

УДК 930.3

**С. В. АНІСІМОВ**

*Науково - дослідна установа «Український науково-дослідний інститут екологічних проблем»*

вул. Бакуліна 6, 61166, Харків, Україна

e-mail: [s\\_anisimov@meta.ua](mailto:s_anisimov@meta.ua)

## **ТЕРИТОРІАЛЬНА ТА ТРАНСПОРТНА ДОСТУПНІСТЬ ЗАМІСЬКИХ РЕКРЕАЦІЙНИХ ТЕРИТОРІЙ ДЛЯ ЛІТНЬОГО ВІДПОЧИНКУ**

Наведено методичний підхід до оцінки заміських зон відпочинку з точки зору територіального розташування та транспортної доступності, як одних з численних факторів оцінки рекреаційної цінності територій локального рівня. Розроблені й обґрунтовані класифікаційно-оціночні шкали, які дозволяють дати бальну оцінку місцю розташування рекреаційної території відносно населених пунктів і різним варіантам переміщення автомобільними дорогами до рекреаційних територій. Проведено оцінку шістьох об'єктів для дослідження потенційних рекреаційних територій вздовж р. Сів. Донець в межах Харківської області.

**Ключові слова:** потенційні рекреаційні території, територіальна та транспортна доступність, рекреаційна цінність території

**Anisimov S.V.,**

*Research establishment "Ukrainian Scientific Research Institute of Ecological Problems*

### **TERRITORIAL AND TRANSPORT ACCESSIBILITY OF COUNTRY RECREATIONAL TERRITORIES FOR SUMMER RECREATION**

Territorial aspects of organization of rest are one of the decisive factors in the location of recreational facilities. Along with such factors as the presence of favorable natural resources and conditions for the organization of recreational activities, the location of recreational formations in relation to settlements determines the volume of recreational flow. The distance from the settlement to the recreational facility becomes of particular importance for short-term summer recreation. Transport occupies an important place in the formation and development of the recreational complex as well. This is due, on the one hand, to the need to create an integrated infrastructure along with other branches of the economy, and with the other transport of tourists from places of permanent residence to the main areas of tourism and recreation. When assessing the recreational resources and the suitability of potential recreational areas (PRA) for the local level for the development of small recreational facilities, integrated evaluation indicators are used that reflect the properties of the territories as natural ecosystems and objects of economic development. Territorial and transport accessibility are among the many indicators in assessing the suitability of recreational areas for the placement of small recreational facilities for summer recreation. The developed methodological approach to the assessment of the territorial accessibility of the recreational area is based on the definition of a point of assessment of its distance from the settlement, taking into account the proportion of tourists from this settlement resting on this territory. A score of 6 recreational areas selected for research on the coast of the river Seversky Donets was conducted. The ability of tourists to get to the chosen recreational establishment directly depends on the transport accessibility of the RTA, which is provided by the transport infrastructure. The main transport for the carriage of short-term holidays is an automobile. On the way to the SPR, the riders overcome the roads of different categories, in addition, the recreation has alternative ways of access, for example, to go by the freeway partially in the detour, or shorter way by the so-called black highway. In order to determine the transport accessibility of PRA, a "conditional path length" indicator has been developed, which allows taking into account the lengths of individual sections of the road of different categories and types of road surface of the chosen variant of the road to achieving PRA. A ball assessment of the selected recreational territories was carried out on the basis of transport accessibility. Taking into account the territorial and transport aspects allows to supplement the assessment of the nature - resource block of indicators and get a comprehensive assessment of the RTA resources, on the basis of which potential customers - investors can choose the best recreational areas for the placement of recreational facilities.

**Key words:** potential recreational territories (PRA), transport accessibility, recreational value of the territory

**Анисимов С. В.**

*Научно-исследовательское учреждение «Украинский научно-исследовательский институт экологических проблем»*

### **ТЕРИТОРІАЛЬНА І ТРАНСПОРТНА ДОСТУПНІСТЬ ЗАГОРОДНИХ РЕКРЕАЦІЙНИХ ТЕРИТОРІЙ ДЛЯ ЛІТНЬОГО ОДДЫХА**

Представлен методический подход к оценке загородных зон отдыха с точки зрения территориального расположения и транспортной доступности, как одних из многочисленных факторов оценки рекреа-

ціонної цінності територій локального рівня. Розроблені та обґрунтовані класифікаційно-оціночні шкали, які дозволяють дати балльну оцінку місцю розташування рекреаційної території відносно населених пунктів і різним варіантам переміщення автомобільними дорогами до рекреаційних територій. Проведена оцінка шести вибраних для дослідження потенціальних рекреаційних територій вздовж р. Сев. Донець в межах Харківської області.

