

ЕКОЛОГІЯ

УДК 338.48 (477)

DOI: 10.30977/BUL.2219-5548.2022.97.0.106

ОЦІНКА РЕКРЕАЦІЙНО-ТУРИСТИЧНОЇ ПРИВАБЛИВОСТІ ПРИДОРОЖНІХ ТЕРИТОРІЙ

Анісімова С. В.

Харківський національний автомобільно-дорожній університет

Анотація. Здійснено аналіз публікацій щодо досліджень, які проводяться в Україні та світі, в яких розглянуто принципи вибору територій для розвитку рекреаційних об'єктів вздовж автомобільних доріг і на придорожніх територіях. Визначено основні автомагістралі, які є туристично-рекреаційними шляхами для українських та закордонних рекреантів, та рекреаційно-туристичну й готельну інфраструктуру і їхній вплив на розвиток рекреаційного бізнесу в державі. Розроблено принципи бального оцінювання територій для вибору місць розташування туристично-рекреаційної інфраструктури на автомагістралях. Запропоновано основні пріоритети, які мають бути в основі туристично-рекреаційної політики держави в часи післявоєнного відновлення України.

Ключові слова: придорожні території, туристично-рекреаційна інфраструктура, бальне оцінювання рекреаційної привабливості територій.

Вступ

Розвиток рекреаційних видів діяльності є неодмінною умовою підвищення якості відпочинку й відновлення фізичного та духовного здоров'я населення, що зі свого боку є обставиною для збільшення продуктивності й ефективності праці, стимулювання економічного зростання регіонів і країни загалом.

З початком воєнних дій на території України багато шляхів сполучення та їхня інфраструктура зазнали великого руйнування. Під час розбудови України, зокрема транспортної, промислової інфраструктури, житла, торговельних об'єктів необхідно насамперед відновлювати та будувати рекреаційні об'єкти на придорожніх територіях для забезпечення відпочинку (коротко- та довгострокового) водіїв і пасажирів.

Аналіз публікацій

Сучасні дороги – це не просто якісне та надійне дорожнє покриття, це складні природно-антропогенні системи зі своєю транспортною інфраструктурою, що забезпечує комфортне пересування до вибраної дестинації та можливість отримати сервісне обслуговування, зокрема рекреаційні послуги, вздовж шляху слідування.

На сьогодні в Україні існує не так вже багато досліджень, де вивчаються проблеми забезпечення туристично-рекреаційного потенціалу транспортною рекреаційною інфраструктурою в Україні. Загалом дослідники,

зокрема О. Бакаєв, І. Юхновський, Л. Чернюк, Б. Данилишин, Є. Пашенко, В. Ільчук, Ж. Дерій, Н. Іванова, О. Ярош та інші, аналізують транспортний комплекс України щодо розвитку шляхів сполучення. це такі науковці як

Водночас транспортна інфраструктура, яка є елементом забезпечення рекреаційними територіями туристів на шляхах сполучення майже не досліджувалась. Але є декілька робіт з цієї тематики таких науковців, як М. П. Бутко, Н. О. Алешугіна, І. Ткаченко (Україна) [1, 2], Д. П. Коротиш, М. С. Шелег (Білорусь) [3].

В інших країнах цю проблему досліджують більш ретельно. Наприклад, Ериберто Перес-Асебо аналізував просторовий розподіл зон обслуговування та відпочинку на платних автомагістралях Європи [4], об'єктом дослідження науковців Р. Рижавек, Н. Дадашзаде, М. Жура, Р. Марсетич є впливу ділянок «парк і басейн» поряд з дорожніми розв'язками на поведінку користувачів та на покращення стійкої мобільності на автомагістралях [5]. Науковці США аналізували розвиток рекреаційних територій вздовж автомобільних доріг [6, 7].

Таким чином, на сьогодні існує необхідність визначити принципи вибору територій для розвитку рекреаційних об'єктів поряд з автомобільними дорогами під час відновлення та розбудови післявоєнної України.

