



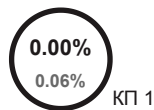
Звіт подібності

Метадані

Назва організації		підрозділ		
Ivano-Frankivsk National Technical University of Oil and Gas		Каф. АІД		
Заголовок				
2025_Майданський М._АІД_АМм-24-1				
Автор		Науковий керівник / Експерт		
Майданський Микита		к. арх., доцент кафедри АІД Кельба С.С.		
Кількість слів	Кількість символів	Дата звіту	Дата редагування	ІД документу
19935	152240	12/12/2025	12/12/2025	332842886

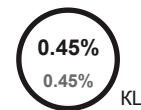
Обсяг знайдених подібностей

Коефіцієнт подібності визначає, який відсоток тексту по відношенню до загального обсягу тексту було знайдено в різних джерелах. Зверніть увагу, що високі значення коефіцієнта не автоматично означають плагіат. Звіт має аналізувати компетентна / уповноважена особа.



19935

Кількість слів



152240

Кількість символів

Тривога

У цьому розділі ви знайдете інформацію щодо текстових спотворень. Ці спотворення в тексті можуть говорити про МОЖЛИВІ маніпуляції в тексті. Спотворення в тексті можуть мати навмисний характер, але частіше характер технічних помилок при конвертації документа та його збереженні, тому ми рекомендуємо вам підходити до аналізу цього модуля відповідально. У разі виникнення запитань, просимо звертатися до нашої служби підтримки.

Заміна букв		0
Інтервали		0
Мікропробіли		0
Білі знаки		0
Парафрази (SmartMarks)		0

Джерела

Нижче наведений список джерел. В цьому списку є джерела із різних баз даних. Колір тексту означає в якому джерелі він був знайдений. Ці джерела і значення Коефіцієнту Подібності не відображають прямого плагіату. Необхідно відкрити кожне джерело і проаналізувати зміст і правильність оформлення джерела.

10 найдовших фраз

Колір тексту

ПОРЯДКОВИЙ НОМЕР	НАЗВА ТА АДРЕСА ДЖЕРЕЛА URL (НАЗВА БАЗИ)	КІЛЬКІСТЬ ІДЕНТИЧНИХ СЛІВ (ФРАГМЕНТІВ)
1	ГГФ магістри 2025 12/8/2025 Odessa I.I.Mechnikov National University (Одеський національний університет імені І.І.Мечникова)	11 0.06 %

з домашньої бази даних (0.00 %)



ПОРЯДКОВИЙ НОМЕР	ЗАГОЛОВОК	КІЛЬКІСТЬ ІДЕНТИЧНИХ СЛІВ (ФРАГМЕНТІВ)
------------------	-----------	--

з програми обміну базами даних (0.06 %)



1	ГГФ магістри 2025 12/8/2025 Odessa I.I.Mechnikov National University (Одеський національний університет імені І.І.Мечникова)	11 (1) 0.06 %
---	--	---------------

з Інтернету (0.00 %)

ПОРЯДКОВИЙ НОМЕР	ДЖЕРЕЛО URL	КІЛЬКІСТЬ ІДЕНТИЧНИХ СЛІВ (ФРАГМЕНТІВ)
------------------	-------------	--

Список прийнятих фрагментів

ПОРЯДКОВИЙ НОМЕР	ЗМІСТ	КІЛЬКІСТЬ ОДНАКОВИХ СЛІВ (ФРАГМЕНТІВ)
---------------------	-------	--

ГГФ магістри 2025 **11 (0.06%)**

1 Tour du Mont Blanc (Франція - Італія - Швейцарія) Tour du Mont Blanc 11 (0.06%)

Зміст

Вступ

Розділ I Теоретичні засади формування туристичних маршрутів і громадських просторів з подальшою адаптацією до умов сільських територіальних громад.

1. Поняття туристичного маршруту, громадського простору та туристичної інфраструктури в сучасній теорії туризму й просторового планування та можливості їх перенесення в сільське середовище.

2. Історичний розвиток туристичних маршрутів і використання історико архітектурної спадщини в туризмі у світовій та вітчизняній практиці й передумови адаптації цих підходів до сільських територіальних громад.

1.3 Класифікація туристичних маршрутів, громадських просторів і туристичних магнітів різного профілю в загальному вигляді та специфіка їх застосування

1.4 Загальні та специфічні для сільського середовища фактори, що впливають на формування мережі туристичних маршрутів і громадських просторів.