**Ключові слова:** потенціальні рекреаційні території, транспортна доступність, рекреаційна цінність території

### Вступ

Територіальні аспекти організації відпочинку є одним з вирішальних факторів розташування рекреаційних об'єктів. Поряд з такими факторами як наявність сприятливих природних ресурсів і умов для організації рекреаційної діяльності, розміщення рекреаційних утворень по відношенню до населених пунктів визначає обсяг рекреаційного потоку. Особливе значення відстань від населеного пункту до рекреаційного об'єкту набуває для короткочасного літнього відпочинку.

Транспортна інфраструктура є для будь-якого регіону або країни не тільки системоутворюючою, але має велике значення у вирішенні економічних і соціальних проблем, з огляду на те, що забезпеченість простору транспортними комунікаціями є ключовою умовою для залучення інвестицій, населення, розвитку різних галузей економіки, тим самим представляючи істотну перевагу в розміщенні виробництва, що дає високий інтеграційний ефект. Транспорт, також, займає важливе місце в формуванні і розвитку рекреаційного комплексу, що обумовлено з одного боку, необхідністю створення комплексної інфраструктури разом з іншими галузями економіки, а з іншого перевезенням рекреантів з місць постійного проживання до основних зон туризму та відпочинку.

Глобальні інтеграційні процеси і тенденції розвитку рекреаційно-туристичного ринку в світі роблять значний вплив на рекреаційну сферу в Україні та вимагають її поглибленого вивчення. Це обумовлено, з одного боку, посиленням уваги до рекреаційної сфери, як однієї з провідних, на глобальному, регіональному, державному та внутрішньодержавному рівнях, а з іншого - необхідністю забезпечення населення доступними короткочасними видами відпочинку, переважно літнього, на місцевому, внутрішньому обласному і приміському рівні.

Питанням теоретичного і практичного вивчення впливу територіальних і транспортних аспектів на розвиток рекреаційно-туристичної сфери присвячено безліч розробок. Серед них слід виділити праці М.П. Бутко, А.Б. Гайдука, П.В. Гудзя, В.Г. Гуляєва, І.В. Сидоренка та ін. [7-10]. Ці роботи мали в основному загальнотеоретичну спрямова-

ність, або розглядали територіально-рекреаційні і транспортно-рекреаційні взаємозв'язки на міжнародному та регіональному рівнях.

Як одні з чинників, що визначають рекреаційну цінність територій, територіальне розташування і транспортний аспект розглядався в дослідженнях А. Бейдика, К. Кілінської, В. Данильчука, В. Шмагіної, В. Кравціва, Л. Мажар та ін. [14,15]. Однак в їх роботах показані принципи загальної оцінки рекреаційних ресурсів на значних за масштабами територіях і практично відсутній аналіз в розрізі конкретних, потенційно придатних для влаштування малих рекреаційних об'єктів територій локального рівня, які найбільш затребувані для розвитку малих і середніх рекреаційних об'єктів.

Оцінка рекреаційних ресурсів і придатності потенційних рекреаційних територій (ПРТ) локального рівня для розвитку малих рекреаційних об'єктів базується на використанні комплексних оціночних показників, що віддзеркалюють властивості територій як природних екосистем і об'єктів господарського освоєння.

Метою дослідження є розробка методичного підходу до оцінки обраних для дослідження ПРТ локального рівня з точки зору їх територіального розташування і транспортної доступності, як одних з численних факторів оцінки рекреаційної цінності.

Для досягнення мети необхідно:

- провести аналіз бажаних відстаней від населеного пункту до місця відпочинку,
- визначити найбільш затребувані види транспорту для досягнення рекреаційного об'єкта та просторову організацію транспортної мережі досліджуваних територій
- розробити підходи до оцінки територіальної та транспортної доступності ПРТ на основі числових показників і класифікувати рекреаційні території відповідно до п'ятибальної шкали, прийнятої для класифікації рекреаційних територій за іншими оцінюваними показниками;
- провести оцінку рекреаційних територій за показниками територіальної та транспортної доступності.

**Результати дослідження**

**Оцінка і класифікація ПРТ за показником територіальної доступності.** Для короткочасних виїздів (1-3 дні) найбільш підходящі місця відпочинку розташовані в заміській зоні, тому дослідження територіального аспекту організації короткочасного відпочинку є актуальним, оскільки при проведенні комплексної оцінки потенційних рекреаційних територій (ПРТ) для облаштування рекреаційних об'єктів, територіальних аспект відіграє важливу роль.

Відпочиваючі розподіляються навколо міст нерівномірно. Чим більше місто, тим на більшу відстань їдуть відпочивальники, при цьому жителі великих міст освоюють більшу територію, ніж малих. Зі збільшенням відстані до місця відпочинку і витрат часу на дорогу зменшується кількість рекреантів, які повертаються ночувати в місто. В межах 1 годинної доступності переважають відпочиваючі без ночівлі. При витратах часу на дорогу від 1 до 2 годин, чисельність рекреантів з нічлігом і без нього становить 55 -60% та 40 - 45% відповідно, а при витратах часу 2 години і більше – 75 - 80% та 20 -25% [1].

