливість ділитися досвідом та фотографіями. Зростаюча увага до питань екології та сталого розвитку позиціонує велосипедний туризм як "зелений" вид активності. Багато країн та регіонів, включаючи Україну, інвестують у розвиток спеціалізованої велоінфраструктури: створюються велодоріжки, велопрокати, сервісні центри, системи велонавігації. В Україні значним поштовхом став проєкт «ВелоКраїна» (2008–2012 рр.), що сприяв розвитку промаркованих веломаршрутів у Карпатському регіоні [46]. Також активно розвивається ініціатива EuroVelo, що передбачає створення транскордонних веломаршрутів по всій Європі [37]. Поява електровелосипедів зробила велотуризм доступним для ширшого кола осіб з різним рівнем фізичної підготовки, розширюючи вікові та фізичні межі учасників.

Велоспорт на Волині, як і в усій Україні, має корені в другій половині XIX століття, коли з'явилися перші велосипеди (або "ровери"). Перші згадки про велосипедистів у Луцьку датуються 1890-ми роками, коли на вулицях міста з'явилися ентузіасти з імпортованими моделями з Європи. Як стверджує О. Котис справжній розвиток припав на 1920-ті роки. Так, у 1925 році в місті зареєстровано 125 велосипедів. За 5 років їхня кількість збільшилися у кілька разів. У Луцькому повіті на той час було зареєстровано майже півтори тисячі «роверів». У 1927 році в Луцьку (тоді столиці Волинського воєводства) було засновано Волинське товариство циклістів і мотористів (Wołyńskie Towarzystwo Cyklistów i Motorzystów), яке займалося пропагандою велоспорту, організацією змагань і туристичних поїздок. У 1930-х роках велорух поживався: проводилися регулярні гонки на новому стадіоні "Гляйвіц" (нині «Авангард», Центральний стадіон у Луцьку), де побудували велотрек, а преса висвітлювала заїзди, туристичні мандрівки та велоподорожі регіоном. Ці події привертали сотні глядачів і сприяли популяризації спорту серед молоді [31].

Друга світова війна перервала розвиток, але після 1945 року велоспорт віродився в рамках радянської системи: у 1950-1960-х роках створювалися секції при товариствах "Динамо" та "Спартак", проводилися місцеві змагання та

велотури Волиню (наприклад, до озер і лісів). У 1970-1980-х роках регіон став частиною всеукраїнської мережі велопоходів, з акцентом на туризм і оздоровлення. Після незалежності України (1990-ті) велоспорт еволюціонував до масового хобі: у Луцьку з'явилися велоклуби, велодоріжки та фестивалі (наприклад, "Велодень") [31]. Сьогодні Волинь відома мережею веломаршрутів змаганнями та підтримкою від місцевої влади, що робить регіон одним з центрів велокультури на Заході [22].

1.2. Характеристика сучасних видів велотуризму

На сьогоднішній день велосипедний туризм є однією з найбільш поширених форм активного відпочинку, оскільки він є гармонійним поєднанням фізичних вправ, пізнавальної та екологічної складових. Причини, чому він такий привабливий для суспільства, полягають у тому, що він широко доступний, дозволяє самостійно оглядати нові місця та контактувати з природою. Сучасний велосипедний туризм означає більше, ніж просто багатоденні мандрівки; він також розвивається, і вже існує багато видів і типів поїздок, які задовольняють потреби та вподобання кожного. Це багатовимірна діяльність, що включає широкий спектр форм що відрізняються між собою типом місцевості, використанням обладнання, інтенсивністю, характером поїздки [54].

Маунтинбайкінг (mountain biking) – це вид екстремального велосипедного туризму, що орієнтується на менш регульовані маршрути бездоріжжям на складній місцевості, гірських вершинах, лісових маршрутах та інших важкодоступних місцях. Надійний та обладнаний велосипед з міцною рамою, широкими шинами, хорошою системою підвіски як спереду, так і ззаду, та хорошими гальмами забезпечують витривалість, стабільність та безпеку під час їзди. Цей вид вимагає від учасників фізичної підготовки, здатності кататися на велосипеді в складних місцях, покладатися на власну силу та долати природні та штучні бар'єри. Він складається з підвидів, включаючи крос-кантрі (XC) для довгих поїздок по складній місцевості, ендуро для спусків з підйомами та даунхіл (DH) для швидкісних спусків [41].

Шосейний велоспорт/туризм – це система велосипедного транспорту, що передбачає їзду переважно в рамках асфальтованих вулиць та шосе. Використовуються легкі та швидкі велосипеди з гладкими шинами та жорсткою рамою, які можуть досягати середньої та високої швидкості на великі відстані. Велоспорт для певного типу може також включати групову їзду (для покращення взаємодопомоги та спільного подолання) та участь у спортивних велоподіях або бреветах (дистанційних поїздках). Вони також приходять для таких поглядів у спробі подорожувати на більші відстані та зменшити складність механіки маршруту. Гравійні поїздки/туризм – це вид велосипедного туризму, в якому тип гірського та шосейного велосипеда стає успішним поєднанням. Це дуже молодий, але один з найбільш улюблених серед молоді. Універсальні гравійні велосипеди: комфортна посадка рами, широкі кріплення для шин і можливість вільного руху як по гравійній дорозі, так і по асфальту або лісовій дорозі. Байкпакінг – це нова, мінімалістична форма автономного велотуризму, де все обладнання кріпиться на велосипед за допомогою легких маленьких сумок, і не потрібні багажники та кофри. Це просто і уникає перешкод на технічно складних дорогах або дуже крутих стежках, при цьому велосипед залишається маневреним. Байкпакінг призначений для багатоденних експедицій з обмеженим обладнанням, зазвичай у віддалених або важкодоступних зонах.

Міський велотуризм (City Biking / Urban Touring) – цей вид велотуризму про те, щоб досліджувати місто, його архітектурні та культурні пам'ятки, парки та сквери. Для цього використовують комфортні міські велосипеди (сітібайки), вони з прямою посадкою, крилами та багажниками, та пристосовані для поїздок по вулицях і велодоріжках. Розвиток велосипедної інфраструктури у містах (велодоріжки, пункти прокату, велопарковки) сприяє популярності цього виду як серед місцевих жителів, так і серед туристів.

Завдяки технологічному прогресу електровелосипеди стали дуже популярними, і електровелотуризм для всіх не є секретом. З допомогою електродвигуна ця система дуже допомагає на довгих дистанціях або підйомах, тому для людей старшого віку, з низькою фізичною підготовкою або обмеженими

фізичними можливостями електродвигун дозволяє насолоджуватися велосипедними поїздками. Це також дозволяє створювати нові маршрути за короткий проміжок часу, розширюючи географію потенційних маршрутів, які можна підкорити, а також інклюзивність велотуризму.

Окрім, вищезазначених видів велотуризм ще можемо поділити за тривалістю подорожі, що є вагомим критерієм при виборі та плануванні мандрівок. Одноденні поїздки: Короткі велопрогулянки, впродовж одного дня та не передбачають ночівлі. Це найдоступніший формат, популярний для вихідних. Та підходить для усіх.

Походи вихідного дня: Зазвичай тривають 2-3 дні, часто з однією-двома ночівлями (в кемпінгах, готелях або наметах). Дозволяють охопити більші відстані та відвідати віддаленіші локації.

Багатоденні подорожі: Тривають від кількох днів до кількох тижнів або навіть місяців. Передбачають вільне пересування, планування ночівель, харчування та вимагають значної підготовки та витривалості.

Тому широкий вибір форм і напрямків робить велотуризм ще привабливішим для різних категорій населення, що дозволяє кожному обрати оптимальний варіант відповідно до своїх інтересів, фізичної підготовки, а також створює ще більше можливостей для його популяризації та розвитку.

1.3. Значення занять велотуризмом для соматичного, психічного, духовного та соціального здоров'я молоді

Як відомо, велотуризм має комплексний та багатогранний вплив на здоров'я людини вцілому. Це пояснює його значний потенціал, як інструменту виховання та оздоровлення молоді, особливо в умовах постійних викликів для фізичного та ментального здоров'я молодого покоління.

Перш за все, заняття на велосипеді є одним з найдоступніших та ефективних видів аеробних фізичних навантажень. Вони позитивно впливають на стан серцево-судинної та дихальної систем. Систематичні заняття

велотуризмом є хорошими кардіонавантаженнями, як наслідок покращується функціональна здатність серцевого м'язу, оптимізується кровообіг, підвищується еластичність судин, що дозволяє нормалізувати рівень артеріального тиску, відповідно зменшити ризик розвитку артеріальної гіпертензії, ішемічної хвороби серця та інших захворювань міокарду.

Через малорухливий спосіб життя, незбалансоване харчування, у молоді є частою проблемою розвиток ожиріння та гіподинамії. Але під час їзди на велосипеді прискорюються усі метаболічні процеси, активно спалюються калорії, що дозволяє підтримувати оптимальну вагу тіла, відповідно запобігти цим проблемам.

Зміцнюються основні групи м'язів нижніх кінцівок, сідниць, спини, преса та верхніх кінцівок, що сприяє формуванню правильної постави та зменшенню навантаження на хребет, профілактиці сколіозу та інших проблем опорно-рухового апарату [6].

Покращується координація рухів та баланс, також перебування на сонці та свіжому повітрі сприяє синтезу вітаміну Д, що є вкрай важливим для профілактики остеопорозу та покращує функціонування імунної системи. Заняття велотуризмом ефективно розвивають витривалість, що є ключовим показником фізичної працездатності та опірності до тривалих навантажень [58].

Велосипедний туризм має глибокий позитивний вплив на ментальне здоров'я молоді сприяючи гармонійному розвитку емоційної та когнітивної його складових. Тривалі та ритмічні фізичні навантаження стимулюють вироблення в ЦНС ендорфінів, дофаміну, серотоніну та інших нейропептидів, що відповідають за відчуття радості, задоволення та зниження больових відчуттів. Велотуризм є дієвим способом зниження рівня стресу, тривоги, подолання апатії та депресивних розладів, які нажаль, є досить поширеною проблемою серед молоді, особливо в період повномасштабного вторгнення РФ. Можливість відволіктися від повсякденних проблем, зміна обстановки, спостереження за пейзажами та зосередженість на процесі руху дозволяють досягти стану психологічної розрядки та емоційного відновлення.

Заняття велотуризмом також сприяють духовному розвитку молоді через безпосередній контакт з природою та культурною спадщиною, розширюючи їх світогляд. Споглядаючи красу ландшафтів – лісів, озер, річок, полів, гірських масивів велосипедист має можливість відчувати єдність з навколишнім світом, що викликає відчуття спокою.

Також велосипедний туризм сприяє формуванню екологічної свідомості, розуміння вразливості природи та потреби в її захисті, виховує відповідальне ставлення до навколишнього середовища та усвідомлення себе частинкою світу [54]. Відвідування історичних місць, архітектурних пам'яток, природних заповідників, що розташовані вздовж маршрутів, дозволяє розширити світогляд, збагачує знання про рідний край, його історію, традиції та звичаї. Це сприяє формуванню патріотизму, глибокої поваги до минулого та культурних здобутків свого народу [50].

Групові велопоходи сприяють розвитку навичок взаємодії, командної роботи, комунікації, відповідальності та довіри. Вони забезпечують соціальну інтеграцію молоді. Спільна діяльність у велотуристичних гуртках, участь у змаганнях чи пробігах дозволяє молоді здобувати соціальний досвід, долати бар'єри у спілкуванні. Велотуризм може виступати важливим чинником формування лідерських якостей та активної громадської позиції. Особливої актуальності це набуває у контексті патріотичного виховання, волонтерства та зміцнення зв'язків у молодіжному середовищі [9].

Велотуризм є ефективним засобом щодо фізичного, психічного, духовного та соціального розвитку молоді. Перш за все зміцнюються серцево-судинна та опорно-рухова системи, нормалізується вага, підвищується витривалість та загальний тонус. Також велоподорожі знижують рівень стресу, покращують емоційний стан, формують екологічну свідомість, патріотизм і світогляд. Участь у групових заходах сприяє соціальній інтеграції, розвитку комунікативних і лідерських навичок, що особливо важливо в умовах сучасних викликів для молоді [25].

Висновки до розділу 1

1. Велосипедний туризм в Україні має значну історичну основу, яка бере початок у другій половині XIX століття, коли з появою перших велосипедів почали формуватися перші туристичні ініціативи. Значний розвиток велоподорожей відбувся у 1920-1930-х роках у складі туристичного руху Радянського Союзу, коли створювалися перші туристичні маршрути та проводилися змагання з туристичного походження на велосипедах. У повоєнний період, зокрема з 1950-х років, велотуризм набув масового характеру, а в 1970-1980-х роках сформувалася розвинена система велопоходів різної складності. На території Волинської області велотуризм почав активно розвиватися у 1960-1970-х роках, коли створювалися перші місцеві маршрути, що охоплювали природні та історико-культурні об'єкти регіону. У сучасних умовах, особливо після здобуття Україною незалежності, велотуризм переживає новий етап розвитку, пов'язаний із формуванням національної системи туристичних маршрутів, популяризацією активного відпочинку та створенням спеціально розроблених веломаршрутів, що відображає зростання його популярності як доступного та ефективного виду фізичної активності.
2. З точки зору впливу на соматичне здоров'я, регулярні велосипедні тури сприяють покращенню функціонування серцево-судинної системи, нормалізації маси тіла, зміцненню опорно-рухового апарату, розвитку загальної витривалості.
3. Психологічний ефект велосипедного туризму полягає у зниженні рівня стресу, стимуляції вироблення ендорфінів та покращенні емоційного стану, що забезпечує позитивний вплив на психічне здоров'я.
4. Духовний аспект велосипедного туризму проявляється через можливість єднання з природним середовищем та ознайомлення з історико-культурною спадщиною регіону, що сприяє формуванню екологічної свідомості, збагаченню внутрішнього світу та вихованню патріотичних почуттів.

5. Соціальна цінність велосипедного туризму полягає у сприянні розвитку комунікаційних, організаційних і лідерських навичок, а також у стимулюванні командної взаємодії та громадянської активності молоді. Подальше дослідження питань велосипедного туризму та розробка нових маршрутів на території Волинської області є важливим завданням, оскільки дозволяє реалізувати природно-рекреаційний потенціал регіону, раціонально використовувати наявні туристичні ресурси, забезпечити збереження та популяризацію природної та культурно-історичної спадщини, а також створити умови для всебічного фізичного, психічного та соціального розвитку молоді.

РОЗДІЛ 2

МЕТОДИ ТА ОРГАНІЗАЦІЯ ДОСЛІДЖЕННЯ

2.1. Методи дослідження

У процесі виконання дослідницької роботи було застосовано комплекс методів, що взаємодоповнювали один одного та дозволили досягти достовірності й повноти оцінки результатів проведеного дослідження.

Теоретичні методи:

- ✓ *Аналіз науково-методичної літератури* з питань розвитку велосипедного туризму, як вітчизняного, так і зарубіжного. Це дало змогу визначити сучасний стан, проблеми та з'ясувати наукові підходи до його організації серед молоді. Всього опрацьовано 63 літературних джерел.
- ✓ *Порівняльно-історичний метод*. Використовувався для вивчення етапів становлення велосипедного туризму в Україні та Волинській області, виявлення особливостей та закономірностей його розвитку.
- ✓ *Узагальнення та систематизація інформації*. Використовувався для формування теоретичної бази дослідження, систематизації наявних веломаршрутів, узагальнення результатів дослідження тощо.

Емпіричні методи:

- ✓ *Анкетування та опитування* молоді віком 14–25 років. Цей метод був спрямований на вивчення рівня популярності велотуризму, визначення мотиваційних установок, велоінтересів, проблем та перспектив розвитку рекреаційного, оздоровчо-спортивного, екстремального велотуризму тощо. Анкетування проводилось у лютому 2025 року методами аналізу інтернет-джерел та анкетування. У анкетуванні за допомогою платформи Гугл – форми взяли участь 81 особа віком 14-25 років (з них 65 % чоловічої статі), які навчаються у Луцьких закладах освіти (з них 79,0 % у ЗЗСО, інші у ЗВО). Анкети містили як закриті, так і відкриті питання, що дало змогу отримати як кількісні, так і якісні дані. Анкета викладена в додатку А.

- ✓ **Спостереження.** Передбачав безпосередню участь у велосипедних заходах, змаганнях, велопробігах та моніторинг організації велоподій у Волинській області. Це дозволило оцінити рівень розвитку інфраструктури, залучення молоді та якість організаційних процесів.
- ✓ **SWOT-аналіз.** Використовувався на етапах планування, оцінки та обґрунтування веломаршрутів й передбачав визначення сильних і слабких сторін потенційного маршруту, а також зовнішніх факторів, що впливають на його реалізацію.
- ✓ **Туристично-географічний і картографічний аналіз** – використаний для вивчення територіальних і ландшафтних особливостей області, наявних веломаршрутів та потенційних напрямів їх розширення. Карти та схеми стали допоміжним інструментом для візуалізації результатів.
- ✓ **Трасування маршруту.** Метод був використаний для прокладання конкретної лінії маршруту на карті шляхом при проектуванні авторських варіантів веломаршрутів та екстремальних велотрас.

Методи обробки результатів:

- ✓ **Математичної статистики** – застосовувалися для опрацювання анкетних даних, що дозволило отримати узагальнені результати й оцінити стан та перспективи розвитку велотуризму на Волині.
- ✓ **Якісний аналіз** – використовувався для інтерпретації відкритих відповідей респондентів, що дало змогу глибше зрозуміти мотиваційні чинники та проблеми заняття велотуризмом.

2.2. Організація дослідження

Дослідження за темою магістерської роботи проводилися в період 2024-2025 років у декілька етапів.

Підготовчий етап - вересень 2024 -січень 2025 р.р.

- проведено аналіз наукової літератури;
- визначено об'єкт, предмет, мету, завдання та гіпотезу дослідження;

- розроблено план та методику дослідження, визначено методичний інструментарій (анкети, опитувальники);
- сформовано вибірку респондентів (молодь 14–25 років, яка навчається у школах, коледжах та університетах Волинської області).

Констатувальний та аналітичний етапи - лютий-травень 2025 р.

- проведено анкетування та соціальне опитування респондентів, загальна кількість яких склала 81 особа;
- проведено статистичну обробку результатів анкетування та опитувань;
- здійснено спостереження за організацією регіональних велоподій та заходів, а саме: “Велодень” у Луцьку, локальні змагання з маунтинбайку у с. Гаразджа;
- зібрано статистичні дані щодо розвитку велотуризму у Волинській області здійснено якісний аналіз відповідей респондентів;
- узагальнено результати спостережень і картографічного аналізу;
- виконано SWOT-аналіз велотуризму в регіоні.

Підсумковий етап - червень – листопад 2025 року

- розробка авторських веломаршрутів оздоровчо-рекреативного характеру та велотрас екстремального характеру;
- інтерпретація отриманих результатів та формулювання висновків;
- оформлення магістерської роботи.
- перевірка на автентичність;
- апробація результатів тощо.

РОЗДІЛ 3

СТАН РОЗВИТКУ ВЕЛОТУРИЗМУ СЕРЕД МОЛОДІ 14-25 РОКІВ

3.1. Аналіз сучасних проблем та тенденцій розвитку велосипедного туризму в Україні

Велотуризм в Україні є складним та динамічним соціально-економічним явищем, розвиток якого знаходиться на стадії активної трансформації. З одного боку, його розвиток стимулюється глобальним поширенням здорового способу життя серед суспільства, екологізації та пошуку активних видів відпочинку, з іншого боку, великий вплив на нього чинять зовнішні виклики сьогодення, такі як повномасштабна військова агресія РФ, яка відбувається зараз, пандемія [3].

У науковому контексті велотуризм позиціонується як вид активного туризму, що включає пересування різними маршрутами на велосипедах з рекреаційною, освітньою, спортивною та оздоровчою метою. В.І. Цибух та інші вважають, що ця форма туризму є частиною спортивно-оздоровчого туризму, що пов'язаний з корисним впливом на анатомію, фізіологію людини та психічний стан, а також має позитивний потенціал для стійкого територіального розвитку, включаючи туристичний [50].

Незважаючи на постпандемічні та воєнні виклики, вже спостерігається тренд на візитаційні потоки внутрішнього туризму, що впливає на уподобання до місцевих веломаршрутів та коротких і вихідних подорожей.

Проте процес формування велотуризму в Україні супроводжується низкою системних проблем, що ускладнюють його інституціоналізацію. Основні з них:

- 1) *Незадовільна інфраструктурна підтримка.* У більшості частині країни об'єкти для велоспорту тільки на стадії зародження. На 97% туристичних маршрутах велосипедисти пересуваються звичайними дорогами загального користування, без велодоріжок, що знижує рівень безпеки для велосипедистів. Крім того, мала кількість велодоріжок, центрів сервісного обслуговування, об'єктів розміщення та місць для паркування, що ускладнюють планування довгих поїздок.