Мета та постановка задачі

Метою є розроблення критеріїв оцінки придорожніх територій щодо необхідності та можливості розташування на них туристично-рекреаційної інфраструктури.

Для досягнення поставленої мети необхідно визначити рекреаційні функції придорожньої інфраструктури з огляду на національний та закордонного досвід; розробити принципи аналізу рекреаційної привабливості окремих ділянок придорожніх територій автомобільних шляхів сполучення.

Виклад основного матеріалу

Можливості розвитку рекреаційної діяльності залежать від природних факторів та особливостей об'єктів території – рекреаційного потенціалу навколишнього природного середовища.

З метою обґрунтування ефективності використання тих чи інших рекреаційних об'єктів і територій та визначення інструментів захисту навколишнього середовища від негативних техногенних впливів виникає об'єктивна необхідність розроблення методики оцінки привабливості рекреаційного потенціалу тих чи інших територій.

Розвиток транспортної інфраструктури, розгалуження шляхів сполучення та еволюція рекреаційно-туристичної індустрії є процесами, що взаємопов'язані та взаємозумовлені. Автомобільний туризм став наслідком виникнення та розвитку транспортної системи. Послуга переміщення людей є постійним компонентом сервісу рекреаційно-туристичної діяльності. Розвиток транспортної інфраструктури істотно впливає на рекреаційно-туристичну привабливість регіону та сприяє розширенню розбудови шляхів сполучення, формуванню транспортної інфраструктури загалом, підвищує попит на відпочинок. Розвиток транспортних засобів вимагає від менеджерів задовольняти різноманітні потреби рекреантів щодо транспортного обслуговування різних вікових, соціальних, мотиваційних груп. Оцінювання взаємозв'язків транспортної і рекреаційно-туристичної сфери з огляду на їхні проблеми розвитку визначили актуальність теми дослідження.

Найбільш популярними є залізничний, автомобільний та повітряний види транспорту. З 2000 року спостерігається тенденція до зниження кількості туристів, які подорожують залізничним транспортом, на користь авіаційного та автомобільного. Особливо це стосується перевезень туристів із та віддале-

них областей та інших країн. Водночас внутрішні переміщення в державі здійснюються переважно автомобільним транспортом.

Автомобільний транспорт є одним з найпоширеніших серед усіх видів пасажирського транспорту і є другим за вантажо- та пасажирообігом після залізничного.

Автомобільний транспорт здійснює одну з найважливіших функцій у соціально-економічному розвитку країни. На сьогодні більше ніж 100 тис. автомобільних перевізників надають послуги з перевезення 52 % пасажирів та 64 % вантажів.

Перевезення пасажирів здійснюється переважно автобусами різноманітних марок. Автобус як засіб пересування туристів є найвигіднішим під час короткочасних туристичних поїздок, екскурсій та подорожей, для трансферів, відвідування спортивних та культурних заходів.

Загальна довжина автомобільних шляхів в Україні становить 169 тис. км. Рівнинний рельєф сприяє більш-менш рівномірному розвитку автомобільної мережі на всій території України. Найважливішими автомагістралями, тобто туристично-рекреаційними шляхами, є Київ – Житомир – Рівне – Львів – Ужгород; Київ – Полтава – Харків; Київ – Умань – Одеса; Харків – Запоріжжя – Сімферополь.

Низька якість доріг та автосервісу створює проблеми щодо інтеграції української транспортної мережі в загальноєвропейську. Збільшується пріоритет автомобільного транспорту в перевезеннях на далекі відстані та в міжнародному сполученні. Основними «виходами» з України є автошляхи з Ковеля, Львова, Ужгорода, Чернівців, Одеси, Ізмаїла, Маріуполя, Харкова, Сум, Глухова, Чернігова. У перспективі транспортна мережа все частіше буде інтегруватися у високорозвинену європейську комунікаційну систему.