Територіальний аспект організації відпочинку включає питання розміщення рекреаційних утворень по відношенню до населених пунктів, промислових об'єктів, транспортних, інженерно - технічних мереж та споруд, сільськогосподарських і природних територій. Його облік спрямований на забезпечення найбільш ефективного використання та охорони природних рекреаційних ресурсів, зручної доступності місць відпочинку, сприятливих умов освоєння та розвитку рекреаційних утворень. З метою аналізу загальних потреб міст України в просторах для створення близьких місць відпочинку були визначені розра-

хункові зони для міст з перспективним населенням понад 10 тис. чоловік [2,5].

У розрахунках була використана формула Кімштедта [1], за якою визначається максимальний радіус територіальної доступності зон відпочинку:

$$R = 3 \cdot \sqrt{\frac{H}{1000}} \quad (1)$$

де  $H$  — число жителів міста.

На підставі розрахунків згідно (1) і літературних джерел розроблено класифікацію рекреаційних територій в залежності від радіуса їх територіальної доступності (табл. 1).

Максимальна віддаленість територій сягає 140 км від м. Харкова, що долається автомобільним транспортом за 1,5 - 2 години і є прийнятним для короткочасного (одно - або декілька денного) відпочинку.

За наведеною класифікацією визначені території Харківської області, що належать до тих чи інших класів з територіальної доступності [6]. Практично вся область, крім південно-східного краю, підпадає під класифікаційні території. На картосхемі (рис. 1) нанесені класифіковані відстані від населених пунктів з чисельністю населення більше 1 млн. жителів, до 50 тис. жителів, до 20 тис. жителів, тобто основні районні й обласний центри Харківської області, розташовані вздовж р. Сів. Донець.

Для визначення бальної оцінки ПРТ за територіальною доступністю враховані відомості, отримані при проведенні анкетного опитування, про частку рекреантів, що прибули на відпочинок з м. Харкова і районних центрів, найближчих до досліджуваних рекреаційних територій [3]. При обробці даних опитування

**Таблиця 1**

**Класифікація рекреаційних територій за критерієм територіальної доступності**

Чисельність населення міста, тис. чол.	Максимальний радіус територіальної доступності, км	Клас рекреаційної придатності				
		I	II	III	IV	V
		Бальна оцінка				
		5	4	3	2	1
10-20	~14	2	4	7	10	14
21-50	~22	5	8	12	17	22
51-100	~30	10	14	19	24	30
101-500	65-70	15	20	35	50	70
501-1000	90-95	20	35	50	70	95
1001-2000	135-140	30	55	80	110	140

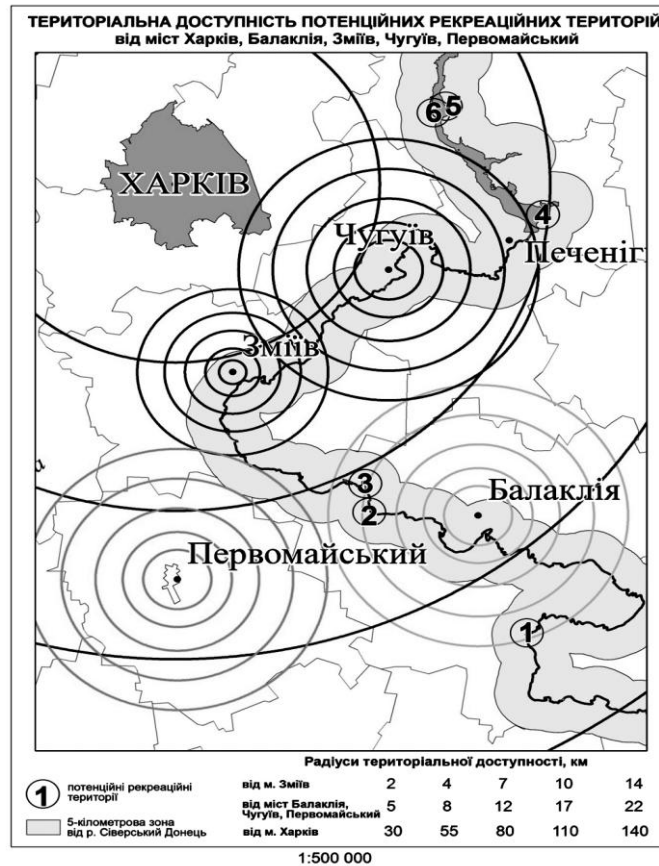


Рис. 1 – Розташування ПРТ в зонах територіальної доступності основних населених пунктів Харківської області

з'ясовано, що переважна більшість рекреантів з населених пунктів чисельністю населення до 50 тис. жителів віддають перевагу рекреаційним територіям не далі чим 15 - 20 км, а жителі м. Харкова відпочивали практично на усіх ПРТ або поблизу них (табл. 2).