Висновки до розділу I

Розділ II Аналіз наукового та проектного досвіду формування туристичних маршрутів і громадських просторів.

2.1 Теоретичні підходи та наукові концепції формування туристичних маршрутів, громадських просторів і туристичної інфраструктури

2.2 Світовий і вітчизняний досвід проектування туристичних маршрутів і громадських просторів у приміських територіях

2.3 Пошук та аналіз наукових, історичних і краєзнавчих досліджень, присвячених території Дубовецької громади, зокрема її частинам, що історично входили до складу Галицького, Маріямпільського та Єзупільського воеводства, її історико архітектурній спадщині, туристичним магнітам та особливостям формування місцевого просторового середовища.

2.4 Сучасні тенденції розвитку мережі туристичних маршрутів і громадських просторів (на основі аналізу світових та вітчизняних прикладів).

Висновки до розділу II

Розділ III Архітектурно планувальні принципи та рекомендації щодо формування мережі туристичних маршрутів і громадських просторів у сільських територіальних громадах.

3.1 Принципи включення туристичних маршрутів і громадських просторів у містобудівну та ландшафтно просторову структуру Дубовецької громади.

3.2 Об'ємно просторове вирішення ключових об'єктів туристичної інфраструктури - туристичного центру з різним спектром функцій, типового інформаційно сервісного МАФу як прихистку, зупинки і перевалу, оглядової вежі, меморіального комплексу та оглядових платформ, що базуються на особливостях рельєфу.

3.3 Архітектурно планувальна організація громадських просторів і вузлових точок маршрутної мережі(зони відпочинку, оглядові майданчики, сервісні точки, громадські осередки активності).

3.4 Принципи інклюзивності, безпеки та універсального дизайну при формуванні туристичних маршрутів і пов'язаних з ними громадських просторів у сільському середовищі.

3.5 Узагальнення архітектурно планувальних принципів та формування логічної моделі маршрутної мережі з обґрунтуванням бачення і класифікації запропонованих маршрутів.

Висновки до розділу III

Висновок дослідження

Список використаних джерел

Вступ

Актуальність теми:

У сучасних соціально-економічних тенденціях сільські території України переживають тривалий стан стагнації, що виявляється у відтоку людського населення, зменшення місцевого господарства та поступовій деградації громадських осередків. Це відбувається попри наявність вагомого історико-архітектурного, природного та сакрального структур, які здебільшого не інтегровані у сучасну містобудівну структури й просторове планування сіла просто простуює. Виникає дискусія, який процент сільських громад володіють можливостями, проте позбавлені належної інфраструктури, продуманої архітектурно-планувальної організації та цілісного бачення наявного ресурсу. Дубовецька територіальна громада є показовим прикладом такої ситуації, поєднуючи цінну культурну спадщину й виразні ландшафти, пам'ятки, культурні цінності є

потреба оновлення публічних осередків та розробки узгодженої архітектурної доктрини або статуту їхнього розвитку, що сприятиме покращенню демографічного і культурного стану громади.

На фоні активності та повернення популярності до внутрішнього та культурно-пізнавального туризму особливої ваги набуває формування розгалуженої мережі екскурсійних шляхів як елемента містобудівного каркаса, що сполучає об'єкти культурної спадщини, природні ландшафтні об'єкти та ключові громадські осередки. Вбудовані в архітектурно-просторову структуру поселень, такі шляхи впорядковують публічний простір, формують логіку переміщення й сприйняття довкілля, сприяють збереженню історичної забудови та водночас відкривають нові рольові моделі використання території. В умовах воєнного стану та значних внутрішніх переміщень населення громадські простори й туристичні актракції додатково виконують функції зон згуртування, комунікації та психологічної підтримки один одного, місцевих мешканців і закордонних гостей громади.

Водночас відчувається нестача усебічних архітектурно-містобудівних комплексів, у яких би в єдиній системі розглядалися розвиток мережі туристичних шляхів, залучення об'єктів історичної архітектури та формування громадських просторів і місця актракцій у сільських громадах, подібних до Дубовецької. Магістерська робота, присвячена архітектурній програмі розвитку усього громадського простору Дубовецької територіальної громади з акцентом на туристичні підходи та включення історико-архітектурної спадщини до мережі маршрутів, задача якої частково заповнити цю наукову й практичну прогалину. Запропонована програма трактує туристичні шляхи як продукт, що структурує просторовий розвиток, визначає засади організації шляхової мережі та окреслює її вплив на освоєння території, систематизацію та упорядкування громадських осередків і функціонування місцевої інфраструктури, з подальшим її налагодженням. Таким чином, актуальність теми трактується потребою у сучасній архітектурно-містобудівній моделі розвитку з напрямком на сільські громади, в яких поєднується збереження спадщини, формування повноцінного громадського простору та підтримку сталої територіальної стабільності громади.