Важливе значення для зовнішніх перевезень мають так звані «транспортні коридори». Міжнародний транспортний коридор – це комплекс наземних та водних транспортних магістралей з відповідною інфраструктурою на визначеному напрямку, зокрема з допоміжними спорудами, під'їзними шляхами, прикордонними переходами, сервісними пунктами, вантажними та пасажирськими терміналами, устаткуванням для керування рухом, організаційно-технічними заходами, законодавчими та нормативними актами, що забезпечують перевезення вантажів і паса-

жирів на рівні, що відповідає вимогам Європейського Співтовариства.

Україна сполучена із країнами-сусідами кількома транспортними коридорами, вздовж які здійснюються також транзитні перевезення:

1) пан'європейський № 3 (Берлін (Дрезден) – Вроцлав – Львів – Київ); 2) пан'європейський № 5 (Трієст – Любляна – Будапешт – Братислава – Ужгород – Львів); 3) пан'європейський № 7 (Дунайський (водний)); 4) пан'європейський № 9 (Гельсінкі – Санкт-Петербург – Вітебськ – Київ (Москва) – Одеса (Кишинів) – Пловдив – Бухарест – Александрополіс (з 4-ма відгал.)); 5) міжнародний транспортний коридор (Гданськ – Одеса (Балтійське море – Чорне море)); 6) транспортний коридор (Європа – Кавказ – Азія (ТРАСЕКА)).

Харківська область розташована на перетині євразійських шляхів. Вздовж території області проходять (рис. 1)

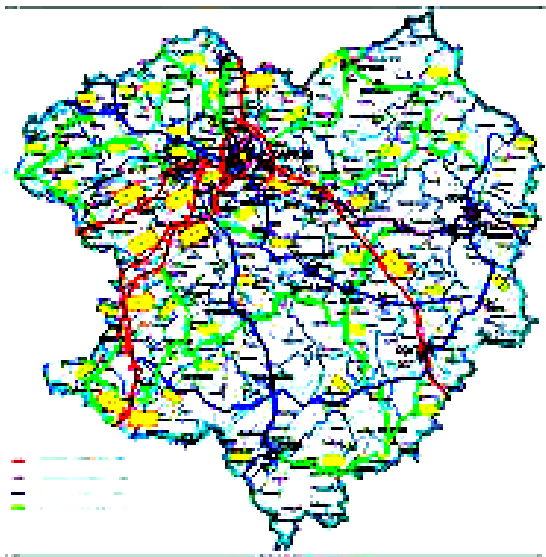


Рис. 1. Основні автомобільні шляхи Харківської області

такі європейські маршрути:

– E105 – європейський автошлях, що бере свій початок в норвезькому Кіркенесі та завершується в кримській Ялті, довжина – 3770 кілометрів; E40 – найдовший європейський автошлях, довжиною 8500 км, що з'єднує французьке місто Кале через Бельгію, Німеччину, Польщу, Україну, Казахстан, Узбекистан, Туркменістан і Киргизстан із казахським містом Ріддер;

– автомобільні шляхи міжнародного значення: М 03 – Київ – Харків – КПП Дов-

жанський (947,5 км); М 18 – Харків – Сімферополь – Алушта – Ялта (703,8 км); М 20 – Харків – (28,4 км);

– автомобільний шлях національного значення Н 26 – Чугуїв – Мілове.

Транспортний і рекреаційний комплекс взаємопов'язані, особливо в регіонах, де туризм і відпочинок є пріоритетними напрямками соціального та економічного розвитку. Тісні зв'язки між туризмом і транспортом ґрунтуються на необхідності формування комплексної інфраструктури, яка б задовольняла потреби функціонування та розвитку економіки й забезпечувала потреби рекреаційно-туристичних потоків для відпочинку.

Значення придорожньої інфраструктури в сегменті обслуговування рекреантів часто недооцінюють та неналежно досліджують експерти й науковці цієї галузі. Незважаючи на це, значна частка внутрішніх та іноземних туристів щоденно користується послугами таких закладів, збільшуючи прибутки кожного окремого закладу та створюючи попит на таке обслуговування, що надалі може означати розбудову рекреаційно-туристичної інфраструктури та створення нових робочих місць. Рекреаційно-туристичну та готельну інфраструктуру і їхній вплив на розвиток рекреаційного бізнесу в державі розглянуто в наукових працях закордонних і вітчизняних авторів.