У відповідності до розподілу рекреантів з різних місць постійного проживання по досліджуванім ПРТ середньозважена бальна оцінка територіальної доступності території визначається [4,5] :

$$B_n = \sum_{m=1}^N a_m \cdot Z_{nm} \quad (2)$$

де  $B_n$  – середньозважена бальна оцінка територіальної доступності  $n$ -й ПРТ;

$a_m$  – частка рекреантів з  $m$ -го населеного пункту, що відпочивають на  $n$ -й ПРТ;

$Z_{nm}$  – бальна оцінка зони територіальної доступності  $n$ -й ПРТ для жителів  $m$ -го населеного пункту.

В умовах дефіциту часу, відсутності особистого автотранспорту і слабкому розвитку пасажирських перевезень частина населення віддасть перевагу відпочинку ближче до міста, хоча природні умови краще на більш віддалених територіях.

Таблиця 2

Розподіл рекреантів з населених пунктів Харківської області по ПРТ (в частках одиниці)

Рекреаційна територія / Населений пункт	с. Чепіль	с. Червона Гірка	сmt. Андріївка	сmt. Печеніги	м. Ст. Салтів-1	м. Ст. Салтів-2
м. Харків	0,15	0,35	0,35	0,85	0,90	0,2
м. Чугуїв				0,05		
м. Зміїв	0,05	0,10	0,10			
м. Первомайськ			0,05			
м. Балаклія	0,70	0,40	0,35			
інші насел. пункти	0,10	0,15	0,15	0,10	0,10	0,8

Для дослідження було обрано шість ПРТ, розташованих вздовж р. Сів. Донець в межах Харківської області (рис. 1): № 1 – «Хутірська садиба» на землях селищної ради с. Чепіль Балаклійського району; № 2 – «Лугові стариці» на околиці с. Червона Гірка Балаклійського району; № 3 – «Андріївська лука» поблизу с.м.т. Андріївка Балаклійського району; № 4 – «Печенізька дача» на лівому березі Печенізького водосховища; № 5 –

«Піщанка» на лівому березі Печенізького водосховища; № 6 – «Лісова дача» на правому березі Печенізького водосховища[5].

З урахуванням розташування ПРТ в певній зоні доступності для жителів певного населеного пункту і їх частки в загальному обсязі відпочиваючих на даній території (табл. 2), розраховані середньозважені бальні оцінки розглянутих ПРТ (табл. 3).

Таблиця 3

Бальна оцінка рекреаційної цінності ПРТ за територіальною доступністю

Показник оцінки / / Бальна оцінка	Потенційні рекреаційні території					
	ПРТ №1	ПРТ №2	ПРТ №3	ПРТ №4	ПРТ №5	ПРТ №6
Територіальна доступність	1,5	2,6	2,1	3,75	3,9	3

Отримані бальні оцінки добре відображують віддаленість ПРТ від великих населених пунктів та переваги рекреантів тих або інших населених пунктів при виборі місць відпочинку.

Так, ПРТ № 1, що має високі бальні показники за природно-ресурсним потенціалом, розташована на відстані близько 120 км від м. Харкова і не користується рекреаційним попитом у його жителів. Перевагу цієї ділянки віддають жителі м. Балакліє та навколишніх сіл. В той же час на ПРТ №№ 4-6, що розташовані у II зоні доступності від м. Харкова, переважно відпочивають харків'яни.

**Оцінка і класифікація досліджуваних ПРТ за показником транспортної доступності.** Можливість рекреантів дістатися до обраної рекреаційної установи безпосередньо залежить від транспортної доступності ПРТ, яка забезпечується транспортною інфраструктурою. Транспортна інфраструктура являє собою систему просторово-виражених елементів, які включають транспортну мережу визначеної конфігурації, що використовується для здійснення перевезень, а також об'єкти організаційно-сервісного обслуговування, що забезпечують ефективну транспортну діяльність та відіграють важливу роль у розвитку рекреації.

Система транспортно-дорожнього комплексу (ТДК) Харківського регіону представлена наземним (залізничним, автомобільним – особистим і громадським, та повітряним транспортом, кожен з яких має свої

переваги і недоліки, виконує певне функціональне призначення, характеризується специфічними особливостями розвитку.

Оскільки оцінці в даному дослідженні підлягають території локального рівню, повітряний транспорт не розглядався.

Якщо окремо розглядати складові частини транспортно-дорожнього комплексу Харківського регіону, які використовуються місцевими рекреантами, то автомобільному та залізничному транспорту належить найбільша частка у перевезеннях як вантажів, так і пасажирів.

Автомобільний транспорт складається з автомобільної інфраструктури (шляхи, мости, транспортні розв'язки, автостанції, автовокзали та ін.) та рухомого складу: (автомобілі (легкові та вантажні), автобуси, мікроавтобуси та спеціальний рухомий склад (санітарні, пожежні автомобілі, тощо) [7].