Об'єкт дослідження: формування туристичних маршрутів у сільських територіальних громадах на основі історико-архітектурних об'єктів та громадських просторів.

Предмет дослідження: архітектурно-містобудівні та планувальні рішення інтеграції туристичних маршрутів і громадських просторів в існуючу просторову структуру сільських територіальних громад та її ревіталізацію.

Мета роботи: на основі аналізу досвіду проектування та містобудівних досліджень обґрунтувати принципи архітектурно-містобудівного формування туристичних маршрутів, з'ясувати їх типи та потенціал використання і розробити концепцію їх інтеграції в історико-культурне середовище на прикладі Дубовецької громади.

Межі дослідження:

Часові: дослідження охоплюють період від найдавніших етапів заселення території сучасної Дубовецької громади (доісторичні стоянки та перші поселення) через добу середньовічних державних утворень регіону (зокрема період Галицького князівства та формування історичних центрів Маріямполя і Єзуполя), радянський етап XX століття і до сучасного періоду початку XXI століття.

Типологічні: сільські територіальні громади з історико-архітектурною спадщиною та туристичним потенціалом

Завданнями роботи є:

-Окреслити передумови створення туристичних шляхів у сільських територіальних громадах, прояснити основні поняття, засади, типи та структурні моделі шляхів, а також здійснити виявлення та впорядкування туристичних "магнітів" на теренах Дубовецької громади, як приклад дослідження комплексного рішення.

-Розглянути вітчизняний та закордонний досвід проектування туристичних шляхів, виділити методи їх класифікацію за вагомістю та функціональним призначенням, із розмежуванням науково-дослідницьких та пізнавальних шляхів для простих відвідувачів.

-На підставі аналізу вітчизняних та іноземних зразків сформулювати й обґрунтувати ключові засади архітектурно-містобудівної організації та стилістичного оформлення туристичних шляхів і суміжні сільські території з подальшим покращенням стану спадщини методом його розкриття.

-Визначити логіку формування туристичних шляхів та особливості їхнього включення у наявне просторове середовище Дубовецької громади з огляду на сільські планувальні та містобудівні умови й завдання відновлення (ревіталізації) культурної спадщини.

Методи дослідження

-Збір інформації з літературних, електронних, картографічних, архівних та нормативних джерел.

- Натурні обстеження території Дубовецької громади з фотофіксацією громадських просторів, історико-архітектурних об'єктів та потенційних ділянок трасування туристичних маршрутів.

-Опитування місцевих жителів, краєзнавців та співпраця з органами місцевого самоврядування.

-Систематизація та узагальнення зібраної інформації.

Наукова новизна:

Сформулювати концепцію архітектурно-містобудівної мережі шляхів на теренах Дубовецької громади, запропонувавши набір типових архітектурних рішень елементів туристичної інфраструктури, що забезпечують навігацію на шляху, акцентують культурні характерні риси окремих сіл та сприяють зберіганню й оновленню об'єктів історико-культурної спадщини.

Розділ I Теоретичні засади формування туристичних маршрутів і громадських просторів з подальшою адаптацією до умов сільських територіальних громад.

1. Поняття туристичного маршруту, громадського простору та туристичної інфраструктури в сучасній теорії туризму й просторового планування та можливості їх перенесення в сільське середовище

У сучасних дослідженнях туристичний шлях, публічний простір і туристична інфраструктура розглядаються як взаємопов'язані елементи єдиної рекреаційної системи. Через них проявляється вплив подорожей та відпочинку на просторову організацію території та ландшафтні рішення, соціокультурне середовище та економіку регіону. Рекреаційна географія описує актракційну діяльність як просторово й функціонально організований процес у межах певних територіальних систем. У цих системах постійно взаємодіють природні та культурні ресурси, інженерна і сервісна інфраструктура, обслуговуючий персонал, органи управління та відвідувачі [27]. У цьому контексті туристичний шлях є не просто напрямком руху. Це просторовий каркас рекреаційної системи, організована траєкторія, яка поєднує природній ландшафтні, історико-культурні та інфраструктурні об'єкти в єдиний логічний ланцюг, змістову й функціональну послідовність [27].