До об'єктів придорожньої рекреаційно-туристичної інфраструктури належать:

– готелі, пансіонати, малі архітектурні форми, спортивні та розважальні споруди, об'єкти харчування тощо;

– об'єкти, що мають історичне та культурне минуле країни (музеї, пам'ятники та пам'ятні місця, пов'язані з історичними подіями, життям і діяльністю видатних представників науки, техніки, культури, а також унікальні архітектурні та етнографічні об'єкти);

– сукупність природних та штучно створених людиною об'єктів, що мають комфортні властивості та придатні для створення рекреаційно-туристичного продукту.

Вагомим вкладом у визначення місць розташування об'єктів відпочинку рекреантів на автомобільних шляхах є наявність природних рекреаційних об'єктів, зокрема унікальних явищ природи, зелених масивів, гір, скель, печери водоспадів, лікувальних вод, джерел мінеральної або чистої води, заповідників, річок.

Рекреаційне середовище людини – це не суцільний простір, а складна мережа, ніби

з'єднана зі стрічок та смуг різної ширини, зібраних у вузли. Смуги накладені на шляхи рекреантів, а вузлами відповідають стоянки тих, хто відпочиває поблизу різноманітних привабливих об'єктів.

Особливого значення набуває візуально-географічне положення (наприклад, розташування відпочинку з видом на море, річку, гірські вершини з оглядом навколишньої місцевості).

У проміжках між вузлами та смугами рекреаційна цінність району може бути знижена. Це означає, що для відпочинку потрібне несуттєве відчуження сільськогосподарських земель, тобто не особливе рекреаційне землекористування, а комплексне використання позаміських земель, що містить завдання рекреації.

Оскільки місцеві особливості споживаються в процесі руху шляхом, то дорога й ландшафт мають бути взаємоприспособлені.

В інших країнах придорожній сервіс розвивався десятиліттями і є серйозним учасником національних економік.

Наприклад, у США придорожня інфраструктура має тривалу історію. Вона визначається багатофункціональністю та представлена різноманітними підприємствами сервісу й об'єктами побуту. Саме тому в Північній Америці об'єктами придорожнього сервісу є великі зони, розташовані на з'їздах з великих автомагістралей, а не такі, що окремо розташовані, як в більшості випадків в українській практиці.

Автомобільний турист або водій-професіонал мають можливість отримати повний набір необхідних послуг, запропонованих як автозаправними станціями, так і ремонтними майстернями, магазинами, підприємствами харчування та побутового обслуговування, засобами розміщення (мотель, пансіонат, місця для стоянки легкових автомобілів з причепами-дачами (автокемпер)) тощо [7].

В європейських країнах також спостерігається комплексний підхід до розвитку придорожньої інфраструктури [4]. Поряд зі стандартними автозаправними станціями і мотелями свої послуги надають оригінальні ресторани комплекси з розвинутою розважальною складовою. Наприклад, в такій туристській країні, як Італія, місця відпочинку розташовані через кожні 30–50 кілометрів. Вони облаштовані за єдиним проектом, мають однакове планування будівель і прилег-

лих територій зі стандартним набором послуг [8].

Стандарти у Великобританії (Circular 01/2008, Department for Transport) встановлюють детальні вимоги до об'єктів придорожнього сервісу, зокрема до відстаней між ними: об'єкти придорожнього сервісу мають розташовуватися через кожні 45 км або 30 хвилин шляху від попереднього об'єкта; всі об'єкти придорожнього сервісу мають надавати такі зручності 24 години на добу, 365 днів у році (паркувальний майданчик, безкоштовний туалет, кімнати для матері та дитини, мотель, територія для пікніка, телефон, заправка, закуски та напої, зокрема гарячі), безкоштовні ігрові зони для дітей). Також має бути запропонована гаряча їжа та напої з 6 ранку й 10 години вечора [4].