Залізничний транспорт Харківського регіону в свою чергу складається із залізничної інфраструктури, яка представлена транспортною мережею, супутньою інфраструктурою та рухомим складом [9].

Харківський регіон має сприятливі передумови для формування і розміщення транспортної мережі. Так, галузева структура господарства регіону та його територіальна організація, рівнинний рельєф, вигідне економіко-географічне положення визначили розвиток і розміщення автомобільного і залізничного транспорту. Довжина шляхів сполучення наведена у табл. 4 [11,12]. Як видно, експлуатаційна довжина залізничних колій

Таблиця 4

Довжина шляхів сполучення Харківського регіону (км)

Транспортна мережа	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2013	2015
Експлуатаційна довжина залізничних колій загального користування	1512	1512	1512	1512	1512	1512	1512	1512	1512	1512	1512
Автомобільні дороги загального користування	9535	9535	9543	9543	9551	9551	9563	9571	9608	9614	9614
з них з твердим покриттям	9216	9232	9233	9235	9255	9264	9281	9303	9366	9382	9382

загального користування за період з 2000 року по 2015 рік не змінилася. Цей факт свідчить про сталість, але не показує розвиток, а значить збільшення цього показника.

Довжина автомобільних доріг загального користування з твердим покриттям за розглядуваний період зросла на 166 км. В цьому випадку добре простежується позитивна тенденція у зростанні довжини автодоріг, а значить збільшенні їх щільності в регіоні, а від так – більша продуктивність роботи автомобільного транспорту у перевезеннях як пасажирів, так і вантажів.

У зв'язку зі зменшенням в останні роки обсягів перевезень пасажирів з приміських районів у міста на роботу залізничним транспортом, значно зменшилась його кількість і збільшилися інтервали між відправленням електричок. Це призвело, поряд зі збільшенням кількості автомобілів, до виключення залізничного транспорту з переважних видів пересування для рекреантів. Таким чином, основним транспортом для здійснення перевезень на короткочасний відпочинок є автомобільний.

Показник середньої щільності автомобільних доріг в Україні становить 0,28 км/км<sup>2</sup>. Це значно менше, ніж у таких країнах Європи, як Німеччина, де цей показник становить 2,0 км/км<sup>2</sup>, Франція (1,46 км/км<sup>2</sup>) і Польща (1,15 км/км<sup>2</sup>) [8].

Щільність автомобільних доріг не однакова по території регіону. Найбільша щільність автодоріг в Валківському, Сахновщинському і Золочевському районах, найменша – в Чугуївському, Крсноградському і Вовчанському районах при середній щільності – 0,32 км/км<sup>2</sup>.

Однією з істотних характеристик транспортної інфраструктури є схема просторової організації транспортної мережі.

Висока щільність і відносна рівномірність розташування по території регіону автомобільних доріг створює умови для підви-

щення кількості варіантів досягнення визначеного місця відпочинку.

Транспортна доступність рекреаційної території залежить, насамперед, від якості автомобільної дороги. Комфортність пересування, швидкість і безпека руху, а таким чином і час добирання до місця відпочинку визначається категорією дороги.

На шляху до ПРТ рекреанти долають дороги різної категорії: автостради; автодороги з удосконаленим твердим покриттям; автодороги з твердим покриттям; ґрунтові ущільнені щебенем або гравієм; ґрунтові польові, лісові. Крім того, рекреанти мають альтернативні шляхи під'їзду, наприклад, їхати автострадою частково в об'їзд, або коротшим шляхом так званим чорним шосе. Можливість обрати різні варіанти під'їзних шляхів залежить від щільності автодоріг в певному районі області.

Таким чином, транспортна доступність ПРТ характеризується:

- категорію автомобільних доріг на шляху слідування до рекреаційного об'єкту;
- довжиною ділянок автомобільної дороги різних категорій.

Для визначення транспортної доступності ПРТ розроблено показник «умовна довжина шляху», який дозволяє урахувати довжини окремих ділянок автодороги різних категорій та видів дорожнього покриття обраного варіанту шляху досягнення ПРТ [5]:

$$D = \sum_{i=1,2,\dots,n}^i \frac{L_i}{\beta_{ik}} \quad (3)$$

де  $L_i$  – довжина шляху  $i$ -ї ділянки автодороги;

$\beta_{ik}$  – ваговий коефіцієнт  $k$ -ї категорії  $i$ -ї ділянки автодороги.

Вагові коефіцієнти для різних категорій автодоріг визначено виходячи з швидкісного режиму пересування згідно [13]:

Автомагістралі – 1,0;  
 Дороги з удосконаленим твердим покриттям,  
 швидкісні дороги – 1,0;  
 Дороги з твердим покриттям – 0,8;  
 Ґрунтово-щебеневі дороги – 0,6;  
 Ґрунтові польові, лісові – 0,5.