- 2) *Проблеми з безпекою руху та станом дорожнього покриття.* Відсутність визначення щодо оснащення веломаршрутів та нерівність дорожнього покриття значно підсилюють цю небезпеку. У багатьох частинах України немає загальних правил для маркування веломаршрутів, що ускладнює орієнтування туристів.
- 3) *Низькі запаси транспортного та логістичного забезпечення.* Перевезення велосипедів у громадському транспорті та його розвиток на міжміському рівні мало підтримуються. Це ускладнює організацію багатоденних велоекскурсій та обмежує рух для туристів.
- 4) *Відсутність професійних туристичних послуг.* Існує дефіцит фахівців з велотуризму, нерозвинені пункти прокату та сервісного обслуговування, брак гідів та інформаційної підтримки, що негативно впливає на якість туристичного продукту.
- 5) *Фінансові та організаційні обмеження.* Держава не докладает зусиль для організованого просування велотуризму. Нині проекти здебільшого створюються за участі громадськості та місцевих органів влади, як індивідуальні пілотні проекти, але не формує єдиної системи.
- 6) *Інформаційна фрагментація.* Немає офіційних цифрових маршрутів та мобільних додатків, що значно знижує доступність поточних даних для велотуристів.

Найбільш важливою системною проблемою є відсутність узгодженості інфраструктури та порушень стандартів. Автори праць О.М. Коротун, В.О. Поколіхін відзначають, що відсутність єдиної логічної та інтегрованої мережі велодоріжок є одним із пріоритетних бар'єрів. У природі існуючі інфраструктури є невпорядкованими для забезпечення безпечного пересування на кілька днів далеко від ділянки. Більшість вулиць без адекватних узбіч і стандарт дорожнього покриття є низьким, обидва фактори створюють небезпеку для велосипедистів [30], [42].

Попри об'єктивні труднощі, процес впровадження українського велотуризму демонструє стабільну позитивну динаміку, яка свідчить про його адаптивність, гнучкість і перспективи. Це проявляється в наступних аспектах:

- *Локалізація та регіоналізація туристичного потоку.* Серед обмежень мобільності та питань безпеки відзначається зростання попиту на внутрішні ринки. Цей ефект «вихідного туризму в межах 100–150 км» оживляє формування туристичних зон за містом. Люди активно вивчають способи уникнення великих міст (включаючи безпечні Київ, Львів та Івано-Франківськ) та знайомляться з місцевими пам'ятками. Згідно з дослідженням Державного агентства розвитку туризму України, зростання платежів за туристичні послуги спостерігалось головним чином у західних та центральних регіонах. Цей факт побічно підтверджує деяке відродження цього сегменту велотуризму [46].
- *Встановлення регіональних кластерів велотуризму.* Інформація стає більш спеціалізованою в деяких сферах. Карпатський регіон стає хабом для гірського велотуризму, де ви можете знайти більше позначених трас і велопарків. Волинь Полісся, особливо Шацькі озера, просувається як напрямок сімейного та екологічного велотуризму. Поділля (Дністровський каньйон, НПП «Подільські Товтри») має чітко визначені можливості для експедиційного та освітнього велотуризму.
- *Зв'язок міських та рекреаційних веломаршрутів.* Велосипедна інфраструктура в містах (Львів, Вінниця, Івано-Франківськ) розвивається як основа для велотуризму. Розвиток безпечних вихідних коридорів із міст до передмістя є ще однією важливою ініціативою, яка втілює в життя європейську ідею «greenways» (зелених шляхів). Міський житель з безпечним виїздом на велосипеді більш схильний використовувати його для розваги.
- *Інтеграція в загальноєвропейську веломережу EuroVelo.* Впровадження та сертифікація українських секцій маршрутів EV4 (Центральноевропейський) та EV6 (Атлантичне – Чорне море) є стратегічною політичною метою. Це не лише залучить іноземних туристів, але й забезпечить дотримання високих

європейських стандартів безпеки та якості інфраструктури на національному рівні [37].

- *Соціальна інклюзія та реабілітація через велотуризм.* Створення доступних маршрутів та використання спеціальних велосипедів допоможе у відпочинку, включаючи людей з обмеженими можливостями, таких як ветерани війни. Велотуризм може широко використовуватися як засіб реабілітації, виконуючи важливі ролі в соціальному житті.
- *Розвиток публічних ініціатив.* Завдяки роботі таких організацій, як U-Cycle (Асоціація українських велосипедистів), Bike City Consulting, а також численних клубів різного рівня (Lutsk Riders, Velorukh Lviv, Rivne Bike Team, REVO Crew МТВ тощо), громадська обізнаність і розуміння значно зросли, можливості для категорії маршрутів розширилися, але водночас не менш важливим є те, що велотуризм став соціально значущою сферою активного відпочинку. Масові заходи на кшталт «Велодня» чи «Критична маса» не лише стимулюють екологічну мобільність, але й сприяють підвищенню туристичної привабливості міст. Таким чином, громадські організації зараз є локомотивом цих змін, створюють сучасну велосипедну культуру та ефективний механізм для розвитку велотуризму в Україні.

Отже, особливості розвитку велотуризму в Україні засвідчують його неоднозначність та високу адаптивну здатність до кризи. Незважаючи на фрагментацію інфраструктури, відсутність фінансування та відсутність державної стратегії, є ознаки того, що сектор поступово зростає. Реструктуризація туристичних потоків на регіональному рівні, кластеризація на рівні регіонів в Україні, розвиток міської велосипедної інфраструктури та залучення до громадських ініціатив, а також активне просування української участі у мережі EuroVelo є свідченням стійкої співпраці з європейським простором. Подальший розвиток галузі має продовжуватися спільними діями держави, громадських організацій та місцевих громад для створення спільної інфраструктурної бази, а також інформаційної підтримки та нормативної бази, яка забезпечить її стійке функціонування в сучасних умовах.

3.2. Дослідження популярності велотуризму та рекреаційного велокатання серед молоді 14-25 років у Волинській області (на прикладі м. Луцька)

Їзда на велосипеді захоплює багатьох користю для здоров'я й як засіб пересування. Зокрема, 32 % українців користуються велосипедом щодня, ще 38 % осіб їздять на ньому не менше 2-4 разів на тиждень (дані станом на 7-16.09.2019 р.) [2]. Подібних літературних чи інтернет даних щодо жителів Волинської області, у тому числі м. Луцька, немає.

З метою вивчення рівень популярності та особливості залучення молоді віком 14–25 років Волинської області до велосипедного туризму й рекреаційного велокатання ми провели анкетування серед лучан віком 14-25 років.

Анкетуванням встановлено, що 24,7 % опитаних лучан їздять на велосипеді щоденно, така ж кількість (24,7 %) – 2-5 разів на тиждень, 46,9 % – інколи, 3,7 % взагалі не користуються велосипедом. Це висвітлено на рис. 3.1.

Сучасні аналогічні дослідження в інших містах України відсутні, тому ми порівнюємо отримані дані з результатами п'ятирічної давності [2]. Виявилось, що нині лучани їздять на велосипеді рідше, ніж українці загалом п'ять років тому: тоді щоденно каталися 32 %, а 2-4 рази на тиждень – 38 %.

5. Чи їдиш ти на велосипеді? Як часто?
81 відповідь

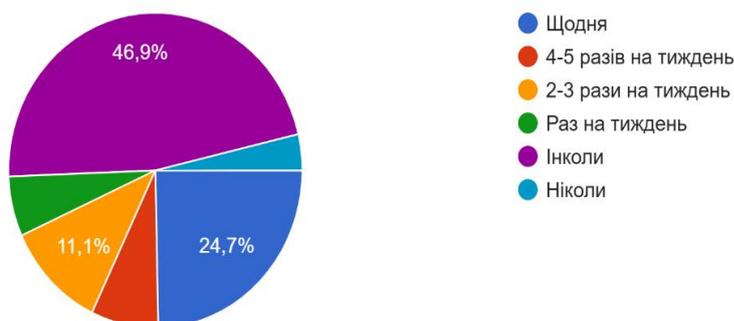


Рис. 3.1. Частота користування велосипедом серед лучан віком 14–25 років

Також нашими дослідженнями виявлено, що у 65,4 % опитаних лучан велосипедні прогулянки тривають більше 1 години (рис. 3.2).

6. Скільки часу (приблизно) триває твоє катання на велосипеді?

81 відповідь

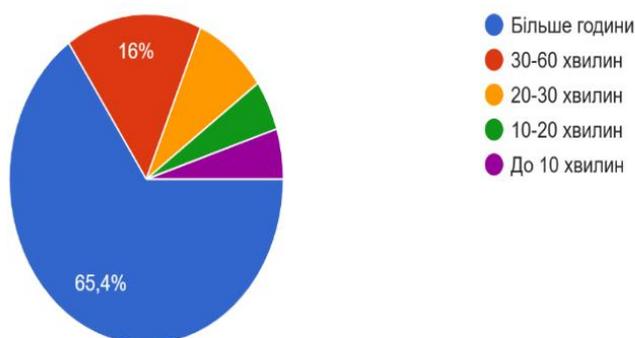


Рис. 3.2. Середня тривалість поїздки на велосипеді серед лучан віком 14–25 років

Переважаючим мотивом велосипедних катань у 60,5 % опитаних є активний відпочинок та спілкування з друзями/однолітками, 27,2 % їздять для зміцнення здоров'я, а 13,6 % вибирають велосипед як засіб пересування, (рис.3.3).

7. З якою метою ти переважно їдиш на велосипеді? (вибери, будь ласка, не більше ніж 2 варіанти)

81 відповідь

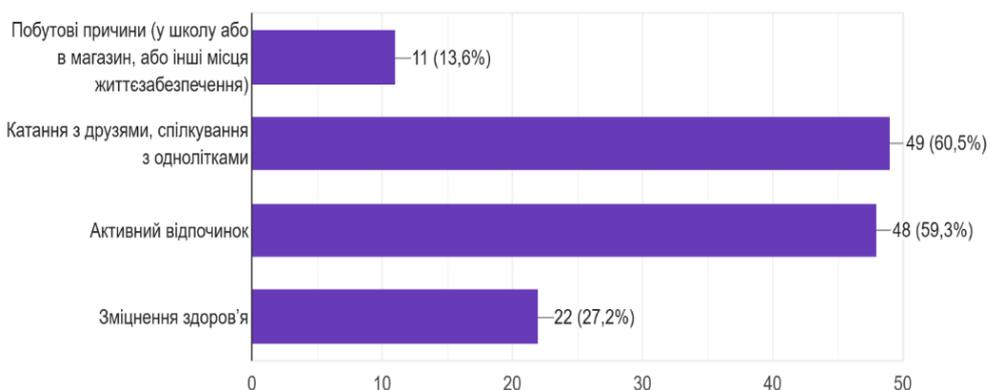


Рис. 3.3. Середня тривалість поїздки на велосипеді серед лучан віком 14–25 років

Також 25,9 % опитаних молодих лучан мають досвід односторонньої веломандрівки за межами міста, а 2,5 % брали участь у багатоденних велоподорожах (рис.3.4).

10. Чи доводилось тобі брати участь у велосипедних туристичних мандрівках?

81 відповідь

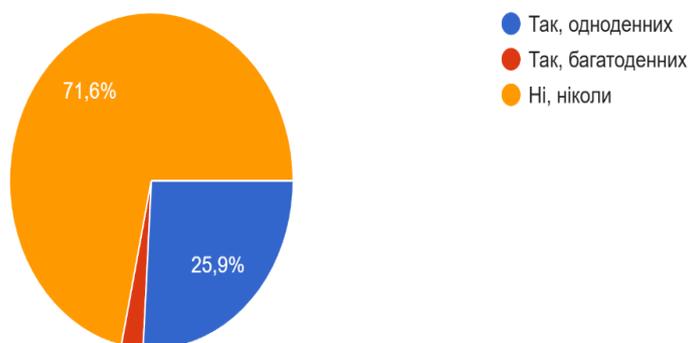


Рис. 3.4. Досвід лучан віком 14–25 років у різних видах веломандрівок за тривалістю

Водночас у таких мандрівках хотіли б взяти участь відповідно 35,8 % та 13,6 % респондентів (рис. 3.5).

11. Чи хотів би/хотіла б ти взяти участь у велосипедній поїздці по велотуристичному маршруті

81 відповідь

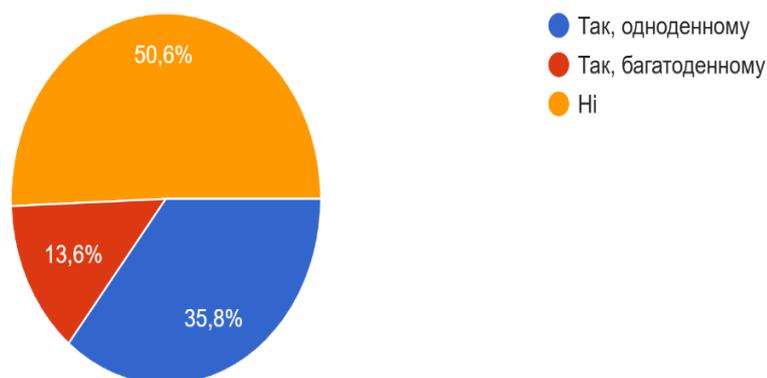


Рис. 3.5. Бажання лучан віком 14–25 років взяти участь в різних типах веломандрівок

При цьому короткі прогулянки цікавлять 29,6 % респондентів, пізнавальні, зокрема, культурно-історичні – 13,5 %, а довгі, спортивні – 11,1 % опитаних (рис. 3.6).

13. Який тип велосипедних маршрутів тобі найбільше цікавий?

81 відповідь

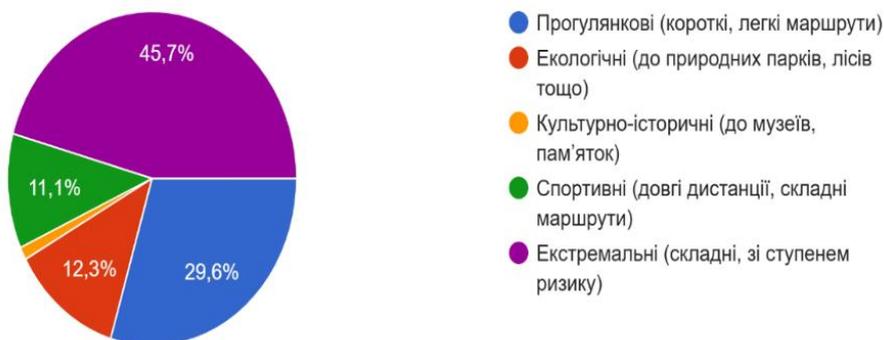


Рис. 3.6. Пріоритети лучан віком 14–25 років при виборі типів веломандрівок

Також значна частина молодих лучан захоплюються екстремальною велоїздою, а саме: 38,3 % з них володіють і часто використовують трюки різних дисциплін екстремальної їзди, 14,8 % – хотіли б стати глядачем такої їзди, а 11,1 % – хотіли б взяти участь у ній (рис. 3.7) Однак, на їхню думку, для цього немає інфраструктурного забезпечення у місті чи передмісті.

15. Чи цікавлять тебе екстремальні види велосипедної їзди (даунхіл, ендуро, фрірайд, BMX)?

81 відповідь



Рис. 3.7. Відношення лучан віком 14–25 років, до екстремальної велосипедної їзди

До того ж, 28,4 % опитаних знають стихійні, необлаштовані маршрути для екстремальної їзди й постійно ними користуються, 17,3 % хотіли б знати, де знаходяться такі маршрути (рис.3.8).

16. Чи знаєш ти маршрути у своєму районі проживання для екстремальної велоїзди??

81 відповідь

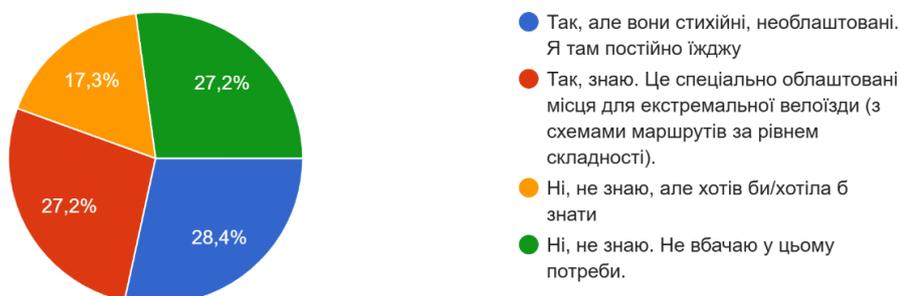


Рис. 3.8. Обізнаність лучан віком 14–25 років про маршрути для екстремальної велосипедної їзди.

Варто відмітити, що 56,8 % опитаних не використовують захисне спорядження під час катання (рис. 3.9).

8. Чи використовуєш ти захисне спорядження під час катання?

81 відповідь

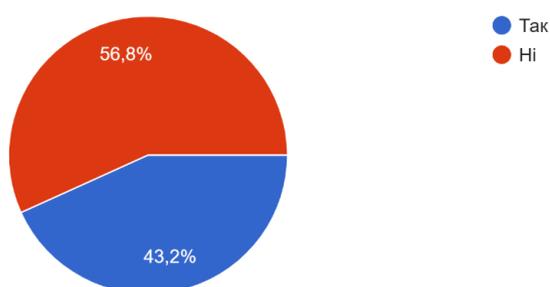


Рис. 3.9. Використання захисного спорядження лучанами віком 14–25 років під час велосипедної їзди.

Щодо причин, які обмежують їхню велоактивність, то 50,6 % опитаних вказали на відсутність (або незнання) веломаршрутів по місту та поза ним, для 33,3 % респондентів – це відсутність велоінструкторів й для 32,1 % – неналежне велоспорядження. Водночас 48,1 % респондентів вказали на відсутність бажання кудись мандрувати тощо (рис. 3.10).

12. Що, на твою думку, заважає тобі та твоїм одноліткам брати участь велосипедних туристичних мандрівок? (можна обрати кілька варіантів)

81 відповідь

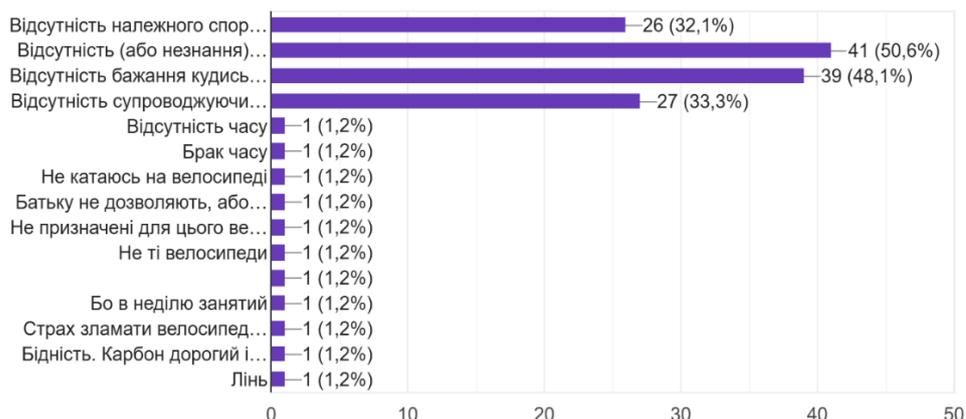


Рис. 3.10. Причини, які, на думку лучан віком 14–25 років, обмежують їхню велосипедну активність.

Аналіз мотивуючих факторів для занять велосипедним туризмом у луцької молоді свідчить, що для більшої половини опитаних (56, 8%) – це наявність цікавих маршрутів. Ще для 40,7 % респондентів мотивом є участь у спортивних змаганнях, така ж кількість (40,7 %) – усвідомлюють користь велосипедної їзди для здоров'я. Є велосипедисти (25,9 %), які мотивуються груповими велосипедними заходами (фестивалями, екскурсіями) тощо (рис.3.11).

14. Що могло б тебе мотивувати займатися велосипедним туризмом? (оберіть всі варіанти, які підходять)

81 відповідь

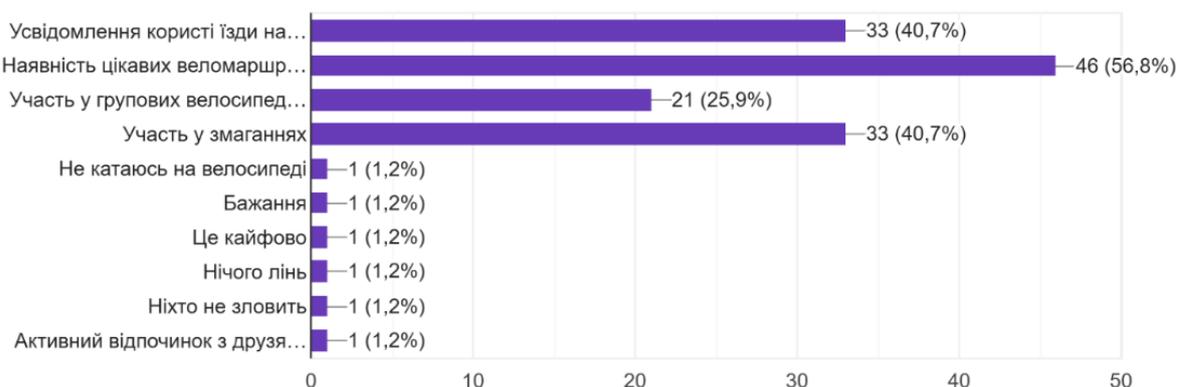


Рис. 3.11. Фактори, які мотивують велосипедну активність лучан віком 14–25 років.