Для визначення найбільш доцільних ділянок шляху для розташування місць відпочинку рекреантів, що подорожують, потрібно застосовувати як критерії будівництва та облаштування автомобільних доріг згідно з чинним законодавством [9, 10, 11], так і показники природної рекреаційної цінності придорожніх територій.

Для оцінки рекреаційної привабливості придорожніх територій необхідно визначити основні показники рекреаційних вимог тих, хто подорожує, і показники, що дають підставу розраховувати, що інвестиції, вкладені в рекреаційну інфраструктуру, будуть прибутковими.

Рекреаційними вимогами тих, хто подорожує та має намір зробити зупинку й відпочити певний час (від 12 до 48 годин), є такі:

- наявність масиву зелених насаджень;
- наявність цікавих пам'яток природи (наприклад, багатовікових дерев, овіяних легендами або історичними спогадами, дерев з незвичними стовбурами або кроною тощо);
- наявність водних об'єктів (річок, озер, водоспадів, джерел, мінеральні вод);
- наявність історичних, культурних, архітектурних пам'яток;
- наявність привабливих панорамних видів;
- наявність готельних, торговельних, харчувальних об'єктів;
- наявність ремонтних і паливозаправних об'єктів.

Для бального оцінювання таких територій нами запропоновано 3-бальну шкалу, узагальнення даних якої може надати порівняльну оцінку декількох потенційних місць

розташування рекреаційних територій (табл. 1).

Узагальнення бальних оцінок окремих показників здійснюємо за формулою

$$B_i = \frac{\sum_i b_i \cdot \xi_i}{N_i}, \quad (1)$$

Таблиця 1 – Бальні значення окремих показників рекреаційної привабливості придорожніх територій для відпочинку від 12 до 48 годин

Показник рекреаційної привабливості, β_i	Одиниці вимірювання	Коефіцієнт значення показника ξ_i	Бальна оцінка, B_i		
			3	2	1
1	2	3	4	5	6
Зелений масив	площа, га	1	1,5	1,5–0,5	$\leq 0,5$
Пам'ятки природи	відстань, км	0,9	0,5–5	5–10	10–20
Природні водні об'єкти	відстань, км	0,9	1–10	10–20	20–50
Історичні, культурні, архітектурні пам'ятки	відстань, км	0,7	5–15	15–30	30–50
Панорамний вид	кількість, од.	0,8	≥ 2	1	-
Наявність близько розташованих сервісних пунктів	відстань, км	1	0–1	1–2	2–3
Наявність вільної території для облаштування рекреаційного об'єкта	площа, га	1	$\geq 1,5$	1,5 – 0,5	$\leq 0,5$

З початком воєнних дій на території України більшість шляхів сполучення та їхня інфраструктура зазнали великого руйнування. Після завершення воєнних дій і початку розбудови України не тільки зменшиться рекреаційно-туристичний потік, але й деякий час відвідування територій вздовж шляхів буде ускладнено до розмінування цих територій.

З 23 березня діє заборона на відвідування населенням лісових масивів та заїзд на територію лісового фонду. Заборона не стосується осіб, які здійснюють військові та лісогосподарські функції. На території області, зокрема в прикордонних районах, у лісових масивах мають право перебувати тільки силовики, військові, рятувальники та лісівники.

Заборона поширюється й на рекреаційні пункти, які знаходяться в глибині лісу. Проте ця заборона не поширюється на відвідування придорожніх рекреаційних пунктів.

Як придорожні рекреаційні пункти на першому етапі відновлення рекреаційної інфраструктури можна використовувати легкі альтанки, стаціонарні столи з лавами під навісами тощо (рис. 2).

Відбудова України – це не повернення до довоєнного стану, а повноцінна розбудова та інтегрування до Європейського Співтовариства на засадах сталого розвитку та з огляду на європейський зелений курс, що також є

де B_i – узагальнена бальна оцінка потенційної рекреаційної території; b_i – бальна оцінка показника рекреаційної привабливості; ξ_i – коефіцієнт значення показника рекреаційної привабливості; N_i – кількість показників рекреаційної привабливості.

запорукою виконання копенгагенських критеріїв вступу до ЄС.



