

II. РЕКРЕАЦІЙНО-ТУРИСТИЧНІ ЗОНИ, ТЕРИТОРІЇ, ОБ'ЄКТИ

ЗАЛІЗНИЧНИЙ ТУРИЗМ У ЗАХІДНОМУ РЕГІОНІ: ІСТОРІЯ ТА СЬОГОДЕННЯ

НАТАЛІЯ КРЕТ, АНДРІЙ БАССАРАБ

*Фізико-механічний інститут імені Г.В.Карпенка
ЛНУ "Форум Карпатський трамвай"*

У таких містах як Львів, Сколе, Коломия тощо, починаючи з кін. XIX ст., розбудова залізничних транспортних мереж відбувається одночасно з окультуренням існуючих і збільшенням загальної кількості ландшафтно-паркових зелених зон. Яскравим прикладом тут може слугувати Львів кін. XIX–поч. XX ст. До прикладу, впорядкування території парку Кайзервальд (тепер регіональний ландшафтний парк "Знесіння") йшло поряд із будівництвом залізничної лінії Підзамче–Потутори, що супроводжувалося будівництвом Східного залізничного двірця на Личакові.

Створення Крайової виставки "Тарги Виходні" у Стрийському парку, що безумовно підвищило його туристичну та відпочинкову атракційність, супроводжувалося будівництвом під'їзного шляху від станції Персенківка для перевезення експонатів та відвідувачів. Та популярність, якою користувалися у тодішніх мешканців Львова близькі передмістя – Знесіння, Кайзервальд, Горішній Личаків, околиці Винників, – а також те, що всі вони знаходилися безпосередньо поблизу залізничних ліній, спонукали до формування спеціалізованих приміських та недільних поїздів та розробки спеціалізованого рухомого складу для них. Все це сприяло швидкому та зручному доступу відпочиваючих до рекреаційних зон. Прокладення під'їзної лінії до "Таргів Виходніх" сприяло загосподарюванню та благоустрою Стрийського парку в цілому.

Залізничний транспорт чинить низький техногенний тиск на довкілля. Є можливості створити комфортні умови пересування туристів у межах природоохоронних зон та парків, повністю виключивши зі схем маршрутів автотранспорт та скоротивши проміжні пішохідні переходи, що додатково знизить антропо- та техногенний тиск на екологічну систему. В Західній Європі використання залізниць з такою метою має вже усталені традиції і апробоване, зокрема, в Сновдоунському національному природному парку (Великобританія). Туристичне використання вузькоколіїного залізничного транспорту ще в 1932–1939 рр. активно пропагувалося бароном Гредлем на Сколівських вузькоколіїках. Відбувався процес сертифікації залізничних ліній для туристично-пасажирських перевезень інспекцією національної залізниці

Польщі, узгодження графіка, було розроблено каталог пасажирських вагонів для туристів. І такі перевезення на залізницях барона Гредля та лінії Вигода–Міндунок Бескидський користувалися значною популярністю, особливо в середовищі молоді з різноманітних скаутських організацій. Зараз планується відбудова 1–2 км туристичної лінії Демня–Коростів на перших порах із кінною тягою з можливістю в майбутньому використання паровоза, а також створення музею залізничної техніки у співпраці із національним парком “Сколівські Бескиди”.

Як бачимо, залізниці у Львові тривалий час гармонійно співіснували з лісопарковими та парковими зонами різного рівня регулювання. Ідеальними з цієї точки зору були австрійський та польський періоди розвитку міста і регіону, які були знані як час активного туризму з хорошими прикладами у сфері використання міських куточків природи для бізнесу розваг з дотриманням всіх природоохоронних заходів. Зanedbanня та нищення в радянські часи як ландшафтно-паркових зон, так і міського залізничного транспорту, його утилітарно-індустріальна переорієнтація спричинилися до порушення екологічного балансу систем, їх структурних змін, виникнення внаслідок цього дисгармонійних об’єктів, а отже порушення якості проживання у місті. Це ставить вимоги до відновлення втрачених та розвитку існуючих зелених зон міста, а також відродження системи міських рейкових трамвайних та залізничних маршрутів, об’єднання їх в цілісну систему і використання з метою транспортного туризму. У ландшафтному парку “Знесіння” все ще існує частина старої залізниці, збудованої перед II Світовою війною. Вона, а також Львівська дитяча залізниця в Стрийському парку, мережа трамвайних маршрутів здатні створити систему транспортних рейкових туристичних маршрутів.