Для покращення розвитку місцевого велосипедного туризму 70,4 % опитаних вказали на необхідність збільшення кількості велодоріжок. На потребу обладнання зон відпочинку для велотуристів вказали 59,3 % респондентів. На потребі збільшення інформативності стендів й карт трас наголосили 51,9 %. Стільки ж осіб (51,9 %) вказали на потребу проведення регулярних групових велопробігів і фестивалів. Також 53,1 % – на збільшення реклами і популяризації велотуризму серед молоді в соціальних мережах і засобах масової інформації тощо (рис. 3.12).

18. Що, на твою думку, потрібно покращити для розвитку велосипедного туризму у твоєму районі (чи ОТГ) або на Волині? (можна обрати кілька варіантів)

81 відповідь

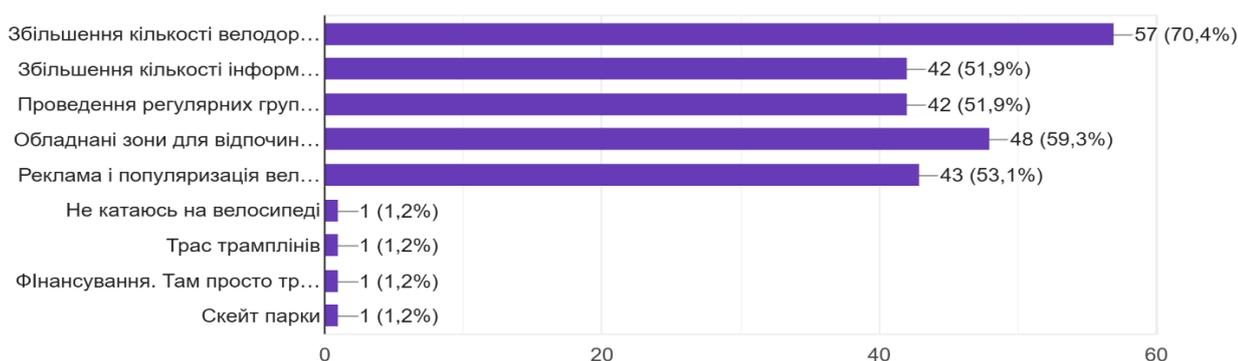


Рис. 3.12. Аспекти розвитку місцевого велосипедного туризму очима лучан віком 14–25 років.

На думку 63 % луцьких молодих велосипедистів інформувати про облаштовані маршрути має інструктор чи керівник гуртків з туризму, ще 22,2 % – що учитель фізичної культури тощо (рис. 3.13).

17. Хто, на твою думку, має знайомити учнів /студентів з місцевими веломаршрутами?

81 відповідь



Рис. 3.13. Відповідальні особи, які мають знайомити учнівську чи студентську молодь з місцевими веломаршрутами, на думку лучан віком 14–25 років.

3.3. Підтримка велосипедної рухової діяльності у Волинській області органами державної влади (на прикладі м. Луцька)

Проведений нами аналіз інтернет-джерел дозволив встановити, що у м. Луцьку органами місцевої влади, громадськими організаціями та приватними особами підтримка велосипедної рухової діяльності знаходиться на високому рівні. Зокрема, Луцькою міською радою розроблені і поновлюються концепції розвитку велосипедної інфраструктури у місті [28- 29]. Так, нині діюча концепція розрахована на період 2021-2030 р.р. [29]. У них, у тому числі, наводяться схеми велосипедних шляхів по м. Луцьк [28] та Луцькій міській територіальній громаді (ЛуцМТГ) [29]. Загальна протяжність велосипедних шляхів за вказаними схемами складає орієнтовно 160 км. Також концепцією [29] передбачено ряд інноваційних заходів управлінського, інфраструктурного та інформаційного характеру для вдосконалення велосипедної активності жителів ЛуцМТГ. В рамках розвитку велоінфраструктури міста лучан долучають до публічного обговорення проєктів, лекцій та дискусій (Urban Talks). Приклад одного з таких заходів висвітлений у додатку Б. Також виносяться для огляду проєкти міських веломаршрутів [38], налаштовують організацію послуг для велосипедних поїздок тощо. Зокрема, за результатами наших досліджень, станом на березень 2025 року послуги велопрокату в Луцьку надають «Луцьк прокат» (Київський майдан, 11, @lutskprokat), магазин «Rover Service» (проспект Соборності, 3), «Луцька Венеція» (парк імені Лесі Українки, @lutska_venetsia) та інші [44-45]. Тобто, розширення інформаційної підтримки та реклами в засобах масової інформації й інших каналах комунікації, вважаємо, дозволить підвищити якість молодіжного велоруку у Луцьку та інших містах.

Висновки до розділу 3

1. Аналіз літературних джерел свідчить, що Велосипедний туризм в Україні серед молоді 14–25 років має суперечливий характер: високий потенціал (активний відпочинок, здоровий спосіб життя, екологічна освіта, соціальна

інтеграція) поєднується з системними обмеженнями (фрагментарність і нестандартизованість маршрутів, недостатня інфраструктура, логістика, кадри та інформаційна підтримка), що суттєво гальмує доступність і сталий розвиток галузі, особливо поза основними туристичними зонами.

2. Аналіз та узагальнення літературних джерел, що незважаючи на системні проблеми, простежується позитивна тенденція до переорієнтації та регіоналізації велотуристичних потоків молоді: перевага надається маршрутам у радіусі 100–150 км від великих міст, що сприяє активному розвитку приміських рекреаційних зон і регіональних туристичних кластерів. Формується чітка спеціалізація: Карпатський регіон – центр рекреаційного МТБ-туризму, Волинське Полісся – сімейного й екологічного, Поділля – довготривалого освітнього велотуризму; однак інфраструктура в усіх цих зонах залишається недостатньо розвиненою.
3. Встановлено, що важливу роль у залученні молоді до велотуризму відіграють громадські організації та велоклуби (U-Cycle, Bike City Consulting, Lutsk Riders, Velorukh Lviv, Rivne Bike Team, REVO Crew МТВ тощо). Вони організують масові заїзди («Велодень», «Критична маса»), проводять освітні й просвітницькі проекти, популяризують велосипед як стиль життя, розробляють туристичні маршрути, створюють пункти прокату й сервісу, а також беруть активну участь у підготовці інфраструктурних пропозицій і лобіюванні безпечних умов для велоруху.
4. Досліджено, що велосипед є популярним серед молоді 14-25 років м. Луцька: 24,7 % опитаних користуються ним щодня, ще стільки ж – кілька разів на тиждень. У 65,4 % опитаних типова велопрогулянка триває понад 1 годину. Основним мотивом велопоїздок залишається активний відпочинок і спілкування з друзями (60,5 %), тоді як лише 13,6 % використовують велосипед як повсякденний транспорт. Водночас виявлено значний нереалізований потенціал: інтерес до одноденних і багатоденних веломандрівок у кілька разів перевищує наявний досвід.

5. Досліджено, що 38,3 % 14 - 25-річних лучан активно займаються екстремальною велоїздою, ще 11,1 % хотіли б взяти у ній участь. Однак в межах міста та навколицях офіційна інфраструктура для цього практично відсутня. У місті немає жодного офіційно побудованого, позначеного й підтримуваного владою байк-парку, памп-треку чи даунхіл-траси тощо.
6. Аналіз інтернет-джерел свідчить, що у м. Луцьку розвиток велосипедної інфраструктури та підтримка велосипедної рухової активності перебувають на високому рівні. Діюча Концепція розвитку велоінфраструктури Луцької МТГ на 2021–2030 рр. передбачає створення близько 160 км велошляхів, впровадження інноваційних управлінських, інфраструктурних та інформаційних заходів, а також активне залучення громади через публічні обговорення й освітні ініціативи (Urban Talks). Станом на березень 2025 року в місті функціонує розвинена система велопрокату (щонайменше 4 оператори).
7. Досліджено, що головною перешкодою для розвитку велоактивності молоді 14-25 років називає брак інформації про наявні веломаршрути (50,6 %), відсутність кваліфікованих велоінструкторів (33,3 %) та недостатнє велоспорядження (32,1 %).
8. Визначено, що ключовими напрямками для підвищення велосипедної активності молоді 14-25 років, зокрема м. Луцька, є посилення інформаційної підтримки та реклами існуючої інфраструктури, створення й промоція нових міських і заміських веломаршрутів різного типу (прогулянкових, пізнавальних, спортивних, екстремальних), а також розвиток послуг велопрокату, велоінструктажу й спеціалізованих велолокацій тощо.

РОЗДІЛ 4

ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ ВЕЛОСИПЕДНОГО ТУРИЗМУ СЕРЕД ВОЛИНСЬКОЇ МОЛОДІ 14-25 РОКІВ

4.1. Дослідження наявних маршрутів велосипедного туризму для молоді 14-25 років у Волинській області

Велосипедний туризм у Волині стає все більш популярним, як один із найдинамічніших методів відпочинку серед молоді. Завдяки особливостям природних, історико-культурних та географічних цінностей, що надають цій території можливостей для розвитку різноманітних варіантів маршрутів на велосипедах: від коротких міських прогулянок до багатоденних екологічних, освітніх та спортивних подорожей [14].

Дисертаційними дослідженнями А.В. Єрка [21, с. 155] визначена привабливість різних районів Волинської області для ступеневих (1-3 рівнів) велосипедного спортивно-оздоровчого туризму, що висвітлено у таблиці 4.1.

Таблиця 4.1.

Привабливість велосипедного спортивно-оздоровчого туризму по адміністративним районам Волинської області [21, с. 155]

Адміністративний район	Привабливість території для ступеневого (1-3) велосипедного туризму
Володимир-Волинський	2
Камінь-Каширський	2
Ковельський	3
Луцький	3

Також А.В. Єрко висвітлює інформацію, що серед наявних (восьми) туристських маршрутів у Волинській області, розроблених відповідно до ДСТУ 7450:2013, найбільшу протяжність мають велосипедні маршрути, які загалом складають 50,45 км [21, с.160], (табл. 4.2).

Таблиця 4.2.

**Перелік маркованих велосипедних туристичних маршрутів
Волинської області**

(витяг з табл. 3.11, А.В. Єрко [21, с.160])

Вид маршруту	Географічне розміщення	назва	Протяжність	
			загальна	усього
велосипедний	Шацький НПП	Велошлях № 1	9,07 км	50,45 км
	Шацький НПП	Велошлях № 2	9,68 км	
	НПП «Цуманська пуца»	Велошлях «Звірів»	14,9 км	
	НПП «Цуманська пуца»	Велошлях «Терра Іппіка»	16,8 км	

Цікавою є інформація, досліджена А.В. Єрко про співвідношення кількості учасників спортивно-оздоровчого туризму у Волинській області за різними його видами за період 2010-2020 роки. Так, на велосипедний туризм у цей період припадало 23,0 % учасників, при 49,0 % на пішохідний та 28,0 % водний туризм тощо [21, с.152]. При цьому відмічається, що популярними на Волині є велосипедні мандрівки «вихідного дня», тобто на короткі відстані, в околицях міст та територією Шацького НПП [21; 24].

Зокрема, нижче наведено опис популярних маршрутів велопоходів, для яких потрібна належна велосипедна та фізична підготовка тощо. Крім того в додатках (В-Ж) викладено їхнє трасування на карті.

1. **«Поліський шлях» (Луцьк – Любешів – Національний парк «Прип'ять-Стохід»)** – маршрут середньої складності, рекомендований для триденного походу. Він приваблює молодь, яка надає перевагу еко-туризму, природним пам'яткам та малозаселеним місцям (Додаток В).
2. **«Велосипедний шлях по історичних пам'ятках Волині» (Луцьк – Володимир – Зимне – Устилуз)** – маршрут (приблизно 100 км) включає релігійні, історико-культурні та архітектурні пам'ятки, такі як мальовничий Зимненський монастир, Окольний замок в Луцьку та Музей Ігоря Стравінського в Устилузі (Додаток Д).

Особливо відзначаються маршрути Шацького національного природного парку, який має мережу понад 150 км велосипедних доріжок. Вони проходять через озера Світязь, Пісочне, Люцимер і Кримне, а також через урочище Гряда з активними зонами туризму і природним спокоєм. Через різні умови трас (асфальтові дороги, ґрунтові дороги та лісові стежки) курс використовується для груп з різними рівнями підготовки [21; 47-48; 52].

Один із найбільш відомих – б) «Велосипедне коло Шацьких озер» (довжиною близько 50 км), яке охоплює озера Світязь, Пісочне, Люцимер і Перемут, поєднуючи зони відпочинку з природними заповідниками. Це добре прокладений маршрут для студентів та молодих туристів, особливо влітку.

Деякі з них (структури біля Шацького національного природного парку) відповідають основним вимогам безпеки та є достатніми з позиції інформаційного забезпечення. Наприклад, їхнє трасування наводиться в дисертаційній роботі А.В. Єрка [21] (Додаток Е).

Однак, більшість існуючих веломаршрутів у регіоні відчувають брак недостатньої інфраструктури, а саме: не мають достатніх дорожніх знаків, карт-схем і велостоянок та станцій технічного обслуговування. Це ускладнює можливість самоорганізованим молодим мандрівникам, без сформованих туристичних груп, планувати і здійснювати подорожі.

Варто відмітити, що питання цифрових карт, GPS-локації для веломаршрутів волинської молоді мають місце практичної реалізації. Зокрема, працівниками Волинського обласного центру національно-патріотичного виховання і краєзнавства пропонують інтерактивні мапи туристичних маршрутів, у тому числі – велосипедних. Наприклад, на сайті установи «Туристичні маршрути та екскурсії. Велоподорож по Волині. ІНТЕРАКТИВНА МАПА.» викладено маршрут, протяжністю 47 км зі с. Ромашківка [48], (додаток Ж). Однак цей маршрут стосується також й Рівненської області тощо.

Аналіз літературних джерел свідчить, що на Волині добре розвинена мережа велосипедної рекреації, розрахованих на одноденні поїздки, які підходять для початківців і досвідчених велосипедистів, з акцентом на природу та

відпочинок. Найбільш розвиненою у цьому аспекті є мережа приміської зони обласного центра – м. Луцька [21; 33; 55], (додатки И-Р).

У таблиці 4.3 подаємо характеристику (опис, складність тощо) «коротких» маршрутів до 25 км, старт яких розпочинається з м. Луцька.

Таблиця 4.3.

**Приклади наявних велосипедних одноденних маршрутів
протяжністю до 25 км в Луцькій ОТГ**

Маршрут	Протяжність	Опис	Складність
Озелененні зони міста Луцьк	15 км	Кільцевий маршрут через головні парки Луцька, що поєднує природу та історію міста. Додаток И.	Легка
Струмівка–Гараджя	15–20 км	Лісовий масив, водойма ПАТ «ЕНКО» та ботзаказник «Воротнів» («Маленька Швейцарія»). Включає крутосхили та краєвиди.	Легка
Воротнівський заказник	~20 км	Ботзаказник з «швейцарськими» пагорбами, озерами та флорою. Близько до Гараджя.	
Панський ліс (біля с. Липини)	10–15 км (туди-назад)	Густий ліс з галявинами для пікніка, гірський рельєф. 20–30 хв від центру.	Середня (гірський байк)
Звірівське кільце (Звірівське лісництво)	20–22 км	Лісова петля з прогулянками серед сосен, ставками та галявинами для пікніка. Доїзд з Луцька – +15 км. Підходить для релаксу на природі.	Легка–середня (грунтова дорога + асфальт)
Луцьк – озеро Святе – Липини	22- 24 км.	Не великий і зручний маршрут для початківців та молоді. Поєднує активний відпочинок і природні краєвиди поблизу Луцька. Додаток К	

У таблиці 4.4 подаємо характеристику (опис, складність тощо) «середніх» маршрутів, довжиною 25-50 км, старт яких розпочинається з м. Луцька. Ці маршрути ведуть до сіл та музеїв, з елементами історії та кухні.

Таблиця 4.4.

**Приклади наявних велосипедних маршрутів
протяжністю 25 -50 км в Луцькій ОТГ**

Маршрут	Протяжність	Опис	Складність
Луцьк–Рокині	24 км (туди-назад)	До музею-скансену сільського господарства Волині: бесідки, українська кухня, волейбол. Ідеально для сімей.	Легка (асфальт)
Кільце «Городище– Гірка Полонка»	30–40 км	Села Городище–Баїв–Цеперів–Оздів–Гірка Полонка: поля, ліси, мальовничі краєвиди. Стартує за 2 км від міста.	Середня
Луцьк - Крупа - Лище - Струмівка - Луцьк	40 км	Кільцевий маршрут через села та природні зони навколо Луцька. Чудово підійде для любителів активного відпочинку. Додаток Л	Середня
Луцьк – Рокині – Ківерці – Луцьк	~40 км	Поєднає культурно-історичну культуру Волині з її природною красою. Dodatok M	Середній

У таблиці 4.5 подаємо характеристику (опис, складність тощо) «довгих» маршрутів, довжиною більше 50 км, старт яких розпочинається з м. Луцька. Маршрути цікаві історичними об'єктами тощо.

Таблиця 4.5.

**Приклади наявних велосипедних маршрутів,
протяжністю понад 50 км, зі стартом у м. Луцьк**

Маршрут	Протяжність	Опис	Складність
Луцьк - Ботанічний заказник «Воротнів» Луцьк	50 км	Маршрут побудований кільцем для любителів природи та активного відпочинку. Поєднав сільську місцевість та лісові масиви. Додаток Н	Середня
Луцьк–Усичі– Шепель–Рокині	50+ км	Каскад ставків, села з етнографією, повернення через Жидичин–Кульчин. Включає гідрологічні пам'ятки.	Середня
Луцьк - Торчин – озеро Глибоке	55-56	З історично-краєзнавою метою у с. Торчин та для відпочинку на пляжі, пізнання краєвидів та повернення в місто через Рожище та Рокині. Додаток П	середня
Луцьк- Ківерці – лісовий заказник «Сяньків луг»	55-57 км	Маршрут проходить по цікавих місцях Звірівського лісу – велотур через природні заказники Волині. Підійде для любителів природи, спостереження за тваринами. Додаток Р	Середня
Цуманська пуща	60–80 км	Луцьк–Жидичин (монастир)–Кульчин (крутосхили Стиру)–Озерце–Панський ліс–Луцьк. Лісні стежки, джерела, озера, братські могили. Нескладний, з купанням та пікніками.	Середня (грунтова дорога 70%)

4.2. Пропозиції з розробки нових оздоровчих велосипедних маршрутів

Проведений аналіз свідчить, що у Волинській області, існують значні перспективи для розширення мережі оздоровчо-рекреативних та інших видів та рівнів веломаршрутів. Завдяки ансамблю природних, культурних та історичних пам'яток (замки, монастирі, музеї, еко-парки, ботанічні сади), Волинська область може діяти як центр рекреаційного та освітнього велосипедного туризму з елементами спорту тощо.

Водночас, обсяг магістерських досліджень не дає змогу охопити територію усієї Волинської області. У цій роботі ми акцентували увагу на можливості розширення веломаршрутів луцької молоді 14-25 років. Місто Луцьк, як обласний та регіональний центр, створює гарні умови для розвитку велотуризму з огляду на його приміську зону, зручну інфраструктуру, комфортні житлові квартали, історико-культурні місця та сприятливий рельєф. Визначено, що територія Луцька розташована у межах Волинської височини, що характеризується помірно-горбистим рельєфом, наявністю численних річкових долин (передусім р. Стир), заплав, лісопаркових масивів та рекреаційних зон. Переважання слабо пересічних рівнин із незначними кутами ухилу (1–5°), що створює комфортні умови для велоруку осіб різного рівня фізичної підготовленості [47]. Місто має велику кількість зелених масивів (Центральний парк культури і відпочинку імені Лесі Українки, Ботанічний сад ВНУ, лісові парки у Теремно, Гуща, Рованці, Вишківські райони), створює локуси з добрим мікрокліматом та можливістю відновлення під час руху. Такі умови дозволяють розробити веломаршрути, що забезпечують кілька функцій одночасно: рекреаційну (активний відпочинок та відновлення працездатності), оздоровчу (підтримання фізичної форми, профілактика захворювань опорно-рухового апарату та серцево-судинної системи), екологічно-освітню (розвиток екологічного відгуку, розвиток культури екологічного мислення), соціально-комунікативна (створення умов для відпочинку та комунікації молоді) тощо.