Рис. 2. Приклад легких рекреаційних споруд на придорожніх територіях

Місія нової «зеленої» політики – рівновага між інтересами громадськості, бізнесу та довкілля. Це питання не лише відбудови, а й творення сталого майбутнього для наступних поколінь. Важливість екологічного виміру запланованих заходів з відновлення та розбудови є безперечною для того, щоб нова Україна була комфортною, безпечною, здоровою та домівкою, що процвітає, для всіх українців та українок. Треба усвідомити, що дії, спрямовані на підтримку життєдіяльності людей, тобто відновлення критичної інфраструктури, мають бути оперативними та

швидкими. Але для довгострокового планування та нового капітального будівництва ми маємо думати не лише про вартість проектів станом на сьогодні, але й про їхню довгострокову ефективність та повну ціну з баченням на майбутнє.

Основа відновлення – дотримання екологічного законодавства, зокрема щодо стратегічної екологічної оцінки (СЕО) планів і програм та впливу на довкілля (ОВД) запланованої діяльності задля визначення екологічних пріоритетів під час планування розвитку й відновлення в Україні. Неприпустимим є послаблення чи навіть тимчасове скасування дії природоохоронного законодавства в умовах воєнного часу чи повоєнного відновлення.

Місцеве самоврядування має бути лідером у своїх громадах та мати відчуття власності щодо процесів їх відновлення. Напрацювання громадськості, ініціативи та аналітика, мають розглядатися та враховуватися в процесі прийняття рішень.

В основі рекреаційно-туристичної політики, на наш погляд, мають бути такі пріоритети:

- підвищення якості та розширення асортименту рекреаційно-туристичних послуг, поліпшення умов обслуговування;

- будівництво нових рекреаційно-туристичних об'єктів, реконструкція та модернізація тих, які вже існують, на підставах «зеленої» політики;

- концентрація коштів та ресурсів на об'єктах інфраструктури. Необхідно здійснювати інвестиції в об'єкти, які не належать до процесу діяльності рекреаційно-туристичних фірм (дороги, водопостачання та каналізація, зв'язок, служби сервісу тощо). У перспективі ці інвестиції працюватимуть і на рекреаційно-туристичний ринок;

- організація виробництва екологічно чистої сільськогосподарської продукції для задоволення потреб рекреантів у високоякісних продуктах харчування. Світовий досвід засвідчує, що налагодження такої справи за умови міжнародної сертифікації продуктів і відповідної реклами може бути серйозним привабливим фактором і розширити ринок збуту рекреаційно-туристичних послуг;

- активне залучення приватного сектора до рекреаційно-туристичного бізнесу та розвитку агро- та сільського туризму;

- створення сучасної інформаційно-маркетингової служби в сфері рекреаційно-туристичного бізнесу, основні завдання якої

полягають у вивченні та прогнозуванні попиту на рекреаційні послуги, і внесення відповідних ініціатив органами управління щодо забезпечення балансу між попитом і пропозиціями;

- підготовка висококваліфікованого кадрового потенціалу у сфері рекреації та туризму;

- налагодження потужної реклами, випуск високоякісного інформаційно-довідкового матеріалу.

Висновки

Реалізація вищенаведених пріоритетів допоможе створити необхідні стартові умови для подальшого цілеспрямованого розвитку рекреаційно-туристичної індустрії на природоохоронних територіях автомобільних шляхів.

Розвиток міжнародного рекреаційно-туристичного бізнесу вимагає сприяння державних органів влади та реалізації ними державної політики в галузі рекреації та туризму.