На основі аналізу категорій окремих ділянок під'їзних шляхів до організованих і неорганізованих рекреаційних територій в басейні р. Сів. Донець розроблено бально-класифікаційну таблицю, за якою визначається оцінка транспортної доступності рекреаційної території (табл. 3).

Таблиця 5

**Класифікація потенційних рекреаційних територій за транспортною доступністю**

Показник	Клас транспортної доступності				
	I	II	III	IV	V
	Бальна оцінка				
	5	4	3	2	1
Умовна довжина шляху, км	10 - 30	31-60	61-100	101-140	141-200

При середній швидкості руху по дорогам IV - V категорій 40-50 км/год. [8] фактична довжина шляху складає 15-20 км (умовна – 30 км) і час поїздки - 30-40 хвилин, що відповідає I класу транспортної доступності. В той же час, навіть рух по автомагістралі зі швидкістю 100 -120 км/год. при рівності фактичної й умовної довжини шляху 200 км складе 1,5- 2 години, що відповідає V класу

транспортної доступності.

Згідно з розробленими методом визначення показника «транспортна доступність» (3) і бально-класифікаційною таблицею (табл. 5), за якою визначається оцінка транспортної доступності рекреаційної території, були оцінені альтернативні шляхи досягнення певної ПРТ (рис. 2).



Рис. 2 – Транспортні шляхи сполучення населених пунктів і ПРТ



Шлях, що отримав найвищий бал приймався для подальшої загальної оцінки рекреаційної території (табл. 6).

Максимальну оцінку 4 бали отримали ПРТ №№ 4 і 5, дещо меншу ПРТ №№ 1 і 3.

Фактична довжина шляхів для ПРТ №№ 4-6 практично однакова, але, якщо

під'їзні шляхи до ПРТ №№ 4 і 5 відносяться до доріг з удосконаленим твердим покриттям (швидкісні дороги), то під'їзний шлях до ПРТ № 6 на третину проходить по ґрунтовій лісовій дорозі, що збільшує умовну довжину дороги, а отже зменшує бальну оцінку транспортної доступності ПРТ № 6

Таблиця 6

Бальна оцінка рекреаційної цінності ПРТ за транспортною доступністю

Показник оцінки / / Бальна оцінка показника	Потенційні рекреаційні території					
	ПРТ №1	ПРТ №2	ПРТ №3	ПРТ №4	ПРТ №5	ПРТ №6
Транспортна доступність	3,5	3,0	3,5	4,0	4,0	3,0

### Висновки

Потенційні рекреаційні території, які володіють потужним природо - ресурсним потенціалом не будуть мати перспектив розвитку, якщо вони не є вигідними за своїм географічним положенням та не забезпечені рекреаційною інфраструктурою. Головним критерієм, який визначає територіальні аспекти оцінки ПРТ є можливість дістатися до об'єкту рекреації.

Відстань від місця постійного проживання до рекреаційного об'єкта є, найчастіше, вирішальним фактором при виборі місця відпочинку. При цьому жителі населених пунктів різної чисельності населення по різному оцінюють прийнятну для виїзду відстань. Розроблені бальні оцінки для ПРТ, розташованих на різному видаленні від населених пунктів з різною чисельністю населення дозволяють оцінити територіальну доступність місць відпочинку і з яких населених пунктів будуть надходити переважні потоки рекреантів.

Урахування транспортного аспекту дозволяють доповнити оцінку природо - ресурсного блоку показників і отримати комплексну оцінку ресурсів ПРТ, на підставі якої потенційні замовники - інвестори можуть обрати найкращі рекреаційні ділянки для розміщення рекреаційних об'єктів.

Зменшення кількості залізничного транспорту та збільшення автомобілізації населення піднімає значення фактора транспортної доступності автомобільними шляхами. Оцінка транспортної доступності на підставі визначення умовної довжини шляху до ПРТ дозволяє урахувати категорію автомобільної дороги і комфортність поїздки рекреантів в напрямку дестинації.

Подальше узагальнення всіх оціночних показників окремих блоків оцінки, в тому числі і показників територіальної та транспортної доступності, в комплексний показник цінності рекреаційних територій дозволяє зробити обґрунтований вибір територій для впровадження і розвитку рекреаційних об'єктів.