Завдяки методам SWOT-аналізу, туристично-географічного, картографічного аналізу, спостереження нами визначено, що на території м. Луцька та Луцької ОТГ можна пропонувати три рівні маршруту:

- **Оздоровчий (рекреаційно-фізіологічний)** – включений у пропозицію підтримки фізичного тону, у тому числі групою осіб. Довжина 8–15 км.

- **Екологічно-освітній** – інтеграція еко-туризму, ознайомлення з природними об'єктами та екземплярами, довжиною 15–25 км.

- **Культурно-історичний** – уздовж міських пам'яток і його околиць, інформативний, довжиною ±20–30 км.

Створення маршрутів враховує такі передумови, як: ландшафтно-екологічний баланс; оздоровлювально-фізіологічна ефективність; культурно-освітній компонент; доступність і безпека. Нижче наведений **авторський** проєкт нового велосипедного маршруту, спрямованого на об'єднання дозвілля, природно-рекреаційних та історико-культурних аспектів в екологічному транспорті для міста.

Беручи до уваги всі особливості Луцька та територіальної громади Луцька, ми пропонуємо такий новий, розроблений нами, велосипедний маршрут «Стирське оздоровче кільце» (Рис.4.1) :

- **Довжина:** приблизно 14 км. **Маршрут:** центральний парк імені Лесі Українки міст через річку Стир село Рованці лісовий парк Гуща поворот на Чернишевського повторення на РКЦ .
- **Тип** тип маршруту - **оздоровчий:** рівнинна поверхня та невеликий нахил, наявність затінених місць для полегшення комфортного навантаження під час тренування, хороший маршрут для ранкового/денного велозаняття, виконання вправ під час зупинки.
- **Рекреаційна цінність:** наявність води, мальовничі види на заплаву, можливості організувати пікники та еко-точки.

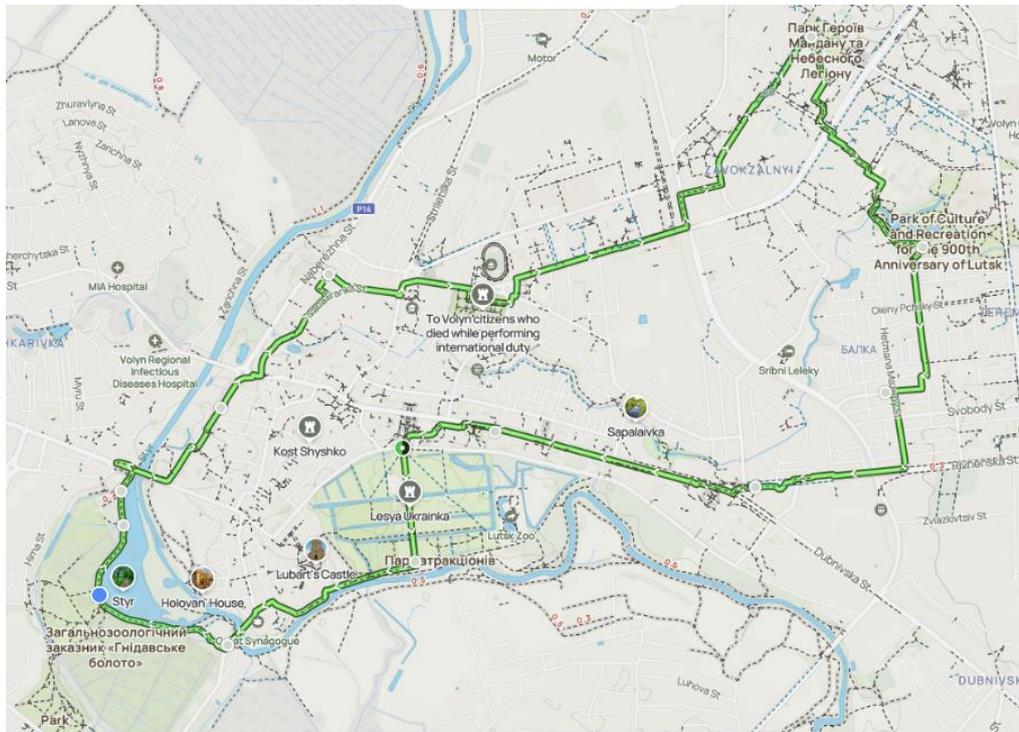


Рис. 4.1. Авторський проєкт веломаршруту «Стирське оздоровче кільце»

Перевага цього маршруту – це оздоровче та рекреаційне спрямування велосипедної їзди для молоді віком 14-25 років тощо.

4.3. Тенденція розвитку екстремального велосипедного туризму серед молоді та рекомендації його контрольованої організації на Волині

Останні роки спостерігається зростання зацікавленості молоді до екстремальних форм велотуризму, що відображає зміни в системі відпочинку та розвитку здорового способу життя, а також поширення в соціальних мережах, які популяризують пригодницькі види спорту. Молодь прагне випробувати нове, самовиражатися і перевіряти свої межі як фізичні, так і ментальні, тому екстремальний велотуризм стає спортивним майданчиком для реалізації цих потреб [41].

Зокрема, як вказано вище (С.29), нашими дослідженнями встановлено, що 38,3 % молодих лучан, віком 17-25 років, володіють і часто використовують трюки різних дисциплін екстремальної їзди, ще 11,1 % хотіли б взяти участь у ній й 14,8 % хотіли б бути її глядачами (див. рис. 3.8).

Бажання динамічних і ризикованих активностей входить у сферу сучасної молодіжної субкультури, для якої важливі адреналін, мобільність, незалежність та отримання нових вражень. Екстремальний велотуризм належить до категорії спортивної фізичної діяльності, яка поєднує в собі спортивний азарт, рекреаційні функції та характеристики пригодницького спорту.

На Волині це підкріплено наступними детермінантами: різноманітним рельєфом підвищень, територіальні особливості Оліко-Цуманської височини із лісовими зонами Полісся та піщаними ґрунтами для маршрутів різного рівня; існуючою мережею лісових доріг, які не піддавалися суттєвому розвитку, та можуть використовуватися для екстремальних маршрутів, а також сприяти середовищу для розвитку позадорожнього туризму; розвитком ініціативи молоді стосовно активного відпочинку, надання підтримки місцевими клубами та асоціаціями волонтерів, які займаються безпечним катанням.

Однак, окрім позитиву, існує певна кількість проблематичних аспектів, що вимагає послідовнішого підходу для управління та контролю екстремального велотуризму. Наразі в регіоні існують загрози спонтанного розвитку цієї тенденції з негативним впливом як на безпеку учасників, так і на екологію.

Основними проблемами розвитку екстремального велотуризму ми визначили наступні:

- недостатня інфраструктура, стихійні велопарки, траси для даунхілу, непідходящі й/або небезпечні ділянки;
- слабкий рівень технічної та медичної підготовки молоді, що збільшує можливість травм під час катання;
- нестача кваліфікованих і сертифікованих тренерів у екстремальних велосипедних видах спорту;
- відсутність страхування і медичної допомоги під час масових заходів;
- маршрути будуються на лісових або відведених землях без схвалення охоронних органів.

Це виклики, які необхідно вирішувати шляхом переходу від поточної спонтанної системи розвитку таких активностей до контрольованої, інституційно

програмованої екстремальної велотуристичної галузі, здатної забезпечити безпеку та чистоту навколишнього середовища та рекреаційного використання.

На такому підґрунті, у Волинській області, зокрема, у м. Луцьку, ще у 2018 році на офіційному рівні велась робота щодо впровадження соціального проєкту розробки велоекстремального парку. Передбачалось, що у м. Луцьку буде перший в Україні сертифікований професійний стадіон для проведення міжнародних змагань з BMX Supercross та велотріалу. Стадіон мав би містити умови для тренування з BMX Supercross, велотріалу, велофрестайлу, школу юного велосипедиста тощо (рис. 4.2) [35] та додаток С.

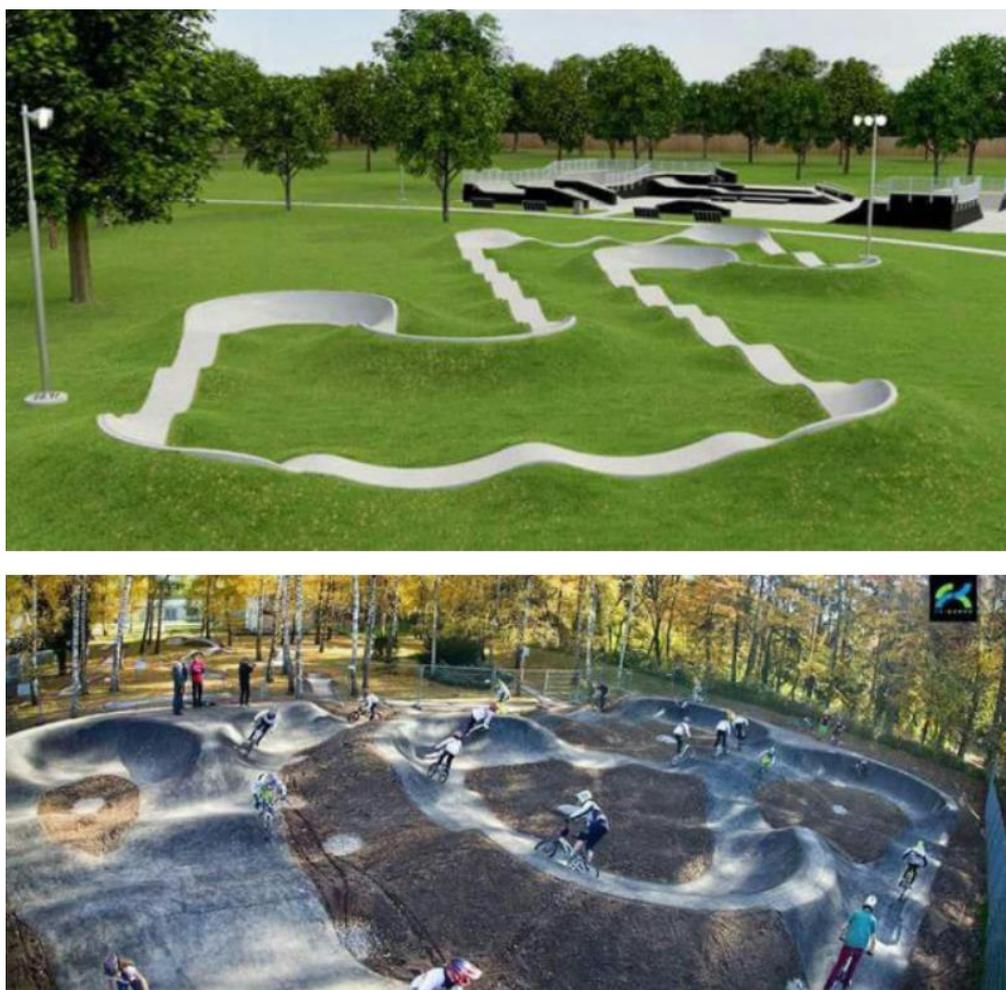


Рис. 4.2. Проєкт велоекстремального парку у м. Луцьку, 2018 р. [35].

На жаль, цей проєкт з різних причин (у тому числі через пандемію COVID-19, далі – воєнний стан), не реалізувався.

Враховуючи, що екстремальна велоїзда має високу ступінь травматичності навіть на спеціально облаштованих трасах. Й те, що 28,4 % опитаних лучан, віком 14-25 років знають стихійні, необлаштовані маршрути для екстремальної їзди й постійно ними користуються. Ще 17,3 % хотіли б знати, де знаходяться такі маршрути (див. рис. 3.7), то одним із завдань магістерського дослідження було розробити проекти екстремальних трас, орієнтовані на молодь віком 14–25 років Луцької ОТГ.

Нижче наводимо опис та трасування шести авторсько-колективних маршрутів (розроблених членами команди «Lutsk Riders», у склад яких входить автор роботи) екстремального велокатання різної складності для молоді 14-25 років, які знаходяться в лісовому масиві с. Гаразджа Луцької ОТГ. Завдяки своїм особливостям ландшафту і лісового масиву, ця місцевість розвивалася як природна зона, на якій можна будувати трейли із динамічними та різноманітними шляхами для велосипедистів-маунтинбайкерів. Для виїзду у байк-парк «Гаразджа», традиційним місцем збору є торгівельний центр «Імідж», на вулиці Рівненська, 89 (Рис.4.3). Це досить зручна локація перед виїздом з міста, для інструктажу і перевірки спорядження велосипедистів. Маршрут прямує по вул. Рівненській до с. Струмівка.

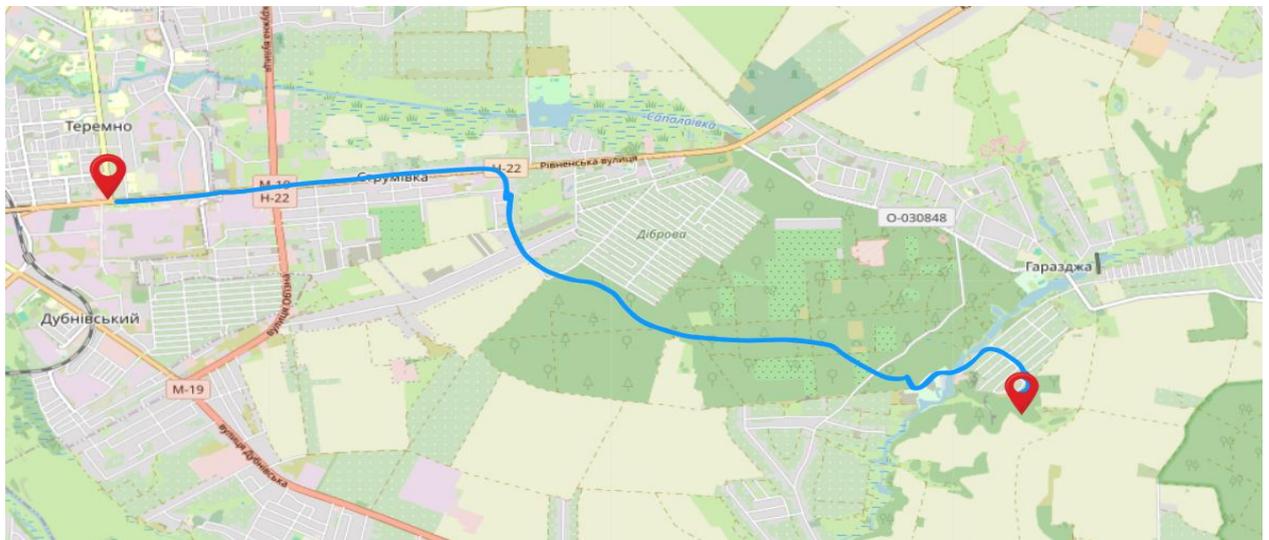


Рис. 4.3. Маркування траси Луцьк-Гаразджа до старту авторських трас з маунтинбайкінгу

За межами міста дорога пролягає через село Струмівка, де рух автомобілів помірний, і легкий доїзд до лісового шляху. Лісова дорога та ґрунтове покриття до дачного масиву села Гараджа добавляє перепад висоти та забезпечує ефект розминки перед самими трейлами. Точкою прибуття є вхід до загорожі з воротами

Лінії велосипедних трас на території с. Гараджа реалізовані від рівня "початківець" для початківців до більш технічно складних ліній для досвідчених райдерів. Усі ці градації в гірському велоспорті також служать для підтримки інтересу різних вікових груп і забезпечення того, щоб діти та початківці навчалися, здобували певний рівень майстерності та розвивали здатність тренуватись у горах, безпечно катаючись на велосипеді.

Особливістю цих трас є те, що при їх проектуванні враховано рельєф місцевості, а також потреби сучасних стандартів інфраструктури МТВ. Стежки мають спуски, повороти, технічні елементи, стрибки з різноманітних трамплінів та проходження контр-ухилів, які дозволяють велосипедистам опанувати різні техніки їзди. Також усі траси поділяються за класифікацією за шкалою складності легкі, середні, складні/експертні

Ці траси були розроблені у співпраці з велосипедною спільнотою Lutsk Riders, активістами на відкритому повітрі на гірських велосипедах. **Особистий авторський внесок полягає у проектуванні даних маршрутів, плануванні ліній, розміщенні елементів та безпосередній участі у їх тестуванні.**

Сформована мережа поділена на шість основних трас з рівнями складності, що пристосовані для поетапного розвитку технічних навичок велосипедистів, крок за кроком. **Маршрути мають певну конфігурацію, і вони класифіковані за типами (зелений/коричневий легкий, синій/помаранчевий середній, червоний/чорний складний та експертний).** Ця класифікація допомагає велосипедистам швидко прийняти рішення про вибір маршруту з більшим розумінням їх рівня складності, так і технічних елементів кожної траси.

Кожен з цих шести маршрутів містить специфічні елементи та динаміку руху, що дає можливість більш зосереджено тренуватися на певній базі навичок

від базових поворотів до стрибків, корневих ділянок та складних технічних особливостей.

Траси мають єдину точку старту, що полегшує створення заходів і є зручніше для учасників. Завершення кожної траси також знаходиться в спільній точці, це зроблено для того щоб провести оцінку спуску та кататися без зайвих дій.

Початкова траса, зелена/коричнева, побудовані на перевагу безпеки та комфорту для новачків. Якщо ділянка маршруту сама по собі є складною або технічно небезпечною, вона має повні обхідні лінії, що створює можливість скористатися безпечнішим шляхом, без жодного ризику. Ці маршрути підходять для новачків та початківців, які тільки вчаться основам гірського велоспорту, вмінню безпечно педалювати та спускатись в швидкому режимі.

Умовні позначення елементів трас:

 - початок трас

 - закінчення трас

 - трамплін

 - поворот контр-ухил

 - технічно складна ділянка

Зелена траса - прямує у правий не великий конт-ухил з прямим виїздом на дабл трамплін, після якого райдер проходить подвійну серію контр-ухилів і виїжджає на швидку пряму з технічними поворотами. Далі потрібно пройти технічно складний правий поворот, який виходить на серію контр-ухилів після чого плоский поворот з під'їздом на степ-даун, а долаючи його пряма ділянка для розгону на трамплін. Закінчення траси на вузькій ділянці (Рис. 4.4)

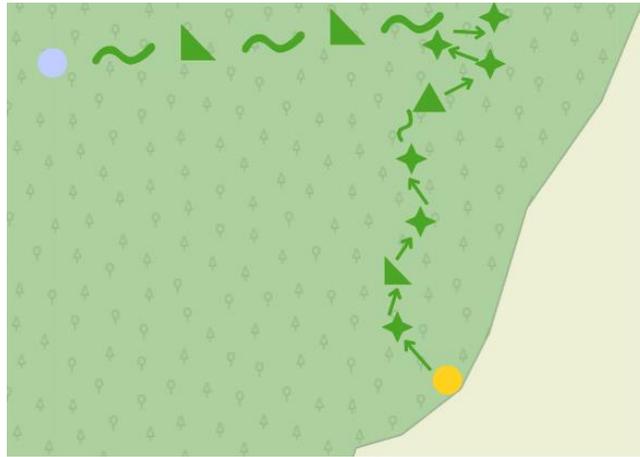


Рис. 4.4. Авторський проєкт траси №1 для початківців з маунтинбайкінгу у с. Гаразджа, розроблений спільно з командою «Lutsk Riders»

Коричнева - прямує у правий не великий конт-ухил з прямим виїздом на дабл трамплін, після якого райдер проходить конт-ухил виходячи на пряму з різким перепадом висоти та на кореневу секцію. Долаючи далі поворот з похилою площиною виїзд на пряму вузьку ділянку яка закінчується плоским поворотом. Далі виїзд на ділянку з технічними поворотами та з перепадом висоти вниз де закінчується траса. (Рис.4.5)

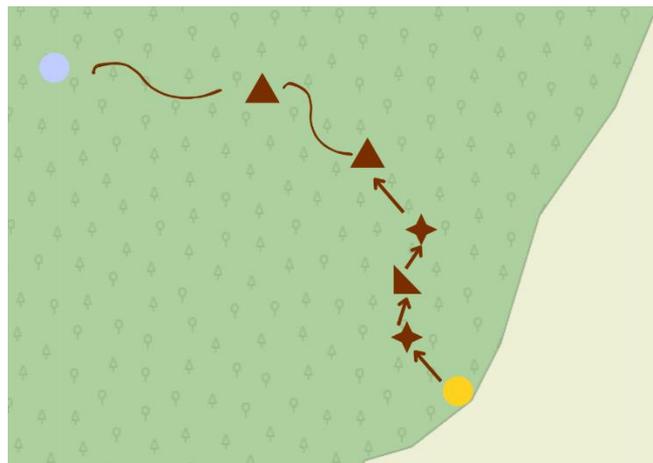


Рис. 4.5. Авторський проєкт траси №2 для початківців з маунтинбайкінгу у с. Гаразджа, розроблений спільно з командою «Lutsk Riders»

Сині та помаранчеві траси - середнього рівня, які призначені для велосипедистів, що мають певний рівень умінь у гірському велоспорті. На відміну від легкої зеленої лінії, ці траси не мають об'їздів на технічно складних елементах. Кожен поворот, зміна рельєфу або стрибок повинні бути пройдені по

основній лінії; чим швидша їзда, тим більше потрібно зосередженості, стабільного контролю велосипеда та досвіду володіння байком. На повільнішій швидкості синіх та помаранчевих трас - з їх динамічним плануванням та визначеними технічними компонентами – проходження їх дедалі стає складнішим через низьку швидкість, та означає, що балансування, повороти та об'їзд перешкод стають важким завданням. І саме тому ці трейли є найкращими для велосипедистів, які вже освоїли базові траси і тепер готові до більш технічної та ритмічної їзди.