Література

1. Бутко М. П., Алешугіна Н. О. Транспортна інфраструктура як складова туристичного потенціалу України. *Ефективна економіка*, № 3. Дніпро, 2009. С. 73–82.
2. Дослідження існуючого стану розміщення об'єктів сервісу доріг Єгипту / Tkachenko I., Lytvynenko T., Ilchenko V., Elgandour M. *Academic Journal Industrial Machine Building, Civil Engineering*. 2019. № 1 (52). С. 170–178. DOI:<https://doi.org/https://doi.org/10.26906/znp.2019.52.1693>.
3. Коротыш Д. П., Шелег Н. С. Экономико-географический анализ структуры дорожного хозяйства Республики Беларусь (на примере автомобильных дорог). *Журнал Белорусского государственного университета: География, геология*. 2020. № 2. С. 60–69.
4. Pérez-Acebo, H., Romo-Martín, A. & Findley, D.J. Просторовий розподіл та оцінка об'єктів зон обслуговування та відпочинку в мережі платних автомагістралей Європейського Союзу. *Appl. Просторовий аналіз* (2021). URL: <https://doi.org/10.1007/s12061-021-09421-3>.
5. Влияние парков и бассейнов на продвижение совместной мобильности и совместного использования автомобилей на автомагистралях: пример Словении / Рижавек Р., Дадашзаде Н., Жура М., Марсетич Р. *Устойчивое развитие*. 2020. № 12. Т. 3. MDPI AG. Швейцария. С. 188–197. URL: <https://doi.org/10.3390/su12083188>.
6. Brodsky H. Highways and Outdoor Recreation. The Washington Center for Metropolitan Studies.

- URL: <https://onlinepubs.trb.org/Onlinepubs/hrr/1967/161/161-003.pdf>.
- Highway research board division of engineering national research council national academy of sciences-national academy of engineering Washington, D. C., Publication 1538. URL: <https://onlinepubs.trb.org/Onlinepubs/hrr/1967/206/206.pdf>.
 - Урманов И. Роль малого бизнеса в развитии придорожной инфраструктуры. URL: <http://www.amtv.ru/main/mediaclip.aspx?id=14347>
 - Про дорожній рух: Закон України (із змінами, внесеними згідно із Законом № 3370-IV (3370-15) від 19.01.2006. ВВР. 2006, № 22. ст. 184). URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3353-12#Text>.
 - ДБН Б.2.2-12:2019 «Планування і забудова територій». URL: https://dbn.co.ua/load/normativy/dbn/b_2_2_12/1-1-0-1802

References

- Butko M. P., AleshugIna N. O. (2009). Transportna Infrastruktura yak skladova turistichnogo potentsialu Ukrayini. [Transport infrastructure as a component of Ukraine's tourist potential]. *Efektivna ekonomika*. # 3. S. 73–82. [in Ukrainian].
- Doslidzhennya isnuyuchogo stanu rozmischennya ob'ektiv servisu dorog Egiptu. [A study of the current state of the location of Egyptian road service facilities] / Tkachenko I., Lytvynenko T., Pchenko V., Elgandour M. (2019). *Academic Journal Industrial Machine Building, Civil Engineering*. # 1 (52). *Poltava*. S. 170–178. [in Ukrainian].
- Korotyish D. P., Sheleg N. S. (2020). Ekonomiko-geograficheskiy analiz struktury i dorozhnogo hozyaystva Respubliki Belarus (na primere avtomobilnyih dorog). [Economic and geographical analysis of the structure of the road sector of the Republic of Belarus (on the example of highways)]. *Zhurnal Belorusskogo gosudarstvennogo universiteta: Geografiya, geologiya*. # 2. S. 60–69. [in Russian].
- Pérez-Acebo, H., Romo-Martín, A. & Findley, D.J. (2021). Prostoroviy rozpodil ta otsinka ob'ektiv zon obslughovuvannya ta vidpochinku v merezhi platnih avtomagistralay Evropeyskogo Soyuzu. [Spatial distribution and the facility evaluation of the service and rest areas in the toll motorway network of the European Union.] *Appl. Prostoroviy analiz*. URL: <https://doi.org/10.1007/s12061-021-09421-3>. [in Ukrainian].
- Vliyanie parkov i basseynov na prodvizhenie sovmestnoy mobilnosti i sovmestnogo ispolzovaniya avtomobiley na avtomagistralyah: primer Slovenii. [The impact of parks and pools in promoting shared mobility and carpooling on highways: the case of Slovenia] / Rizhavek R., Dadashzade N., Zhura M., Marsetich R. (2020). *Ustoychivoe razvitie*. # 12. T. 3. *MDPI AG, Shveysariya*. S. 188–197. [in Russian].
- Brodsky H. Highways and Outdoor Recreation. The Washington Center for Metropolitan Studies. URL: <https://onlinepubs.trb.org/Onlinepubs/hrr/1967/161/161-003.pdf>.
- Highway research board division of engineering national research council national academy of sciences-national academy of engineering Washington, D. C., Publication 1538. URL: <https://onlinepubs.trb.org/Onlinepubs/hrr/1967/206/206.pdf>.
- Urmanov I. Rol malogo biznesa v razvitii pridorozhnoy infrastruktury. [The role of small business in the development of roadside infrastructure]. [in Russian].
- Pro dorozhniy ruh: Zakon Ukrayini (iz zminami, vnesenimi zgidno iz Zakonom # 3370-IV (3370-1V) vid 19.01.2006. VVR. 2006. # 22. st. 184). [Law of Ukraine "On Road Traffic"]. URL: <http://www.amtv.ru/main/mediaclip.aspx?id=14347>. [in Ukrainian].
- ДБН В.2.2-12:2019 «Planuvannya i zabudova teritoriy». [SBN B.2.2-12:2019 "Planning and development of territories"]. URL: https://dbn.co.ua/load/normativy/dbn/b_2_2_12/1-1-0-1802. [in Ukrainian].