### Література

1. Меллума А. Ж., Рунгуле Р. Х., Эмсис И. В. Отдых на природе как природоохранная проблема. Рига, Зинатне, 1982. 348 с.
2. Анисимов С.В., Анисимова С.В. Особенности учета территориальной и транспортной доступности при оценке рекреационной значимости территорий. *Еколого-правові та економічні аспекти екологічної безпеки регіонів: зб. статей IX Міжнар. наук.-практ. конф. за участю молодих науковців.* (Харків, 29-31 жовт. 2014 р.) – Харків: ХНАДУ, 2014. – С.13-17.
3. Анисимов С.В. Аналіз споживчих переваг рекреантів щодо короткочасного літнього відпочинку. // *Вісник Київського національного університету імені Тараса Шевченка. Географія.* вип. 1 (63). – 2015. С. 91–93.
4. Анисимов С.В. Обоснование выбора локальных территорий для организации малых рекреационных объектов. *Людина та довкілля. Проблеми неоекології.* № 1-2(25). 2016. С. 70-76.
5. Анисимов С.В., Анисимова С.В. Обоснование приоритетности развития рекреационных территорий локального уровня. *East European Scientific Journal.* N10, part 4. Warsaw, Poland, 2016. С. 53-57.



6. Анисимов С.В. Территориальная и транспортная доступность мест отдыха как факторы оценки рекреационной значимости территорий. *Регион - 2014: суспільно-географічні аспекти*: мат-ли міжнар. наук.- практ. конф. студентів, аспірантів та молодих науковців. (Харків, 6 листоп.2014 р.) - Харків: ХНУ ім. В. Н. Каразіна, 2014. – С.113-116.
7. Бутко М.П., Алешугіна Н.О. Развитие сети шляхів автомобільного сполучення та її роль у зміцненні туристичного потенціалу України. *Регіональна економіка* № 2, 2011. С. 23-33.
8. Сидоренко І.В. Транспортно-дорожній комплекс регіону: стан та проблеми. *Вісник ЧДТУ*: Зб. Наук. Праць. – Чернігів: ЧДТУ, 2007. № 29. Режим доступу: [http://www.nbu.gov.ua/portal/Soc-Gum/Vcndtu/2009\\_39/32.htm](http://www.nbu.gov.ua/portal/Soc-Gum/Vcndtu/2009_39/32.htm)
9. Гаевская Л.Н. Экономические аспекты развития железнодорожного транспорта Украины. Ирпень, 2001. Режим доступу: <http://in1.com.ua/book/12197/9891/>
10. Цуцьева З.Б. География социальной инфраструктуры Северной Осетии: автореферат дис... на соискание ученой степени канд. геогр. наук: спец. 25.00.24 «Экономическая, социальная и политическая география» / З.Б. Цуцьева. - Краснодар, 2012. - с. 22
11. Транспортний комплекс Харківської області у 2013 році /статистичний збірник/ Головне управління статистики у Харківській області / за ред. О.М. Ракітіної. – Харків. – 2014. – 73 с.
12. Інвестиційний паспорт Харківської області. / Державне агентство з інвестицій та управління національними проектами України. Харківська обласна державна адміністрація. Харківський регіональний центр з інвестицій та розвитку. [Електронний ресурс] / – Харків, 2015. Режим доступу: [http:// www.investment.kharkov.ua/images/pdf/ukr.pdf](http://www.investment.kharkov.ua/images/pdf/ukr.pdf)
13. Містобудування. Планування і забудова міських і сільських поселень. ДБН 360-92 (Державні будівельні норми України). Чинний від 2014-01-01. - К. : Мінрегіонбуд України, 2002. - 6 с.
14. Мажар Л. Ю. Территориальные туристско - рекреационные системы: геосистемный подход к формированию и развитию: автореф. дисс. на соискание учен. степени доктора геогр. наук: спец. 25.00.24 «Экономическая, социальная и политическая география» Санкт - Петербург, 2009. – 31 с.
15. Шмагина В.В., Харичков С.К. Рекреация и туризм в системе современных приоритетов социально-экономического развития. Одесса: Институт проблем рынка и экономико-экологических исследований НАН Украины, 2000. 70 с.