З погляду рекреаційної географії маршрут виконує кілька взаємопов'язаних функцій [27]: сортує потоки відвідувачів; задає спосіб бачення місцевості та спадщини; оптимізовує використання вільного часу; формує попит на послуги відпочинку; об'єднує в єдиному просторі природні, культурні та соціально-економічні деталі території в цілісну картину. У межах екотуризму значення дороги ще більше зростає. Вона стає засобом екологічної освіти і просвіти, інструментом м'якої сили для відвідування природних комплексів. Це дає змогу уникати хаотичних переміщень,

зменшувати вплив на екосистеми та одночасно створювати фінансові й соціальні стимули для їх збереження з боку місцевого населення[25]. Добре зпланований маршрут реалізує принцип м'якої адаптації людини до природи. Фіксовані напрямки руху, визначені місця зупинок, оглядові майданчики, інформаційні точки та елементи інтерпретації допомагають зосередити рекреаційне навантаження в потрібних зонах і водночас розкрити зміст території для відвідувачів [25].

Публічний простір постає як відкрита, доступна для різних мас населення соціально організована місцевість спільного користування, де відбувається взаємодія місцевих мешканців, туристів і тимчасово переміщених людей. У структурі туристичного шляху ці простори виконують роль ключових опорних пунктів, центрів або магнітів шляху: а саме центральні площі, простори перед культовими спорудами, майдани біля громадських будівель, невеликі сквери, оглядові тераси, набережні або традиційні місця зібрань у сільській забудові. Тут зосереджуються функції відповідальна за зустрічі й групування людей за інтересами, очікування, комунікації або проведення певних локальних подій, презентації історії, пам'яті й ідентичності печі для громади. У сучасних європейських підходах до просторового планування саме публічні площі розглядаються як носії образу місця, важливі інструменти формування привабливості території та її сприйняття, у тому числі туристичної, а також як місце, на яких розгортається повсякденне життя спільноти [44]

]. Вони є не лише зупинками на шляху, а й символічними вузлами, через які відвідувач замічає та аналізує навколишній простір. Туристична інфраструктура в сучасному розумінні забирає на себе комплекс елементів, що забезпечують повний комфорт перебування а саме: транспортний зв'язок, систему навігації та інформаційного забезпечення, мережу інженерних об'єктів і сервісів, елементи благоустрою, місця відпочинку, оглядові площі, заклади харчування та їх розміщення. У теорії рекреаційної мережі її розглядають як самостійну систему локальної рекреації, яка забезпечує життєдіяльність відвідувачів і персоналу та формує основу для рекреаційних запитів [Сюткін С. І., Корнус А. О. та ін. Теоретичні основи рекреаційної географії]. З погляду сталого туризму інфраструктура має проектуватися з урахуванням екологічної відповідальності: мінімізація втручання в природний та історичний ландшафт який уже є сформованим і має бути ядром, використання виважених за масштабом і матеріалом рішень які не мають виглядати історично, адаптація до рельєфу повторюючи форму або підкреслюючи її, інтеграція з природним оточенням, залучення місцевих громад до її створення, обслуговування та управління комплексом [46].

У європейській практиці просторового планування туризм розглядають як просторове явище, що відчутно впливає на використання проектованої території: змінює ландшафти, структуру землекористування, інфраструктурні пріоритети та якість життя населення [44.]. За відсутності узгоджених механізмів втрачання це може призводити до надмірної концентрації масових туристичних потоків у окремих пунктах, появи просторових і соціальних конфліктів, перевантаження територій та інфраструктури, втрати автентичності й витіснення місцевих жителів з ключових зон [46]. Тому сучасні підходи до сталого просторового планування наголошують на необхідності інтегрування туристичної діяльності у стратегію та сформування за такими маркерами: виокремлювати спеціальні туристичні зони, визначати коридори й маршрути, встановлювати чіткі правила користування, допустимі навантаження та пріоритети збереження ландшафтів і об'єктів культурної спадщини [Michálová A. et al. Economics of Tourism. Regional Aspects].