Анісімова Світлана Вікторівна, к.г.н., доцент каф. екології, svitlanaanisimova@meta.ua, тел.: +38 050-630-91-41. Харківський національний автомобільно-дорожній університет, вул. Ярослава Мудрого, 25, м. Харків, 61002, Україна.

Assessment of recreational and tourist attractiveness of roadside territories

Abstract. Problem. *Currently, many roads and their infrastructure have been severely damaged by hostilities. In the post-war development of Ukraine, especially transport infrastructure, much attention should be paid to the restoration and construction of recreational facilities in roadside areas to ensure short-term and long-term recreation of drivers and passengers. Not many studies have been devoted to the problems of providing tourist and recreational potential with transport and recreational infrastructure in Ukraine. Basically, researchers pay attention to the characteristics of the transport complex of Ukraine in terms of the development of the roads themselves. Thus, it is necessary to determine the principles of selection of territories for the development of recreational facilities along highways in the restoration and development of post-war Ukraine.* **Goal.** *The aim of the work is to develop criteria and principles for assessing roadside areas in terms of the need and possibility of locating tourist and recreational infrastructure.* **Methodology.** *Analytical research methods were used to determine the approaches of foreign countries to the location of*

tourist and recreational facilities on highways. Determining the most attractive roadside areas for tourist and recreational infrastructure is based on the developed criteria and methodological approach to scoring the requirements of vacationers. **Results.** The main highways, which are tourist and recreational routes for Ukrainian and foreign vacationers, are characterized. The tourist and recreational infrastructure and its influence on the development of recreational business in the state are determined. The principles of location of recreational facilities in roadside areas abroad are analyzed. Recreational requirements of traveling tourists are revealed. Criteria and principles for assessing roadside areas for the construction of recreational facilities have been developed. **Originality.** Criteria and methodological approach for assessing the most attractive roadside areas for tourist and recreational infrastructure have been developed. The main

priorities are suggested that should be the basis of tourism and recreation policy of the state in the post-war reconstruction of Ukraine. **Practical value.** The use of the proposed methodological approach to determining the most attractive areas for the construction of tourist and recreational infrastructure will help avoid chaotic construction of roadside space and unmotivated alienation of agricultural land.

Key words: roadside territories, tourist and recreational infrastructure, score assessment of recreational attractiveness of territories.

Anisimova Svitlana, Ph.D, Assoc.Prof. of the Ecology Department, Tel.: +38 (050) 630 91 41, e-mail: Svitlanaanisimova@meta.ua, Kharkov National Automobile and Highway University, 25, Yaroslava Mudrogo str., Kharkiv, 61002, Ukraine.