### References

1. Melluma A. Zh., Rungule R. H., Ehmsis I. V.. (1982). Otdyh na prirode kak prirodoohrannaya problema. [Recreation in nature as an environmental problem]. Riga, Zinatne. 348. [In Russian]
2. Anisimov S.V., Anisimova S.V. (2014). Osobennosti ucheta territorial'noj i transportnoj dostupnosti pri ocenke rekreacionnoj znachimosti territorij. [Features of the registration of territorial and transport accessibility in assessing the recreational significance of the territories]. Save articles IX International science-practice conf. with the participation of young scholars. (Kharkiv, October 29-31, 2014) - Kharkiv: KhNADU. 13-17. [In Ukrainian]
3. Anisimov S.V. (2015). Analiz spozhyvchykh perevah rekreatyv shchodo korotkochasnoho litn'oho vidpochynku. [Analysis of consumer preferences of recreational workers in relation to short-term summer rest]. Bulletin of the Taras Shevchenko National University of Kyiv. Geography. 1 (63). 91-93. [In Ukrainian]
4. Anisimov S.V. (2016). Obosnovanie vybora lokal'nyh territorij dlya organizacii malyh rekreacionnyh ob"ektov. [Justification of the choice of local territories for the organization of small recreational facilities]. Man and the environment. Issues of neecology. 1-2 (25). 70-76. [In Russian]
5. Anisimov S.V., Anisimova S.V. (2016). Obosnovanie prioritetnosti razvitiya rekreacionnyh territorij lokal'nogo urovnya. [Justification of the priority of development of recreational territories of the local level]. East European Scientific Journal . 10 ( 4). 53-57. [In Russian]
6. Anisimov S.V. (2014). Territorial'naya i transportnaya dostupnost' mest otdyha kak faktory ocenki rekreacionnoj znachimosti territorij. [Territorial and transport accessibility of recreational areas as factors in assessing recreational significance of territories]. Region - 2014: Socio-geographical Aspects: Mattel International. sciences - practice conf. students, graduate students and young researchers. (Kharkiv, November 6, 2014).113-116. [In Russian]
7. Butko M.P., Alyeshuhina N.O. (2011). Rozvytok merezhi shlyakhiv avtomobil'noho spoluchennya ta yiyi rol' u zmitsnenni turystychnoho potentsialu Ukrayiny. [Development of the network of motor roads and its role in strengthening the tourist potential of Ukraine]. Regional Economics . 2. 23-33. [In Ukrainian]
8. Sydorenko I.V. (2007).Transportno-dorozhniy kompleks rehionu: stan ta problemy. [Transport and road complex of the region: the state and problems]. Bulletin of the ChTTU. 29. Available at: [http // www.nbu.gov.ua / portal / Soc-Gum / Vcndtu / 2009\\_39 / 32.htm](http://www.nbu.gov.ua/portal/Soc-Gum/Vcndtu/2009_39/32.htm) [In Ukrainian]

9. Gaevskaya L.N. (2001). Ehkonomicheskie aspekty razvitiya zheleznodorozhnogo transporta Ukrainy [Ehlektronnyj resurs]. [Economic aspects of development of railway transport in Ukraine]. Available at:<http://inl.com.ua/eng/book/12197/9891/> [In Russian]
10. Cucieva Z.B. (2012). Geografiya social'noj inf-rastruktury Severnoj Osetii: avtoreferat dis... na soiskanie uchenoj stepe-ni kand. geogr. nauk: spec. 25.00.24 «Zkonomicheskaya, social'naya i politi-cheskaya geografiya». [Geography of social infrastructure in North Ossetia]. The dissertation author's abstract on competition of a scientific degree candidate of geographical sciences: spec. 25.00.24 "Economic, social and political geography". Krasnodar. 22 [In Russian]
11. Rakitina O.M.(2014).Transportnyy kompleks Kharkivs'koyi ob-lasti u 2013 rotsi [statystychnyy zbirnyk] . Holovne upravlinnya statystyky u Khar-kivs'kiy oblasti . [Transport complex of Kharkiv oblast in 2013]. [Statistical Collection]. Main Department of Statistics in Kharkiv Oblast. 73 p. [In Ukrainian]
12. Investytsiynnyy pasport Kharkivs'koyi oblasti. (2013). Derzhavne ahentstvo z investytsiy ta upravlinnya natsional'nymy proektamy Ukrayiny. Kharkivs'ka oblasna derzhavna administratsiya. Kharkivs'kyy regional'nyy tsentr z investytsiy ta rozvytku. [Investment passport of Kharkiv oblast]. State Agency for Investment and Management of National Projects of Ukraine. Kharkiv Regional State Administration. Kharkiv Regional Investment and Development Center. Available at:[http://www.ukrproject.gov.ua/sites/default/files/upload/harkiv\\_dlya\\_saytu\\_1.pdf](http://www.ukrproject.gov.ua/sites/default/files/upload/harkiv_dlya_saytu_1.pdf) [In Ukrainian]
13. [Town planning. Planning and building of urban and rural settlements (2002). DBN 360-92 (State building codes of Ukraine). Effective from 01/01/2014. - K.: Minregionbud of Ukraine. 6. [In Ukrainian]
14. Mazhar L. YU. (2009). Territorial'nye turistsko - rekreacionnye sistemy: geosistemnyj podhod k formirovaniyu i razvitiyu: avtoref. diss. ... na soiskanie uchen. stepeni doktora geogr. nauk: spec. 25.00.24 «Ehkonomicheskaya, social'naya i politicheskaya geografiya» [Territorial tourist and recreational systems: geosystemic approach to the formation and development]. St. Petersburg . 31 p. [In Russian]
15. Shmagina V.V. Harichkov S.K.(2000). Rekreaciya i turizm v sis-teme sovremennyh prioritetov social'no-ehkonomicheskogo razvitiya [Recreation and tourism in the system of modern priorities of social and economic development]. Odessa: Institute for Market Problems and Economic and Environmental Studies of the National Academy of Sciences of Ukraine. 70. [In Russian]

Надійшла до редколегії 3.09.2017