Перенесення цих підходів у сільський контекст вимагає розуміти туристичний шлях як інструмент для ідентичності та осмислення, впорядкування і тлумачення простору села та навколишнього середовища, особливо ландшафту. У сільській місцевості маршрут може спиратися на природні ресурси :річкові долини, лісові масиви, схили, панорамні вершини, історичну забудову, сакральні об'єкти, місця пам'яті, традиційні ремесла, а також елементи нематеріальної спадщини так як це один з найбільших активів.Публічні ділянки площі перед церквами, подвір'я біля сільських рад чи народних домів, шкільні території, невеликі сквери, місця традиційних зібрань можуть виконувати роль опорних зупинок на маршруті. У таких точках зосереджується пласт на локальну історію, організуються екскурсії, відбувається безпосередній діалог з громадою та жителями.

Туристичну інфраструктуру в цих умовах варто робити маломасштабною та ненав'язливою: промарковані стежки, інформаційні стенди, лавки, навіси, оглядові майданчики, невеликі павільйони чи зупинки. Їхній вигляд має бути стилістично узгоджений та гармонійним з місцевою архітектурою, традиціями та природою навколо.

У сучасних підходах до туризму шлях розуміють як заздалегідь сплановану послідовність переміщень людини в межах певної території. Він має чітко окреслений початок і кінець, логічну послідовність зупинок, визначену тематику та забезпечується необхідні послуги. Такий маршрут поєднує:напрямок руху;систему вузлових точок (місця відпочинку, огляду, спілкування);змістове наповнення історичною справою або цікавими моментами, через який відвідувач сприймає характер місцевості його особливості та специфіку.Залежно від тривалості, способу пересування, мети подорожі та цільової аудиторії розрізняють пізнавальні, рекреаційні, паломницькі, спортивні, екстремальні та інші типи маршрутів. У всіх випадках вони упорядковують простір і задають сценарій його використання. Тому сьогодні маршрут сприймають не лише як різновид туристичної послуги, а й як хірургічний інструмент просторової організації, що об'єднує окремі об'єкти в єдину систему та проходить ниткою на всьому шляху.

Громадський простір у містобудуванні та урбаністиці це відкрита й доступна для всіх територія, якою можуть користуватися різні групи населення. Це місце, де люди перебувають, спілкуються, відпочивають і проводять спільні події. На відміну від просто вільної ділянки, громадський простір має чітке вираження соціальної ролі: тут виникають і підтримуються контакти між людьми, відбувається обмін думками, формується відчуття спільноти. Тому до таких територій дивитися більш прискіпливіше щодо зручності, безпеки та зрозумілої організації середовища.У великих містах до громадських просторів зараховують площі, набережні, пішохідні вулиці, парки, сквери, а також території біля вокзалів і транспортних вузлів. У селах цю функцію виконують сільські майдани, подвір'я храмів, шкільні двори, невеликі ринкові площі, простори біля будинків культури, адміністративних будівель і зупинок громадського транспорту. Для мандрівників саме ці місця стають ключовими точками зустрічі місцевих жителів і гостей, локаціями ярмарків, свят та локальних подій, а отже важливими вузлами туристичних маршрутів.

Туристична інфраструктура охоплює всі матеріальні об'єкти й послуги, які роблять подорож можливою та комфортною: від моменту прибуття на територію до розміщення, харчування, забезпечення безпеки та отримання інформації. Зазвичай виділяють кілька її складових: транспортну це дороги, стежки, зупинки, велодоріжки, парковки; сервісну це заклади розміщення й харчування, пункти прокату; рекреаційно-спортивну пляжі, оглядові майданчики, маршрути для відпочинку й активності; інформаційно-навігаційну а саме туристичні центри, інформаційні карти, вказівники, система маркування шляхів та їх класифікація.

У просторі ця інфраструктура заповнюється до базових потреб місцевих мешканців і перетворює окремі цікаві об'єкти на впорядковану й зрозумілу для відвідувача конкретну систему як організм.Сучасні підходи до просторового планування туристичного маршруту, громадського простору та туристичної інфраструктура розглядаються як частини однієї цілісної системи,як ми сказали вище з своїм початком та кінцем. Маршрути задають напрямом і ритм переміщення, громадські простори слугують місцями концентрації людей та активностей, а інфраструктура підтримує цю всю систему завдяки зупинкам, павільйонам, зонам відпочинку, МАФам та логіці їх розміщення. Перенесення такої моделі в сільське середовище потребує врахування розосередженої забудови, меншої щільності населення, більшої значущості ролі природного ландшафту та іншої структури певної території.