Синя траса починається з розгону на міні-кікери з виїздом на технічну лінію та серією контр-ухилів, після яких потрібно долати дроп і степ-даун. Далі швидка розбита ділянка з виїздом на малий геп та ще одна секцією з контр-ухилами, та коренева ділянка з різними траєкторіями її проходження. Закінчується складним низьким контр-ухилом і класичним трампліном з виїздом на вузьку пряму лінію (Рис.4.5).

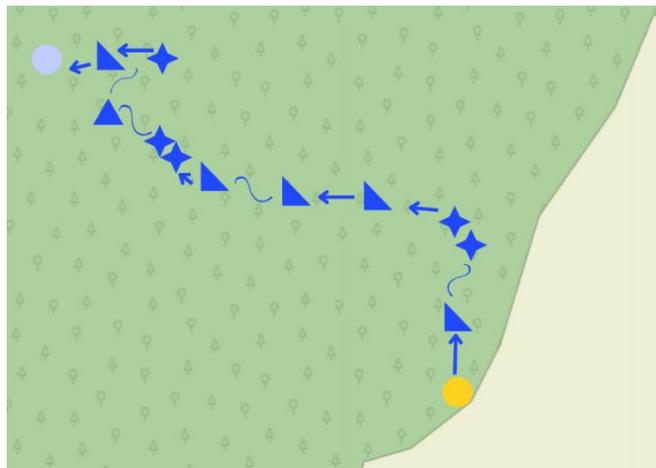


Рис. 4.6. Авторський проєкт траси №3 середнього рівня складності з маунтинбайкінгу у с. Гараджа, розроблений спільно з командою «Lutsk Riders»

Помаранчева - прямує у правий не великий контр-ухил, з прямим виїздом на дабл трамплін після якого є варіація проходження повороту із виїздом на великий, технічно складний степ-даун трамплін. Після його проходження контр-ухил та швидка ділянка з плоскими поворотами яка закінчується кикером у плоский призем через яму. Закінчується траса з більшим перепадом висоти з складною, вузькою стежкою у низ (Рис.4.7).



Рис. 4.7. Авторський проєкт траси № 4 середнього рівня складності з маунтинбайкінгу у с. Гараджа, розроблений спільно з командою «Lutsk Riders»

Червоні та чорні траси належать до категорії максимальної складності, призначені для досвідчених та технічно підготовлених райдерів. Траси побудовані на принципах, схожих до справжніх гірських умов різкі зміни рельєфу, складні технічні частини, виражені перепади висот, швидкісні ділянки та елементи, що залежать від ідеальної координації. Ви не будете рухатися повільним темпом на червоній трасі, і тим більше на чорній трасі, де інерція та стабільна швидкість це потреба для проходження всіх елементів. Низька швидкість на цих лініях значно підвищує ризик втрати контролю байка райдером, роблячи технічно неможливим завершення їзди, якщо вони недостатньо підготовлені. Маршрути не мають місць для помилок: кожен поворот, спуск або технічний перехід з одного елементу в інший вимагає точних дій, точності траєкторії та високого рівня концентрації. Це траси, які вимагають від райдерів максимуму і призначені для тих, хто має впевнені навички швидкісної їзди та досвід навігації по складних МТВ лініях.

Чорна траса має початок на складній та швидкій ділянці із серією малих трамплінів, після них відразу проходження повороту на похилій площині та складної ділянки перешкодою і виїздом на геп. Далі пряма швидка лінія на хіп трамплін та у контр-ухил після якого слідує коренева швидка ділянка, складний степ-даун трамплін з виїздом на дроп у секцію з похилою площиною. Після

розгону на плоскій ділянці закінчення траси ще одним степ-даун трампліном (Рис.4.8).

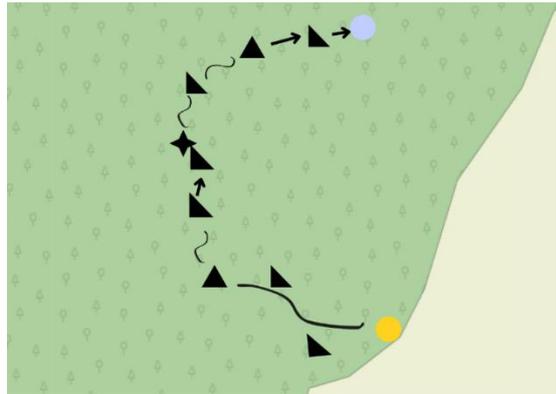


Рис. 4.8. Авторський проєкт траси № 5 максимального рівня складності з маунтинбайкінгу у с. Гарезджа, розроблений спільно з командою «Lutsk Riders»

Червона- прямує у правий не великий контр-ухил, із прямим виїздом на дабл трамплін після якого є варіанти проходження повороту. Пряма ділянка з різким перепадом висоти, що виходить на штучно створенні перешкоди з колод та трампліном із рівною «стільніцею» і знову на штучно створені перешкоди із колод та землі з небезпечними поворотами. Продовження траси серією великих контр-ухилів, які поєднанні стрибком з віража, з виїздом на кореневу складну ділянку з похилою площиною та двома дроп трамплінами, закінченням із черговою похилою площиною з корінням (Рис. 4.9)

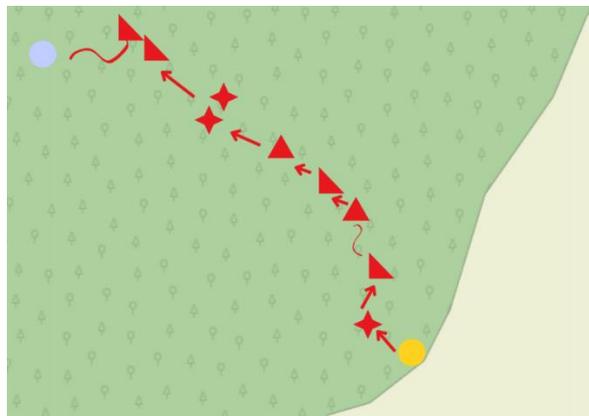


Рис. 4.9. Авторський проєкт траси № 6 максимального рівня складності з маунтинбайкінгу у с. Гарезджа, розроблений спільно з командою «Lutsk Riders»

Шість основних екстремальних велотреків у селі Гаразджа — зелений, коричневий, синій, помаранчевий, червоний і чорний – об'єдналися в єдиний тренувальний майданчик, який дозволяє велосипедистам поступово розвивати свої навички від дуже простого до надзвичайно складного катання. Ця система трас забезпечує умови, подібні до справжнього гірського рельєфу, і допомагає маунтінбайкерам набувати досвід для катання в Карпатах та інших гірських районах. Оскільки, складність елементів рельєфу та швидкісних ділянок є відносно стабільною, тренування є максимально наближені до коренистого рельєфу та технічних гірських стежок.

На цих трасах команда Lutsk Riders, включаючи автора роботи, працює з молоддю у структурованій манері, проводяться тренування, майстер-класи для початківці з виконання елементів маунтінбайкінгу, організовуються спільні заїзди тощо.

Крім того, на організованих нами трасах проводяться Fun Weekend Races для школярів, які заохочують молодь до гірського велоспорту та формують нове покоління спортивної спільноти. Такі заходи надихають як дітей, так і їх батьків, доводячи, що екстремальне катання може бути безпечним, контрольованим і доступним.

Робота над трасами триває: ми будуємо секції, вдосконалюємо та змішуємо існуючі ділянки разом, щоб представити нові можливості для тренувань. Це не лише дозволяє розвивати локацію, але й урізноманітити катання для вдосконалювання технічних навичок. Тобто, траси у с. Гаразджа не лише виступають як місцеві спортивні об'єкти, але й роблять значний внесок у підготовку гірських велосипедистів та їх розвиток як спільноти, також це є ключ до зростання гірського велоспорту на Волині та інститут велоосвіти для молоді тощо.

Проаналізувавши перспективи розвитку екстремального безпечного катання для молоді 14-25 років, ми пропонуємо створити організовану систему

контролю розвитку цього виду велосипедного руху на Волині на основі наступних принципів:

1. Розвиток спеціалізованих безпечних об'єктів. Пропонується створити на території лісу в селі Гараджа офіційні траси з різними рівнями складності, а також визначені зони спуску та природні бар'єри із зоною для «поглинання» потрясінь. Ці місця зможуть приймати тренування, аматорські змагання та фестивалі у безпечному середовищі.

2. Створення регіонального органу. Діяльність клубу буде організовувати організація, а дозволи на проведення заходів та подібні на додачу до тренувань, сертифікації інструкторів, змагань під контролем групи осіб з фізичного виховання, відповідальності за безпеку та співпрацю з громадою. Базовою основою для цього може виступати велосипедна спільнота м. Луцька ««Lutsk Riders»».

3. Інтеграція з навчальними закладами. Вважаємо доцільним впровадити факультативні чи модульні курси з основ екстремального велоспорту в системі заходів ЦФЗН «Спорт для всіх», в рамках науково обґрунтованої структури, що включає місцеві влади, школи та спортивні організації тощо.

4. Створення систем страхування і медичної допомоги. Потім забезпечити обов'язковий медичний огляд і страхування учасників під час змагань.

5. Підвищення екологічної обізнаності. Усі екстремальні маршрути мають бути екологічно сертифіковані. У регульованих прогулянках рекомендується проводити волонтерські кампанії, такі як «Еко-велосипед Волинь» для очищення лісів та інформаційну роботу з багатьма людьми у вивченні питань охорони природи.

6. Просування через фестивалі. Рекомендується проведення щорічних подій, які поєднуюватимуть спортивну, культурну та освітню складові.

Отже, екстремальний велотуризм може і повинен стати безпечним засобом активного відпочинку, формування фізичного здоров'я, соціалізації волинської молоді.

Висновки до розділу 4

1. Аналіз літературних джерел свідчить, що Волинська область багата природними та історико-культурними об'єктами, для формування розгалуженої мережі веломаршрутів і забезпечує комфортні умови під час планування маршрутів різного рівня складності – від коротких оздоровчих турів до довготривалих туристичних поїздок.
2. Встановлено, що Шацький національний природний парк має найкраще розвинену веломережу в області – понад 150 км маркованих доріжок різного типу (асфальт, ґрунт, ліс), що підходять для всіх рівнів підготовки. Найвідоміший маршрут – «Велосипедне коло Шацьких озер» (~50 км), який поєднує найгарніші озера (Світязь, Пісочне, Люцимер, Перемут) і ідеально підходить для студентів та молоді в літній період.
3. Встановлено, що попри природну привабливість, більшість веломаршрутів Волині мають серйозні недоліки інфраструктури: брак дорожніх знаків, велостоянок, станцій обслуговування та карт-схем, що ускладнює самостійні поїздки молоді без організованої групи.
4. Одним з перспективних напрямків розвитку велотуризму на сьогодні є його цифровізація – виробництво та встановлення інтерактивних карт маршрутів з GPS-відстеженням, інформацією про рівень, складність та рекомендацій для використання молоддю. Ці проєкти зараз реалізуються громадськими організаціями U-Cycle та Bike City Consulting, які активно працюють із місцевими громадами та школами для розробки таких програм. Встановлено, що на Волині розпочались практичні цифрові рішення велотуризму – інтерактивні карти велосипедних маршрутів (зокрема 47-км маршрут від с. Ромашківка, створений Волинським центром НПВ).
5. Встановлено, що найрозвиненіша веломережа одноденних маршрутів знаходиться у Луцькій ОТГ, з центром виїзду з м. Луцьк. Зокрема, нами виявлено 6 веломаршрутів до 25 км, 4 веломаршрутів довжиною до 50 км та 6 веломаршрутів довжиною понад 50 км зручних для молоді 14-25 років.

6. Розроблений автором новий веломаршрут «Стирське оздоровче кільце», довжина якого ~14 км спрямований на розширення мережі велопоїздок для молоді 14-15 років міста Луцька з метою забезпечення активного дозвілля, природно-рекреаційної та історико-культурної обізнаності тощо.
7. Встановлено, що в останнє десятиліття спостерігається зростання зацікавленості молоді до екстремальних форм велотуризму. Нашими дослідженнями встановлено, що 38,3 % молодих лучан, віком 17-25 років, володіють і часто використовують трюки різних дисциплін екстремальної їзди, ще 11,1 % хотіли б взяти участь у ній й 14,8 % хотіли б бути її глядачами. Й те, що 28,4 % опитаних лучан, віком 14-25 років знають стихійні, необлаштовані маршрути для екстремальної їзди й постійно ними користуються. Ще 17,3 % хотіли б знати, де знаходяться такі маршрути.
8. Встановлено, що основними проблемами розвитку екстремального велотуризму є недостатня інфраструктура, стихійні велопарки, траси для даунхілу, невідповідні й/або небезпечні ділянки, слабкий рівень технічної та медичної підготовки молоді, що збільшує можливість травм під час катання, нестача кваліфікованих і сертифікованих тренерів у екстремальних велосипедних видах спорту тощо.
9. Встановлено, що проєктований у 2018 році для м. Луцька перший в Україні сертифікований професійний стадіон для тренування з BMX Supercross, велотріалу, велофрестайлу, школу юного велосипедиста та проведення міжнародних змагань не реалізований через ряд аспектів, у тому числі соціально-політичних.
10. Розроблені автором, спільно з командою «Lutsk Riders» шість маршрутів різної складності екстремального велокатання для молоді 14-25 років, який знаходиться в лісовому масиві с. Гаразджа Луцької ОТГ. У роботі подаються схеми їх розміщення та опис проходження, що дозволяє їх застосовувати для практичного використання для особистої чи групової їзди маунтінбайкерам різного рівня підготовленості тощо.

11. Досліджено, що для розвитку екстремального безпечного катання для волинської молоді, віком 14-25 років необхідно продовжувати створювати організовану систему його контролю із залученням офіційних та громадських організацій тощо.

ВИСНОВКИ

1. Дослідженнями встановлено, що попри виклики війни, велотуризм в Україні залишається активною формою рухової діяльності українців. Залишається високим інтерес до коротких місцевих поїздок у радіусі 100–150 км, формуються регіональні кластери, зокрема – Карпати – гірський, Волинь – екологічний, Поділля – експедиційний тощо. Завдяки роботі таких організацій, як U-Cycle (Асоціація українських велосипедистів), Bike City Consulting та численних клубів різного рівня, зокрема, Lutsk Riders, Velorukh Lviv, Rivne Bike Team, REVO Crew MTB, розширюється мережа категорійних та оздоровчо-рекреативних веломаршрутів, підтримується міська велоінфраструктура та велосипедна культура містян тощо.
2. Встановлено, що Волинська область має значний природний та туристичний потенціал для розвитку велосипедного туризму, пропонуючи різноманітну мережу маршрутів різного рівня складності. Зокрема, Шацький національний природний парк визначено як ключовий осередок велотуризму в регіоні завдяки наявності понад 150 км маркованих доріжок з високо популярним маршрутом «Велосипедне коло Шацьких озер», що створює сприятливі умови для залучення молоді до цього виду рухової активності.
3. Досліджено, що найрозвиненіша веломережа одностиповних маршрутів Волинської області знаходиться на території Луцької ОТГ, з центром виїзду з м. Луцьк. У роботі описано 6 веломаршрутів до 25 км, 4 веломаршрутів довжиною до 50 км та 6 веломаршрутів довжиною понад 50 км зручних для молоді 14-25 років. При цьому загальна велосипедна інфраструктура міста розвивається на високому рівні: діє Концепція на 2021–2030 роки з планом на 160 км велодоріжок, інноваційними заходами та залученням громади, а станом на березень 2025 року працює розвинена система велопрокату з кількома операторами.

4. Досліджено, що серед молоді 14–25 років у м. Луцьку велосипедна їзда високо популярна: 24,7 % опитаних користуються велосипедом щодня, ще стільки ж – кілька разів на тиждень. У 65,4 % опитаних типова велопрогулянка триває понад 1 годину. Основним мотивом велопоїздок залишається активний відпочинок і спілкування з друзями (60,5 %) Крім того досліджено, що 38,3 % 14 - 25-річних лучан активно займаються екстремальною велоїздою, ще 11,1 % хотіли б взяти у ній участь. Однак в межах міста та навколицях офіційна інфраструктура для цього практично відсутня.
5. Досліджено, що головними проблемами у розвитку велоактивності молоді 14-25 років є відсутність інформаційних карт для велонапрямків і небезпека дорожнього руху, недостатня кількість велостоянок, кемпінгів і зон відпочинку, низька підтримка велопоїздок цифровими технологіями, такими як GPS-навігація, мобільними додатками, інтерактивними картами тощо. Зокрема, луцька молоді 14-25 років визначили проблемами брак інформації про наявні веломаршрути (50,6 %), відсутність кваліфікованих велоінструкторів (33,3 %) та недостатнє велоспорядження (32,1 %) тощо.
6. Визначено, що ключовими напрямками для підвищення велосипедної активності молоді 14-25 років, зокрема у Волинській області, є посилення інформаційної підтримки та реклами існуючої інфраструктури, створення й промоція нових міських і заміських веломаршрутів різного типу, а також розвиток послуг велопрокату, велоінструктажу й спеціалізованих велолокацій.
7. У рамках дослідження автором описано та трасовано новий велосипедний оздоровчо-рекреаційний маршрут на території міста Луцька «Стирське оздоровче кільце» (протяжністю 14 км) та, у співавторстві з командою «Lutsk Riders», шість екстремальних маршрутів різної складності для молоді віком 14-25 років на території Луцької ОТГ, що розширює можливості організації велосипедного туризму у Волинської області тощо.

8. Визначено, що перспективи розвитку велосипедного туризму серед молоді Волинської області полягають у посиленні інформаційного забезпечення веломаршрутів, зокрема з цифровою та рекламною підтримкою, створенні спеціалізованої інфраструктури, включаючи екстремальні об'єкти, розвитку послуг прокату та інструктажу, а також співпраці з громадськими організаціями для реалізації потенціалу регіону та всебічного розвитку молоді.
9. Перспективним напрямком дослідження визначеної теми є подальше вивчення інтересів та можливостей розвитку велосипедного туризму й рекреаційної їзди для інших вікових категорій населення та територіальних громад Волинської області. Актуальним залишається дослідження питань організації безпечного екстремального катання в регіоні.