Загальна довжина лінії – 7,5 км, існує прямий зв’язок з головним залізничним вокзалом; рухомий склад для поїздок – для перевезення невеликих груп (8–10 чол.) автомотриса АС-1; для груп до 25 чол. – дві такі мотриси; для великих груп до 50 чол. – жорсткий пасажирський чотиривісний або двохвісний вагон з тепловозом. Нажаль складність профілю обмежує використання парової тяги (особливо популярна атракція). Однак така можливість залишається.

Привабливість лінії полягає в тому, що траса проходить повз ландшафтний парк “Знесіння”, музей народної архітектури та побуту “Шевченківський гай”, Винниківське лісопаркове лісництво. Вздовж залізниці знаходиться ряд цікавих об’єктів, що можуть бути включені до туристичних маршрутів. Серед них такі як: сліди городища на г. Баба (IX–X ст.), городище-капище на Світовидовому полі (X–XI ст.), церква св. Іллі (XIX ст.), ряд геологічних та ландшафтних пам’яток. В межах великого кар’єру на території парку “Знесіння” можливо створити геологічний музей. Апробацію маршруту Підзамче–Личаків здійснено в рамках міжнародного дня туризму (дрезина АС-1, поїзд №8, 2003 р.), а також під час поїздки міжнародної туристичної групи поїздом №751/752 “Карпатський трамвай” (2004 р.).

Отже зроблено перші кроки в напрямку формування у Львові туристичних рейкових маршрутів. Проведено значну роботу з громадськістю та органами

управління з метою роз'яснення необхідності збереження технічної спадщини, її туристичного використання для відродження колишньої гармонії між містом, людьми, природою та транспортними артеріями. Попереду складна робота з реалізації цієї громадської ініціативи у вигляді конкретних проектів.

АНАЛІЗ РЕКРЕАЦІЙНО-ТУРИСТСЬКИХ РЕСУРСІВ КАРПАТСЬКОГО РЕГІОНУ (на прикладі Івано-Франківської області)

ТАРАС МАЛАНЮК, СВІТЛАНА ШЕПЕТЮК

*Прикарпатській національній університет ім. Василя Стефаника,
Інститут туризму і менеджменту*

Рекреаційно-туристська діяльність належить до видів суспільної практики із яскраво вираженою ресурсною орієнтацією.

Площа освоєних та потенційних рекреаційних територій в Україні (без радіаційно забруднених) становить 12,8 % території країни і розподіляється відповідно до природних особливостей семи рекреаційних регіонів: Карпатський, Придністровський, Дніпровський, Донецько-Приазовський, Поліський, Причорноморський, Кримський. При визначенні Карпатського регіону, а саме зон Івано-Франківської області враховувались наступні фактори:

1) геополітичне положення (розташування території, наявність трудових ресурсів, транспортних комунікацій, джерел сировини, енергії, історія розвитку території, традиції та ін.);

2) туристично-рекреаційна політика регіону

3) попит на рекреацію та туризм;

4) стан туристичної інфраструктури;

5) наявність рекреаційних ресурсів. [1, 28].

Івано-Франківщина – унікальний у рекреаційному відношенні край з багатими природними умовами і ресурсами, різноманітним рослинним і тваринним світом, джерельними водами річок і чистим карпатським повітрям. Саме на Івано-Франківщині, більше, ніж деінде на Україні, збереглися природні ландшафти, незаймані території, особливо праліси, ендемічні та реліктові види рослин і тварин. Саме тут є значні рекреаційні ресурси.

На території Івано-Франківської області виділено наступні зони:

1. Яремчанська;

2. Косівська;

3. Черченська.

Перспективними для розвитку рекреаційно-туристського потенціалу досліджуваної території є: Мізунська, Буркутська. [2, 78].

Характеристику рекреаційно-туристичних ресурсів зони слід розпочати з їх природної складової. Насамперед, слід наголосити, що окремі види