СПИСОК ВИКОРИСТАНОЇ ЛІТЕРАТУРИ

1. Асоціація велосипедистів України. Звіт про стан розвитку велосипедної інфраструктури в Україні. Київ, 2023. URL: <https://u-cycle.org.ua>
2. Більшість українців вмiє їздити на велосипедi, але володiє ним менше половини населення (iнфографiка). URL: <https://surl.li/tkrkis>
3. Бойко О. М. Тенденції розвитку активного туризму в Україні в умовах воєнного стану // *Географія і туризм*. 2023. № 63. С. 9198.
4. Бондарчук М. Велодіти Луцька. Бажання є, умови допрацювати. <https://misto.media/articles/urbanizm/259-velocity-lutska-bazannia-ye-umovy-dopratsiuvaty> опубліковано 06 серпня 2024
5. Бугайчук Н. А. Історія розвитку велосипедного руху в Україні // *Вісник Харківського нац. ун-ту ім. В. Н. Каразіна*. 2021. № 45. С. 5764.
6. Бугайчук Т. В. Молодіжний туризм в Україні: стан і перспективи. Харків: ХДАФК, 2020. 276 с.
7. Веломапа: вебсайт. URL: <https://cutt.ly/9hZmRNB>
8. Велосипедом до школи. До Всеукраїнського челенджу. URL : <https://u-cycle.org.ua/news/velosypedom-do-shkoly-do-vseukrains-koho-chelendzhu-velosypednyy-traven-2024-doluchylosia-225-shkil/> опубліковано 2024
9. Велотуризм в Україні: потенціал і виклики регіонів. Київ, 2023. URL: <https://bikecity.com.ua>
10. Велотуризм Волинської області: популярні маршрути та природні локації. 2024. URL : <https://volyntravel.com.ua>
11. Власюк Т. М. Регіональні програми розвитку молодіжного туризму: європейський досвід та українські реалії. // *Рекреаційна географія і туризм*. 2023. № 8. С. 145-152.
12. Волинська обласна державна адміністрація. Стратегія розвитку Волинської області до 2027 року (04.06.2020, останнє оновлення 18.03.2025). URL : <https://voladm.gov.ua/article/strategiya-rozvitku-volinskoyi-oblasti-na-period-do-2027-roku/>

13. Всесвітня організація охорони здоров'я. Глобальний звіт про фізичну активність молоді. Женева: ВООЗ, 2020. 120 с.
14. Все почалося з велосипедів: «Rover Band» у Луцьку URL: <https://www.volynnews.com/news/rest/vse-pochalosia-z-velosypediv-Rover-Band-u-lutsku/> опубліковано 14 квіт. 2017 р.
15. Гудима А. А., Войтович О. І. Велосипедний туризм як складова активного відпочинку молоді // *Фізична культура, спорт та здоров'я нації*. 2022. № 7. С. 114-119.
16. Державне агентство розвитку туризму України. Аналітичні звіти та статистика. URL: <https://www.tourism.gov.ua/>
17. Десять (10) маршрутів для велосипедних подорожей Україною та її столицею. URL <https://zhyvyaktyvno.org/news/najkrasch-porodozh-velopodorozh-kudi-pohati-velosipedom-na-vihdn> Опубліковано 27 Червня, 2019.
18. Дика природа і таємничі місця: як на Волині розвивають велотуризм. URL: <https://www.volynpost.com/news/119017-dyka-pryroda-i-taiemnychi-miscia-ia-na-volyni-rozvyvayut-veloturyzm-foto> опубліковано 14 серпень, 2018.
19. Дяченко О. В. Сучасні тенденції розвитку спортивного туризму. Київ: КНЕУ, 2020. 204 с.
20. Європейська федерація велосипедистів (ECF). EuroVelo European Cycle Route Network. Brussels, 2024. URL <https://en.eurovelo.com>
21. Єрко А.В. Конструктивно-географічні засади організації спортивно-оздоровчого туризму волинської області: дис. ... канд. геогр. наук: 11.00.11 / ВНУ імені Лесі Українки, Луцьк, 2021. 203 с.+ арк. 204-249 (дод.). URL: https://ra.vnu.edu.ua/wp-content/uploads/2021/04/Dysertatsiya_YErko_compressed.pdf
22. Єрко А. В. Розвиток спортивно-оздоровчого туризму у Волинській області. *Проблеми розвитку прикордонних територій та їх участі в інтеграційних процесах*: матеріали V Міжнар. наук.-практ. конф., (Луцьк, 16–17 жовт. 2008

- р.) / за ред. В. Й. Лажніка і С. В. Федонюка. Луцьк: РВВ «Вежа» Волин. нац. ун-ту ім. Лесі Українки, 2008. С. 344–347. 29
23. Закон України «Про туризм» від 15.09.1995 № 324/95-ВР (зі змінами та доповненнями). Київ: ВРУ, 2023.
24. Звіт про роботу МКК протягом 2012–2015 років / Центр туризму спорту та екскурсій управління освіти, науки та молоді Волинської облдержадміністрації. Луцьк, 2015. 20 с.
25. Іваненко В. В. Туризмологія: теорія і практика: навч. посібник. Київ: Центр учбової літератури, 2018. 312 с.
26. Кирилюк Ф. М. Спортивний туризм: теорія та методика. Львів: ЛНУ ім. І. Франка, 2019. 280 с.
27. Ковальчук О. О. Екологічні проблеми використання рекреаційних ресурсів Волині. URL: [Випуск №519-520 - Географічний факультет geo.chnu.edu.ua > media > visnyk_chnu-519-520-2010](http://geo.chnu.edu.ua/media/visnyk_chnu-519-520-2010)
28. Концепція розвитку велосипедної інфраструктури Луцької міської територіальної громади на 2011-2020 рр. URL: <https://surl.li/iphqdd>
29. Концепція розвитку велосипедної інфраструктури Луцької міської територіальної громади на 2021-2030 рр. URL: <https://surl.li/kvrjji>
30. Коротун О. М., Коротун С. І. Проблеми розвитку велосипедної інфраструктури в Україні // *Комунальне господарство міст*. 2017. Вип. 138. С. 3-7.
31. Котис О. Від циклістів до велодрому. Історія луцького велоруху або коли луцьком проїхався перший ровер. URL: volynnews.com/news/all/vid-tsyklistiv-do-velodromu-kоротка-istoriia-lutskoho-velorukhu опубліковано 23 Січня 2022
32. Круль Г. Я. Перспективи інтеграції веломаршрутів України в європейську мережу "ЄвроВело" // *Науковий вісник Чернівецького університету*. Географія. 2012. Вип. 614-615. С. 214-218.
33. Куди поїхати на велосипеді неподалік Луцька (маршрути). URL: <https://konkurent.ua/publication/26600/kudi-po-yihati-na-velosipedi-nepodalik-lucka-marshruti-/> опубліковано 19 травня 2018 р.

34. Левицький О. С. Проблеми та перспективи розвитку велосипедного туризму в Україні : дипломна робота бакалавра / Київ : Національний авіаційний університет, 2022. 78 с. URL: https://dspace.nau.edu.ua/bitstream/NAU/54462/1/ФМВ_з_2022_242_Левицький.pdf.
35. Луцьк може стати столицею велоекстремального спорту в Україні <https://www.volynnews.com/news/sport/lutsk-mozhe-staty-stolytseiu-veloekstremalnoho-sportu-v-ukrayini/> опубліковано 26 лютого 2018 р.
36. Луцьком на велосипедах. URL: <https://surl.li/ufegig>
37. Мельник А. О., Чапліч І. А. Розвитку вітчизняного туризму в умовах Євроатлантичної інтеграції. URL: https://journals.khnu.km.ua/vestnik/pdf/ekon/2009_1/zmist.files/_18.pdf
38. Озеро, дендропарк, лижний спуск, луцька Бессарабка: як хочуть змінити Старе місто (проекти) 09 квітня 2020. URL: <https://konkurent.ua/publication/55879/ozero-dendropark-lizhniy-spusk-lutska-bessarabka-yak-hochut-zminiti-stare-misto-proekti/>
39. Перспективи розвитку туризму в Україні та світі: управління, технології, моделі: колективна монографія. Видання восьме / за наук. ред. проф. Матвійчук Л.Ю., проф. Барського Ю.М., доц. Лепкого М.І. – Луцьк: ВІП Луцького НТУ, 2022. 408 с URL: <https://evnuir.vnu.edu.ua/bitstream/123456789/21996/1/Rozd.3.3.pdf>
40. Писаревський І. М., Тонкошкур М. В. Планування та організація туристських маршрутів. Харків: ХНАМГ, 2011. 312 с.
41. Плахотнюк М. Ю. Сучасні підходи до організації екстремального туризму у Черкаській області/ кваліфікаційна магістерська робота на здобуття освітнього ступеня «Магістр» за спеціальністю 242 «Туризм» освітньо-професійна програма «Туризмознавство». Наук. керів. проф. І.Я. Антоненко. Київ. 2019. 112 с. URL: <https://dspace.nuft.edu.ua/server/api/core/bitstreams/39f4d205-4cf5-484c-8a47-16e72c23ad5a/content>

42. Поколикін В. О. Проблеми та перспективи розвитку велотуризму в Україні // *Географія та туризм*. 2013. Вип. 24. С. 82-87.
43. Портфоліо магістранта М. Станіславського (ФК-53-МО) – учасника студентської олімпіади 2024-2025 н.р. за спец. «Середня освіта. Фізична культура». URL: <https://www.facebook.com/share/v/18SXVdyk7L/> опубліковано 23.04.2025 р
44. Сап-дошки, коні та велосипеди. Як у Луцьку активно відпочити і скільки це коштує. URL: <https://vsn.ua/news/aktivniy-vidpochinok-u-lutsku-29646>
45. Станіславський М. Ю. Популярність та проблеми організації велосипедних прогулянок серед молоді м. Луцька. *Матеріали XIX Міжнародної науково-практичної конференції студентів, аспірантів та молодих вчених «Молода наука Волині: пріоритети та перспективи досліджень» (13–14 травня 2025 року)*. Луцьк: Вежа-Друк, 2025. 1 електрон. опт. диск (CD-ROM). Об'єм даних 16,59 Мб. С.860-863. (930). URL: <https://surl.li/sqbgrrw>
46. Стратегія розвитку туризму та курортів до 2030 року. Київ: Міністерство культури та інформаційної політики України, 2021. 56 с.
47. Тарасюк О. В. Рекреаційний потенціал Волинської області: монографія. Луцьк: ВНУ ім. Лесі Українки, 2018. 228 с.
48. Туристичні маршрути та екскурсії. Велоподорож по Волині. ІНТЕРАКТИВНА МАПА. Волинський обласний центр національно-патріотичного виховання і краєзнавства. URL: <https://cnpvtk.volyn.ua/index.php/napryamki/turizm/pokhodi/interaktivni-pokhodi>
49. У Луцьку обговорять розвиток велоінфраструктури. URL : <https://life.rayon.in.ua/news/729431-u-lutsku-obgovoryat-rozvitok-veloinfrastrukturi/amp> опубліковано 5.09.2024 р.
50. Цибух В. І. Туризм в Україні: сучасний стан і перспективи розвитку. Київ: Знання, 2020. 312 с.
51. Шандор Ф. Ф., Федорченко В. К. Туристичні ресурси України. Київ: Кондор, 2019. 352 с.

52. Шацький національний природний парк. URL : <http://shpark.com.ua/>
(дата звернення: 10.08.2020)
53. Шелест І. І. Розвиток екстремальних видів спорту серед молоді. Київ: Освіта України, 2021. 210 с.
54. Шульгіна Л. М. Теорія та методика туризму: навчальний посібник. Львів: ЛНУ ім. І. Франка, 2020. 268 с.
55. Як змінився велосипедний рух у Луцьку за останні п'ять років. 2024. URL: <https://www.volynpost.com>
56. Як розвивають велоінфраструктуру у Волинській області. 2023. URL: <https://volynonline.com>
57. Brown C., Spinney J. Cycling and Society. London: Routledge, 2020. 256 p.
58. Cyclists' Touring Club. Official History. London: CTC Publishing, 2010. 2014 p.
59. EuroVelo: European cycle route network. Brussels: European Cyclists' Federation, 2021.
60. European Cyclists' Federation. Youth Engagement in Sustainable Mobility: The Future of Cycling Tourism in Europe. Brussels, 2023. 52 p.
61. Pucher J., Buehler R. Cycling for Sustainable Transport. Cambridge, MA: MIT Press, 2012. 234 p.
62. World Tourism Organization (UNWTO). Global Report on Cycling Tourism. Madrid, 2022. 68 p. URL: <https://www.unwto.org>
63. WHO. Cycling and health: evidence review. Copenhagen: WHO Regional Office for Europe, 2019. 92 p

ДОДАТКИ

ДОДАТОК А

Анкета для дослідження місця велосипедного катання та велотуризму у житті молоді

Шановний друже! Просимо Тебе відповісти на питання цієї анкети. Твої відповіді принесуть наукову користь дослідженню про роль і місце велосипеда в житті людей твого віку! Усі дані є й залишатимуться анонімними та будуть використані лише в наукових цілях.

1. Вік

- 14-16
- 17-19
- 20-22
- 23-25
- Інше (вказати)

2. Стать

- Чоловіча
- Жіноча

3. Вкажи будь ласка, назву міста чи селища/села де ти проживаєш

4. Де ти навчаєшся ?

- Школа
- Коледж
- Університет
- Інше (вказати)

5. Чи їдиш ти на велосипеді? Як часто?

- Щодня
- 4-5 разів на тиждень
- 2-3 рази на тиждень
- Раз на тиждень
- Інколи
- Ніколи

6. Скільки часу (приблизно) триває твоє катання на велосипеді?

- Більше 1 години
- 30-60 хвилин
- 20-30 хвилин
- 10-20 хвилин
- До 10 хвилин

7. З якою метою ти переважно їдиш на велосипеді? (Вибери будь ласка, не більше ніж 2 варіанти)

- Побутові причини (у школу або в магазин, або інші місця життєзабезпечення)
- Катання з друзями, спілкування з однолітками
- Активний відпочинок

- Зміцнення здоров'я
8. Чи використовуєш ти захисне спорядження під час катання?
- Так
 - Ні
9. Чи знаєш ти які-небудь маршрути у своєму районі проживання для велокатання??
- Так, але вони стихійні, необлаштовані
 - Так, знаю марковані, спеціально облаштовані для цього місця
 - Ні, не знаю, але хотів би/хотіла б знати
 - Ні, не знаю. Не вбачаю у цьому потреби
10. Чи доводилось тобі брати участь у велосипедних туристичних мандрівках?
- Так, одноденних
 - Так, багатоденних
 - Ні, ніколи
11. Чи хотів би/хотіла б ти взяти участь у велосипедній поїздки по велотуристичному маршруті ?
- Так, одноденному
 - Так, багатоденному
 - Ні
12. Що, на твою думку, заважає тобі та твоїм одноліткам брати участь велосипедних туристичних мандрівках? (можна обрати кілька варіантів)
- Відсутність належного спорядження
 - Відсутність (або незнання) велосипедних маршрутів різної складності
 - Відсутність бажання кудись мандрувати на велосипеді
 - Відсутність супроводжуючих інструкторів чи груп
 - Інше (Вказати)
13. Який тип велосипедних маршрутів тобі найбільше цікавий?
- Прогулянкові (короткі, легкі маршрути)
 - Екологічні (до природних парків, лісів тощо)
 - Культурно-історичні (до музеїв, пам'яток)
 - Спортивні (довгі дистанції, складні маршрути)
 - Екстремальні (складні, зі ступенем ризику)
14. Що могло б тебе мотивувати займатися велосипедним туризмом? (оберіть всі варіанти, які підходять)
- Усвідомлення користі їзди на велосипеді для здоров'я
 - Наявність цікавих веломаршрутів
 - Участь у групових велосипедних заходах (фестивалях, екскурсіях)
 - Участь у змаганнях
 - Інше (Вказати)
15. Чи цікавлять тебе екстремальні види велосипедної їзди (даунхіл, ендуро, фрірайд, ВМХ)?
- Так, хотів би/хотіла б побачити (як їздять інші)
 - Так, хотів би/хотіла б взяти участь у одному (або декількох) з цих видів
 - Я володію цими видами одним або декількома) й часто їх використовую
 - Ні, не цікавить.
 - Я категорично проти екстремальних видів велосипедної їзди.

16. Чи знаєш ти маршрути у своєму районі проживання для екстремальної велоїзди?

- Так, але вони стихійні, необлаштовані. Я там постійно їжджу
- Так, знаю. Це спеціально облаштовані місця для екстремальної велоїзди (з схемами маршрутів за рівнем складності).
- Ні, не знаю, але хотів би/хотіла б знати
- Ні, не знаю. Не вбачаю у цьому потреби.

17. Хто, на твою думку має знайомити учнів /студентів з місцевими веломаршрутами?

- Учитель фізичної культури
- Класний керівник/куратор
- Інструктори чи керівники гуртків з туризму
- Інше (Вказати)

18. Що, на твою думку, потрібно покращити для розвитку велосипедного туризму у твоєму районі (чи ОТГ) або на Волині? (можна обрати кілька варіантів)

- Збільшення кількості велодоріжок
- Збільшення кількості інформаційних стендів з картами веломаршрутів
- Проведення регулярних групових велопробігів і фестивалів
- Обладнані зони для відпочинку велотуристам
- Реклама і популяризація велотуризму серед молоді в соціальних мережах і засобах масової інформації
- Інше (Вказати)

19. Чи дозволяєш твої відповіді використовувати у наукових цілях?

- Так
- Ні

Щиро дякуємо за відповіді!! Бажаємо успішного велосипедного майбутнього під мирним небом Вільної України!!!

Додаток Б

У Луцьку обговорять розвиток велоінфраструктури [49]

05 Серпня 2024

Лучан запрошують долучитися до публічного діалогу про розвиток велоінфраструктури міста, переваги цього виду транспорту та світовий досвід створення велосипедних шляхів.

Захід відбудеться 7 серпня о 18:30, у музейному дворіку Волинського краєзнавчого музею (вул. Шопена, 20). Про це інформують організатори.

У публічному діалозі візьмуть участь:

- **Тарас Дацюк** – урбаніст, архітектор, учасник ГО «місто.ребут»;
- **Алла Доманська** – депутатка Луцької міської ради, членкиня робочої групи з покращення організації дорожнього руху Луцької міської територіальної громади;
- **Іван Мирка** – голова ГО «Інфраструктурний клуб», депутат Волинської обласної ради та велоінфлюенсер,
- **Олександр Кревський** – спортсмен-аматор, амбасадор бренду велосипедів Pride bikes.

Спікери поділяться своїм досвідом та розкажуть про:

- ефективність робочих груп із велоруху при міських радах та адміністраціях;
- освітні проекти та кейси «Велоакадемії» від ГО «Розвиток Волині»;
- переваги велосипедного транспорту;
- світовий досвід створення велоінфраструктури.

Також організатори підготували велоквест містом, який проведе **Лідія Гонтар**, проєктна менеджерка Urban Vision Lutsk.

Тривалість: 2 години – лекція, 2 години – велоквест.

Участь безоплатна, необхідна [реєстрація](#).

Подія є частиною другого сезону міських лекцій і дискусій Urban Talks – міських лекцій та дискусій, ініційованих misto.reboot в рамках першого урбаністичного дослідження Urban Vision Lutsk за підтримки платформи «Алгоритм дій».

ДОДАТОК В

Маршрут: Луцьк - Любешів – Національний парк «Прип'ять-Стохід»(близько 160 км.).

Рівень складності: складний.

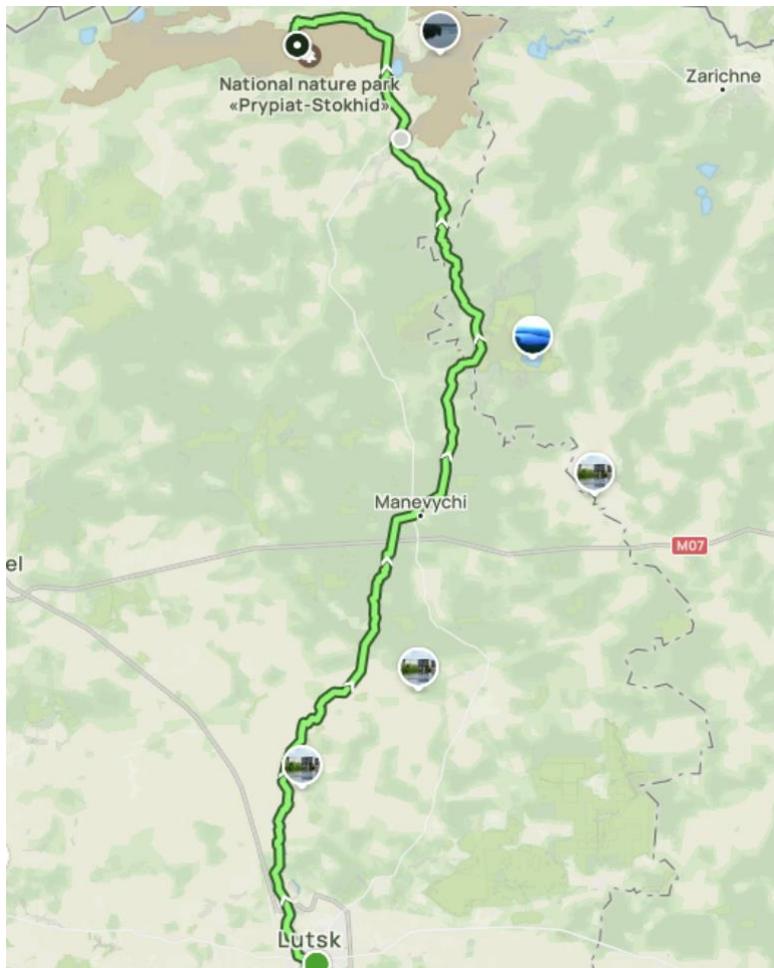
Тип маршруту: природно-оздоровчий.

Зупинки та цікаві локації:

- м. Луцьк - збір і старт у центрі міста;
- м. Маневич – відпочинок, огляд краєзнавчого музею;
- смт Любешів – знайомство з архітектурними пам'ятками Полісся;
- Національний природний парк «Прип'ять–Стохід» – кінцева зупинка, екскурсії, спостереження за флорою та фауною, відпочинок на природі.

Опис:

Маршрут приваблює молодь, яка віддає перевагу еко-туризму, мальовничим поліським краєвидам і малозаселеним місцям, поєднуючи фізичну активність із пізнанням природної спадщини Волині.



ДОДАТОК Д

Маршрут: Луцьк – Володимир – Зимне – Устилуг (близько 100 км.).

Рівень складності: складний.

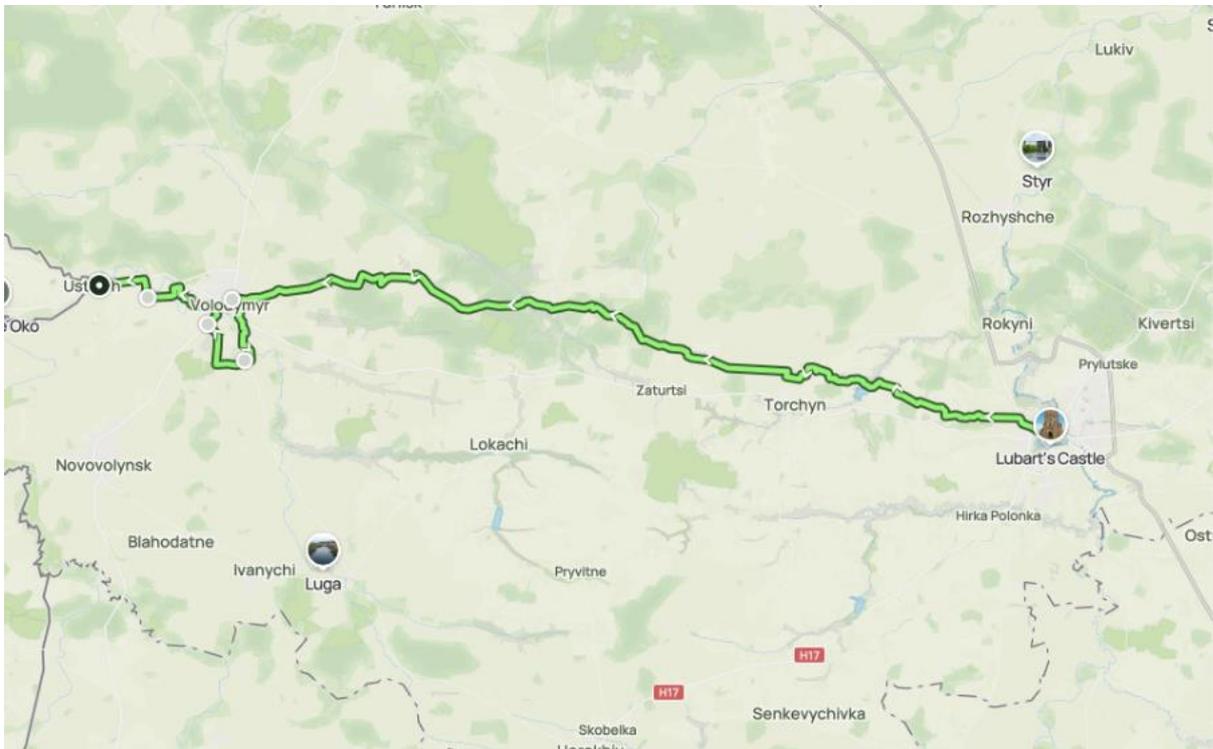
Тип маршруту: культурно-оздоровчий.

Зупинки та цікаві локації:

- м. Луцьк – старт маршруту;
- м. Володимир – історичний центр, давні архітектурні пам'ятки;
- с. Зимне – відвідування Зимненського Святогірського монастиря;
- м. Устилуг – Музей Ігоря Стравінського, мальовнича місцевість.

Опис:

Маршрут знайомить з культурною спадщиною Волині, поєднуючи активний відпочинок, духовно-історичне пізнання та рекреаційний туризм.

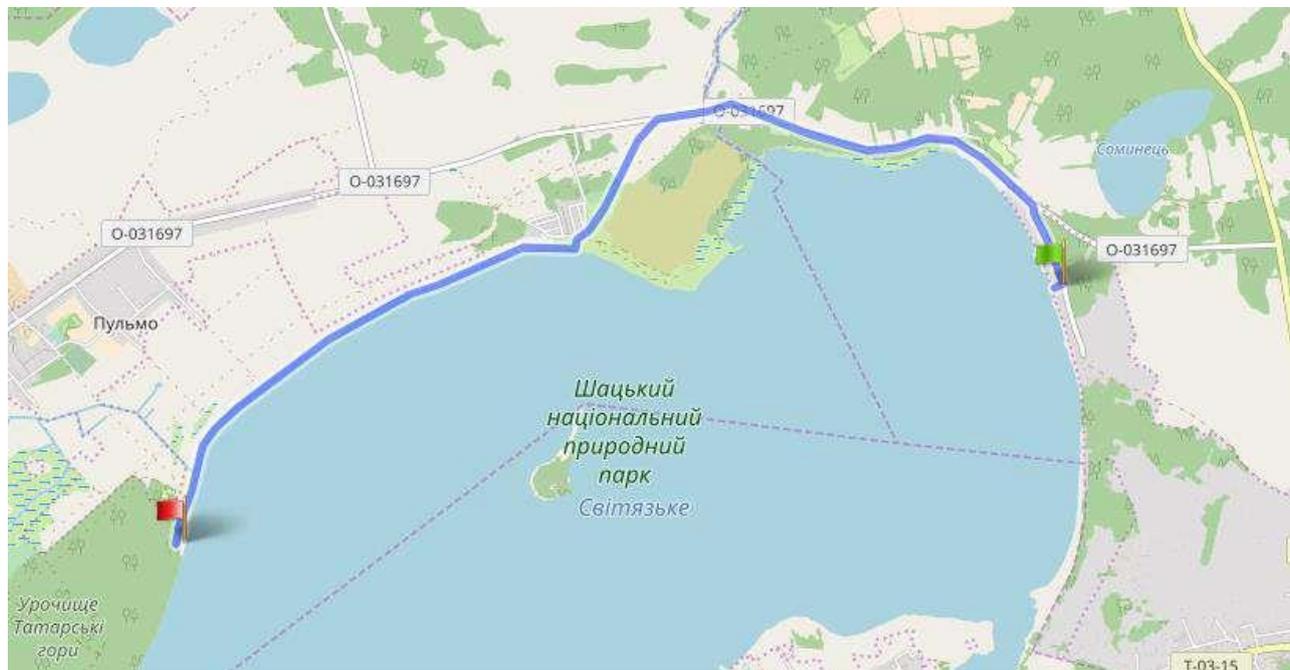


ДОДАТОК Е

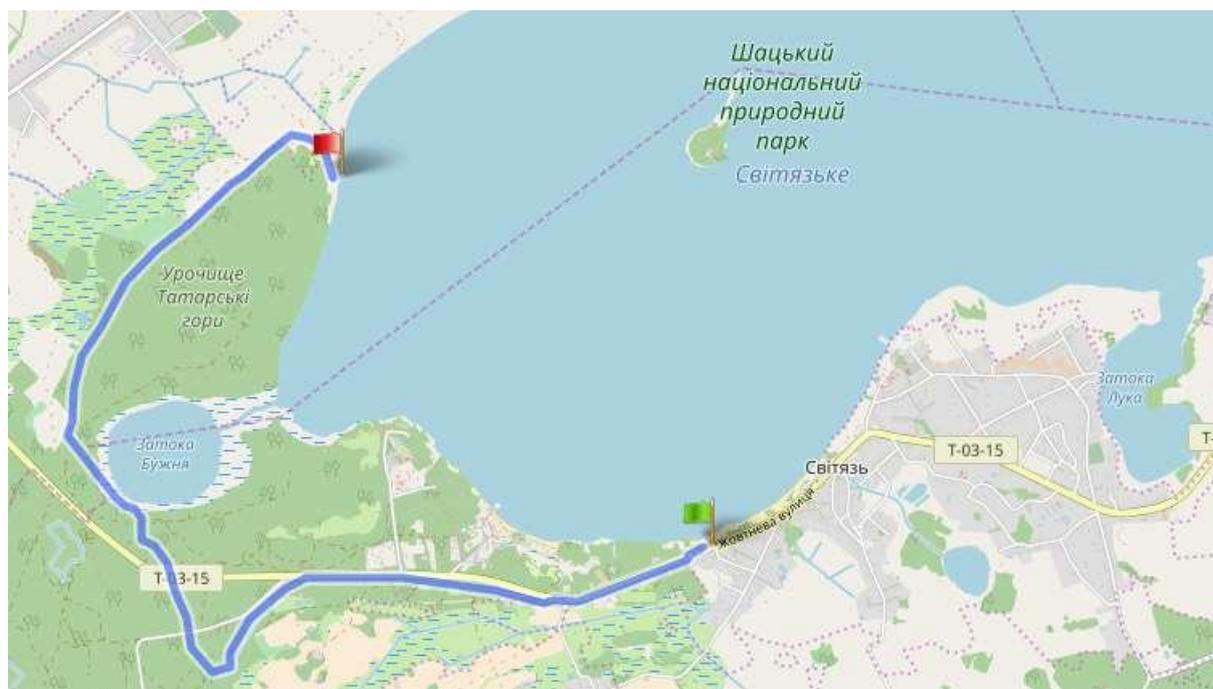
ДОДАТОК Е

Витяг з додатків А.В. Єрко [21, с. 229]

Маркований шлях «Велошлях № 1»



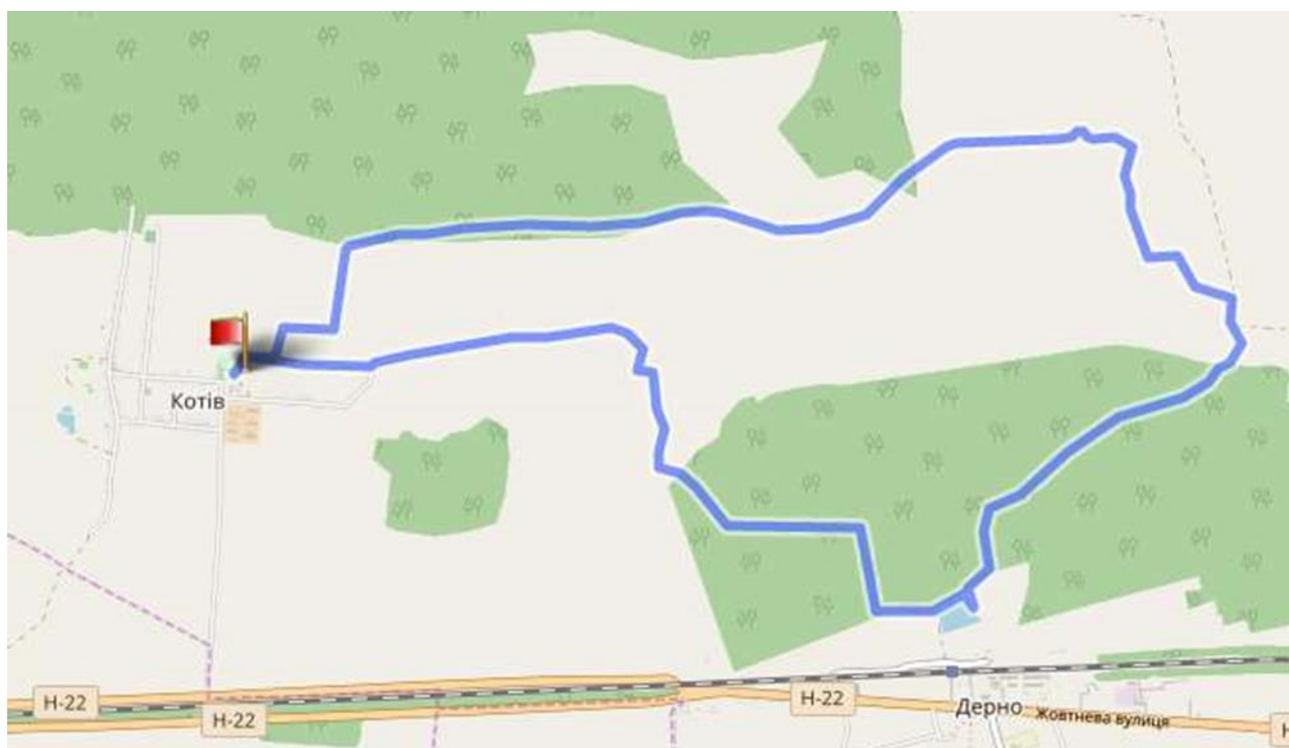
Маркований шлях «Велошлях № 2» А.В. Єрко [21, с. 229]



Велостежка «Звірів» (А.В. Єрко [21, с. 231])



Велостежка «Терра Іппіка» (А.В. Єрко [21, с. 231])

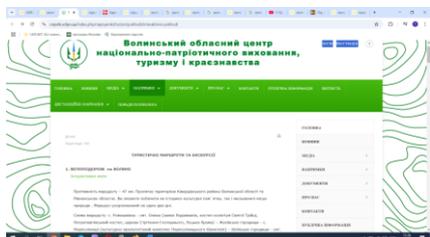


ДОДАТОК Ж

Витяг з «Туристичні маршрути та екскурсії. Велоподорож по Волині. ІНТЕРАКТИВНА МАПА. Волинський обласний центр національно-патріотичного виховання і краєзнавства». URL:

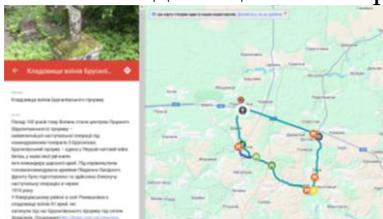
<https://cnpvptk.volyn.ua/index.php/napryamki/turizm/pokhodi/interaktivni-pokhodi>

[Інтерактивна мапа](#) [48].

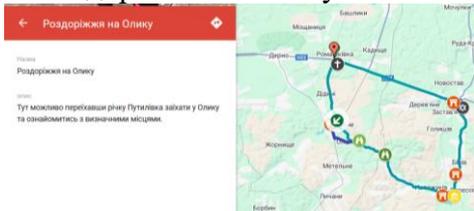


Початок маршруту

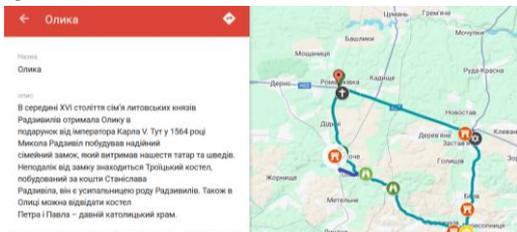
1. Кладовище воїнів Брусилівського прориву



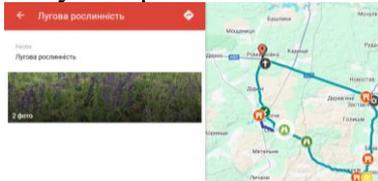
2. Роздоріжжя на Олику



3. Олика



4. Лугова рослинність



5. Жуківський ліс

ДОДАТОК И

Маршрут: Озелененні зони міста Луцьк (близько 15 км.).

Рівень складності: легкий.

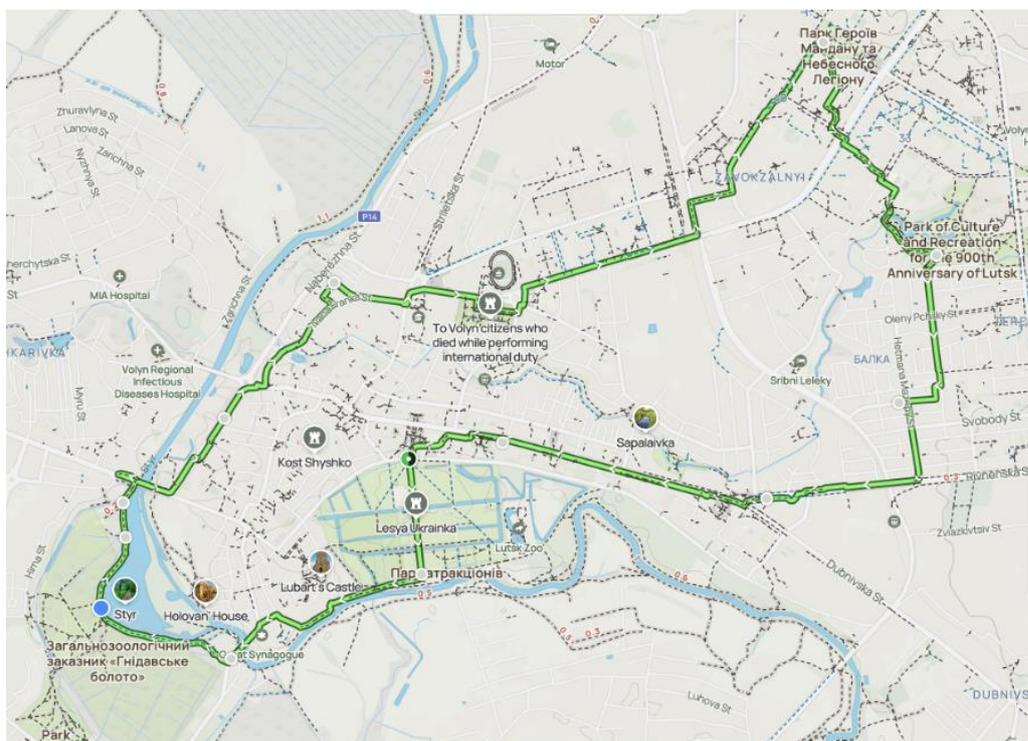
Тип маршруту: рекреаційно – пізнавальний.

Зупинки та цікаві локації:

- парк Лесі Українки – старт і фініш маршруту, центральна зелена зона міста;
- загальнозоологічний заказник «Гнідавське болото» – природна пам'ятка з багатим пташиним світом;
- Меморіал Вічної Слави – історичне місце пам'яті;
- парк Героїв Майдану та Небесного Легіону – символ сучасної історії України;
- парк 900-річчя Луцька – зелена зона відпочинку та оглядова точка міського маршруту.

Опис:

Кільцевий маршрут через головні парки Луцька, що поєднує природу та історію міста. Чудовий виїзд для прогулянки та сімейних поїздок.



ДОДАТОК К

Маршрут: Луцьк – озеро Святе – Липини (близько 24 км.).

Рівень складності: легкий.

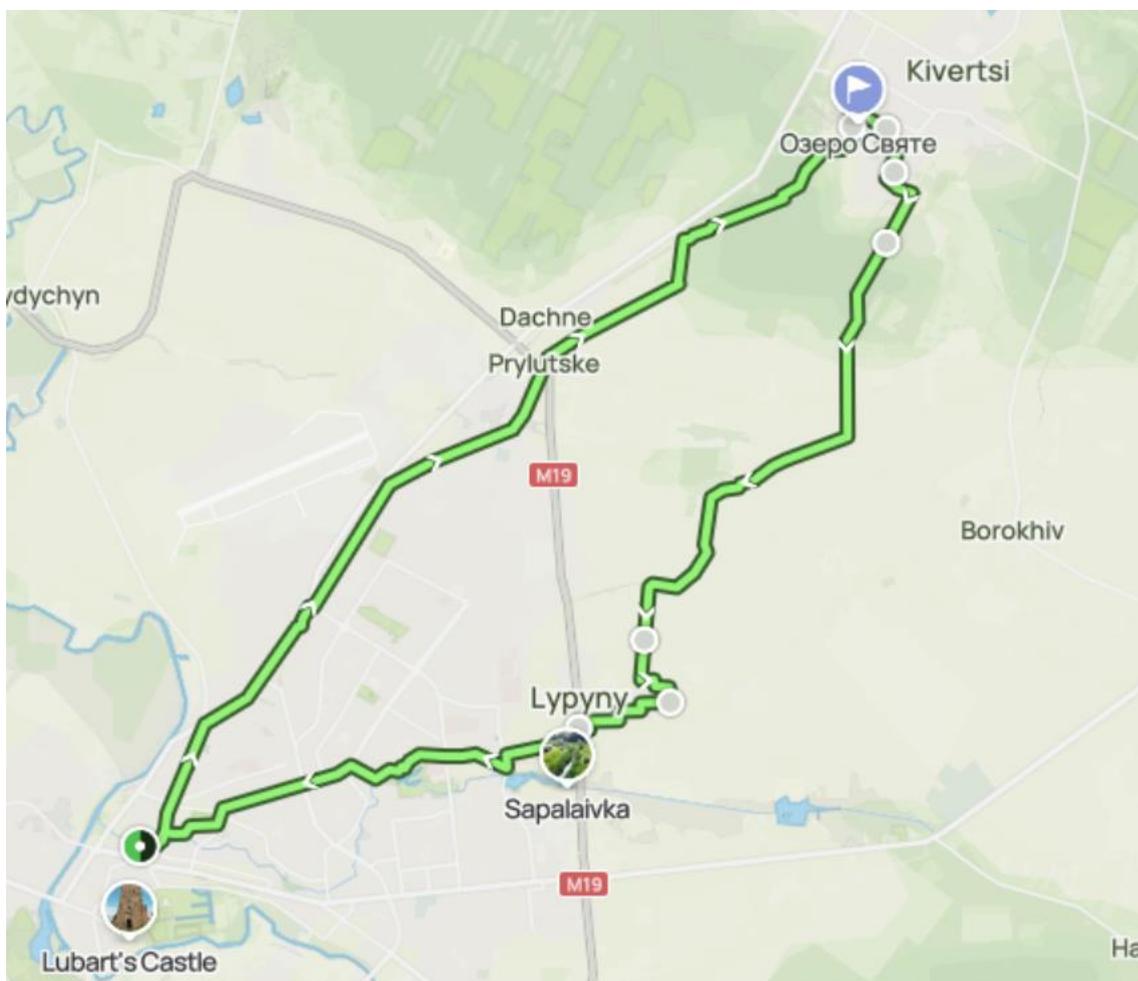
Тип маршруту: прогулянковий.

Зупинки та цікаві локації:

- м. Луцьк - старт маршруту у міській зоні;
- озеро Святе – місце відпочинку, купання та пікніки в хороші погодні умови;
- с. Липини – кінцева точка маршруту, зручна для повернення в місто.

Опис:

Невеликий і зручний маршрут для початківців та молоді. Поєднує активний відпочинок і природні краєвиди поблизу Луцька.



ДОДАТОК Л

Маршрут: Луцьк - Крупа - Лише - Струмівка - Луцьк (близько 40км.).

Рівень складності: середній.

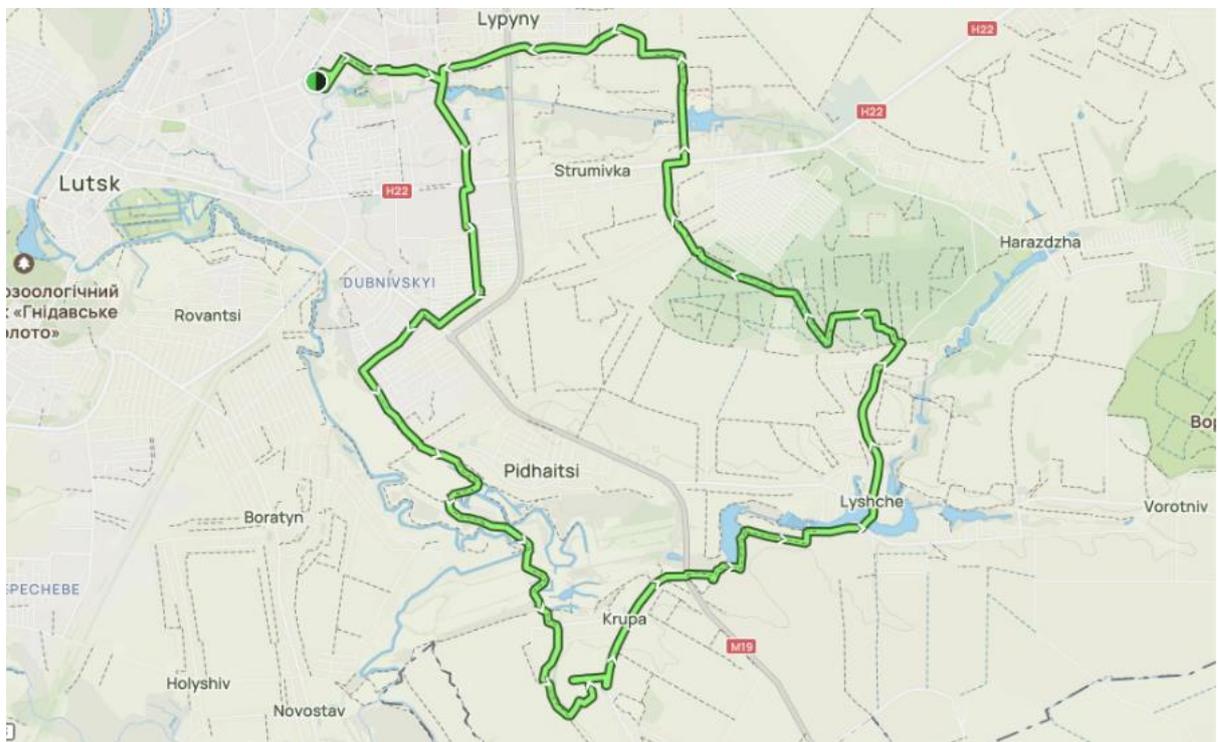
Тип маршруту: туристичний.

Зупинки та цікаві локації:

- Луцьк – старт маршруту, центр міста;
- Крупа – село з мальовничими краєвидами;
- Лише – проміжна точка;
- Струмівка – природна місцевість перед поверненням у Луцьк.

• **Опис:**

Кільцевий маршрут через села та природні зони навколо Луцька. Чудово підійде для любителів активного відпочинку.



ДОДАТОК М

Маршрут: Луцьк – Рокині – Ківерці – Луцьк (близько 40 км.).

Рівень складності: середній.

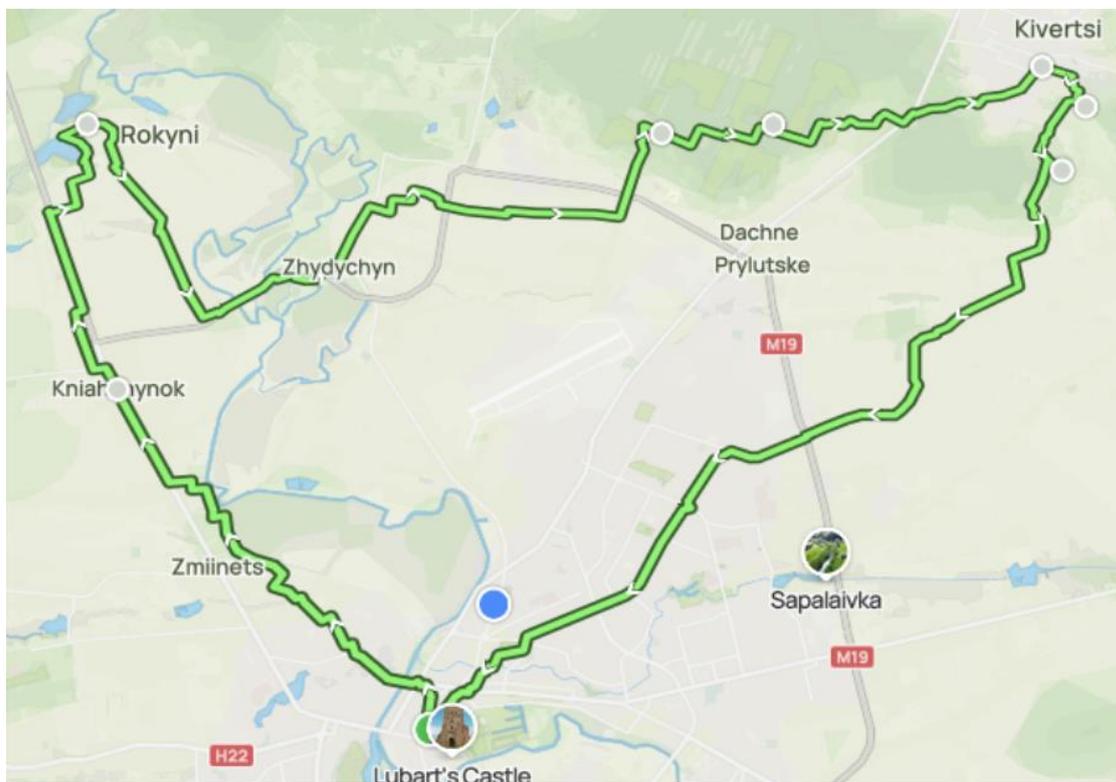
Тип маршруту: освітньо-історичний.

Зупинки та цікаві локації:

- м. Луцьк - старт маршруту, історичний центр Волині;
- с. Рокині – історико-культурний комплекс «Козацький хутір», музей просто неба, лісові ділянки для відпочинку;
- м. Ківерці – містечко біля Ківерцівського національного парку, оглядовий пункт;
- повернення до Луцька через природні зони та сільську місцевість.

Опис:

Цей маршрут поєднує культурно-історичну культуру Волині з її природною красою. Хороший варіант для денних поїздок, активного відпочинку та пізнавального туризму.



ДОДАТОК Н

Маршрут: Луцьк - Ботанічний заказник «Воротнів» Луцьк (близько 50 км.).

Рівень складності: середній.

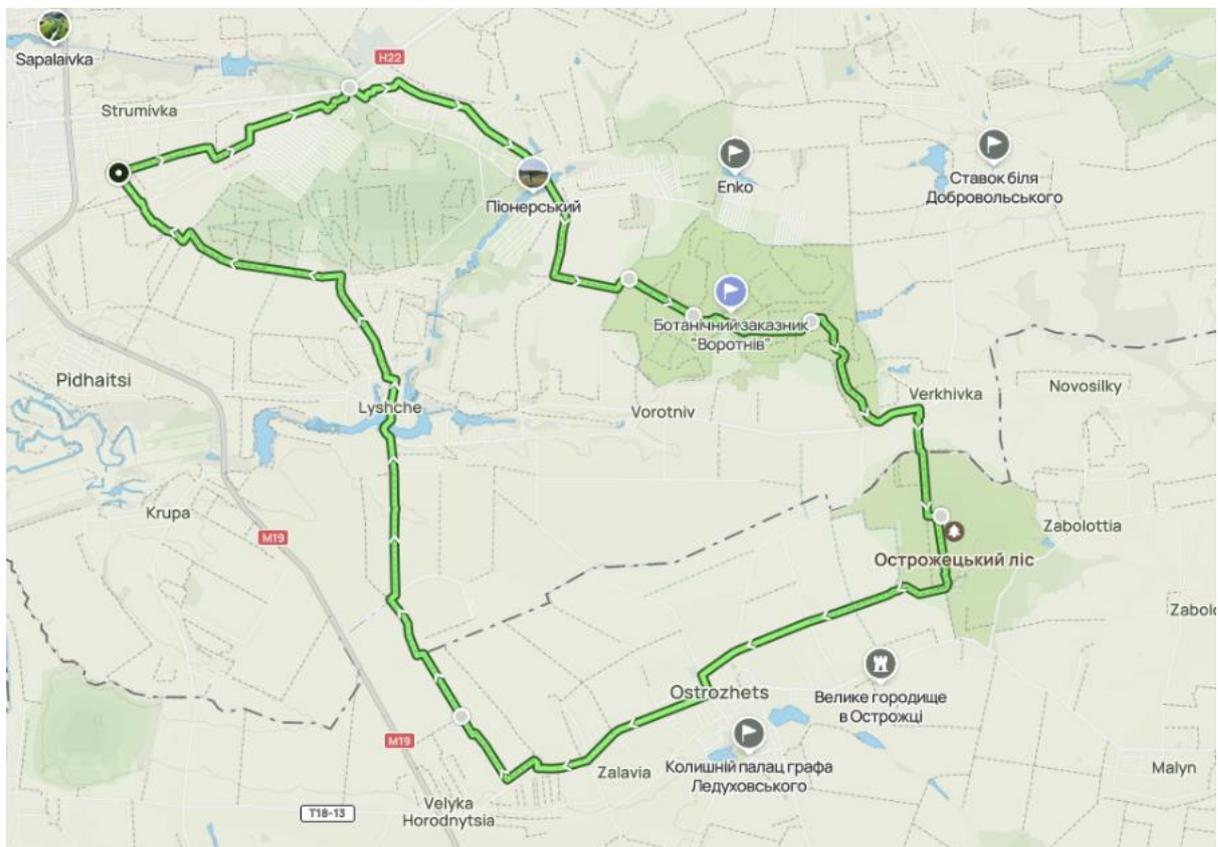
Тип маршруту: туристично-природний.

Зупинки та цікаві локації:

- Луцьк – старт і фініш маршруту, історичний центр міста;
- Гаразджа – затишне село на шляху з можливістю відпочинку;
- Ботанічний заказник «Воротнів» – природна пам'ятка, рідкісна флора та лісові стежки;
- Острожецький ліс – мальовничий лісовий масив для активного катання;
- Лище – сільська частина маршруту перед поверненням у місто;
- Луцьк – завершення кола через природні та історичні зони.

Опис:

Маршрут побудований кільцем для любителів природи та активного відпочинку. Поєднав сільську місцевість та лісові масиви.



ДОДАТОК П

Маршрут: Луцьк - Торчин – озеро Глибоке (близько 56км.).

Рівень складності: середній.

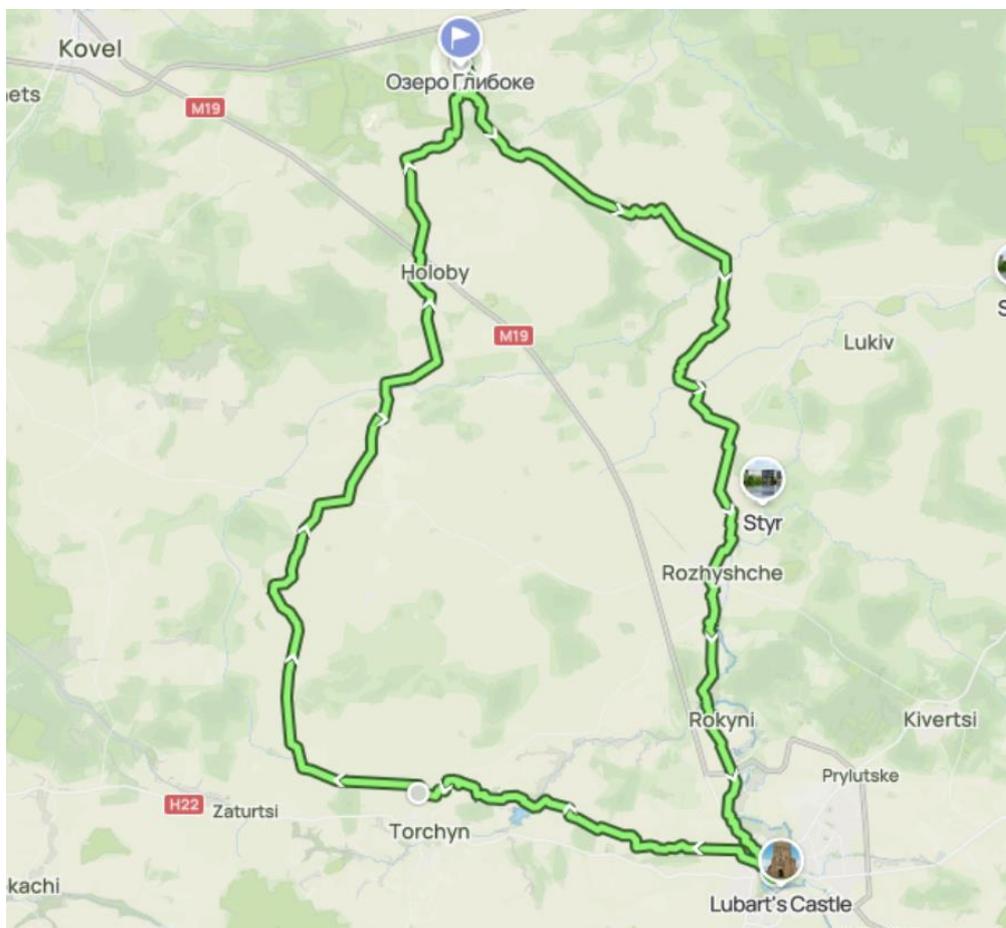
Тип маршруту: оздоровий , пізнання краю.

Зупинки та цікаві локації:

- м. Луцьк - старт маршруту у центральному парку;
- с. Торчин - історичний центр з краєзнавчим музеєм і старовиною церквою;
- озеро Глибоке – відпочинок на пляжі, місце для пікніка, пізнання краєвидів та повернення в місто через Рожище та Рокині.

Опис:

Оптимальний для групових виїздів студентів, учнів старших класів для позитивного впливу психоемоційний стан та розвиток витривалості.



ДОДАТОК Р

Маршрут: Луцьк- Ківерці – лісовий заказник «Сяньків луг» (близько 55 км.).

Рівень складності: середній.

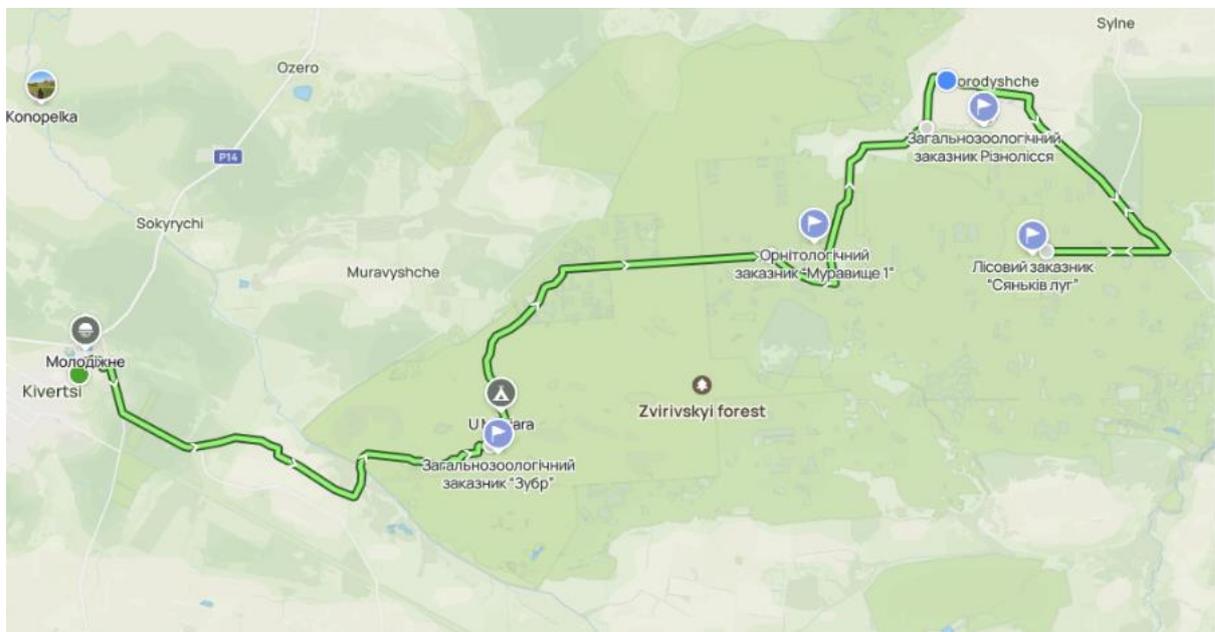
Тип маршруту: рекреаційний..

Зупинки та цікаві локації:

- Ківерці - старт маршруту;
- Загальнозоологічний заказник «Зубр» - велика популяція диких тварин;
- Орнітологічний заказник «Муравище 1» - мальовничі лісові ділянки;
- Загальнозоологічний заказник «Різнолісся» - різноманіття флори і фауни;
- Лісовий заказник «Сяньків луг» - завершальна частина маршруту.

Опис:

Маршрут проходить по цікавих місцях Звірівського лісу – велотур через природні заказники Волині. Підійде для любителів природи, спостереження за тваринами.



ДОДАТОК С

Луцьк може стати столицею велоекстремального спорту в Україні

<https://www.volynnews.com/news/sport/lutsk-mozhe-staty-stolytseiu-veloekstremalnoho-sportu-v-ukrayini/> [35]

26 Лютого 2018 18:52



На сьогодні розроблена концепція велоекстремального парку, який можна створити у Луцьку, не залучаючи при цьому кошти з міського бюджету.

Про це на своїй сторінці у [Фейсбуці](#) пише велюлюбитель **Андрій Васильєв**.

Це соціальний проект, з використанням екологічного виду транспорту, з вільним доступом усіх охочих, для заняття активним видом спорту, катаючись на спеціалізованих трасах різної складності, тренування місцевих спортсменів та команд, завдяки створенню спеціалізованої школи, а також спортсменів та команд з інших регіонів та країн, тренування Збірної України та Олімпійського резерву України.

Які об'єкти буде включати в себе майбутній комплекс:

- сертифікований UCI (міжнародний союз велосипедистів) стадіон для тренування та проведення чемпіонатів України, кубків Європи, чемпіонатів світу з дисципліні BMX Supercross, яка є Олімпійським видом спорту;
- сертифіковану UCI (міжнародний союз велосипедистів) зону велотріалу, для проведення чемпіонатів України, кубків Європи, чемпіонатів світу;
- сучасний скейтпарк;

- памп трек;
- дьорт трек;
- територія для скелазіння;
- різноманітні вуличні тренажери, територія для воркаута;
- дитячі розвиваючі та навчальні велосипедні ділянки, з вивчення азів керування велосипедом та знання правил дорожнього руху;

На початковій стадії розвитку буде включати в себе наступні дисципліни для тренування та підготовки майбутніх чемпіонів:

- BMX Supercross;
- Велотріал;
- велофрестайл;
- школа юного велосипедиста.

...це буде перший в Україні сертифікований професійний стадіон для проведення міжнародних змагань з BMX Supercross та велотріалу.

... київська фірма висловила попереднє погодження взятися за проект, вартість якого - 500 тисяч євро.