Сільські громадські простори часто не мають чітко закріпленого статусу та структури, але саме вони стають центрами спільного життя громади. Туристична інфраструктура тут зазвичай представлена окремими, але потенційно важливими елементами: зупинками, невеликими павільйонами, оглядовими майданчиками, сільськими клубами. Тому накладання міських моделей на сільську полягає не в прямому копіюванні, а в тому, щоб поєднати уже наявні місцеві громадські простори, історико-архітектурні об'єкти та невеликі інфраструктурні та архітектурні втручання в єдину мережу, яка відповідає масштабу, ритму життя та потребам місцевої громади і буде доповнювати або заповнювати елементи яких не вичтає.

2. Історичний розвиток туристичних маршрутів і використання історико-архітектурної спадщини в туризмі у світовій та вітчизняній практиці й передумови адаптації цих підходів до сільських територіальних громад.

Історичний розвиток туристичних маршрутів у світі дуже щільно зав'язаний на тому, як суспільства вчаться поводитися зі своєю історико-архітектурною спадщиною. Ще в античності заможні люди їздили не лише у справах, а й заради вражень, щоб побачити храми, піраміди, святині, монументи. Пізніше з'являється аристократичний Grand Tour шістнадцятого - вісімнадцятого століть. Це вже не хаотична подорож, а спеціально спроектований шлях молоді шляхти чи аристократів через ключові міста, палаци, храми, колекції. Маршрут тут працює як навчальна програма, тренує смак і одночасно дає статус подорожнього освіченої еліти.

У дев'ятнадцятому столітті все змінює техніка. Залізничі, пароплави, перші організовані поїздки від Томаса Кука, масові путівники на кшталт Бедекера. Подорожі стають доступнішими, а маршрут перестає бути просто довільним набором зупинок. З'являються списки обов'язкових місць, куди ніби треба встигнути, і маршрут починають розуміти як продуману послідовність локацій і відчуттів, а не просто випадкову мандрівку. У двадцятому столітті до класичних міських і курортних поїздок додаються гірські, оздоровчі, ландшафтні подорожі, а в другій половині століття активно формуються тематичні траси. Літературні, музичні, військово-історичні, індустріальні маршрути зшивають у один ланцюг дуже різні за часом та типом об'єкти, але тримають їх разом єдиною ідеєю або темою.

Поступово в Європі змінюється й сам погляд на маршрут. Його починають сприймати не тільки як розвагу, а як інструмент просторового розвитку. У колишніх промислових регіонах заводи, шахти, депо, залізничні вузли, робітничі поселення перестають бути баластом і сміттям на краю міста. Їх починають розглядати як ресурс для туризму, освіти, нових культурних сценаріїв. Формуються підходи нового індустріального туризму, коли мережа таких об'єктів збирається в єдиний маршрут. Це допомагає підживити місцеву економіку, перезавантажити ідентичність територій, уповільнити соціальну і ландшафтну деградацію.

Паралельно в економіці укорінюється логіка сталого розвитку. Стає очевидно, що екологічні, соціальні й економічні показники пов'язані між собою, і зміни в одному полі відбиваються на інших. Цю логіку поступово переносять і в туристичне планування. Маршрут розглядають уже як систему, де пам'ятки, природа, транспорт, сервіси, місцевий бізнес і громада працюють як одна мережа. Саме тому сучасні європейські культурні маршрути, зокрема сільські й транскордонні, намагаються одночасно показати спадщину, розширити економічні можливості, підтримати ландшафти й підсилити локальну ідентичність, а не просто провести туриста по набору красивих точок.

В українському контексті робота з історико-архітектурною спадщиною в туризмі теж поступово рухається від випадкових екскурсій до більш системних маршрутів. На прикладі окремих регіонів видно, що історичні церкви, палаци, меморіальні комплекси, музеї, природні ландшафти, етнографічні об'єкти можна зводити у структуровані тематичні лінії. Це можуть бути історико-культурні, природно-екологічні, етнографічні, гастрономічні маршрути. Важливий момент, що дедалі більше уваги приділяють нематеріальній спадщині. Локальна кухня, традиційні свята, ремесла, історії людей роблять маршрут живим продуктом, а не просто музеєм під відкритим небом. Одночасно стає зрозуміло, що без базової інфраструктури, такої як невеликі готелі в містечках і селах, нормальний транспорт, навігація, підготовлені гди, сучасні цифрові сервіси, цей потенціал реалізується тільки частково.

Схожа логіка простежується в національних природних парках, особливо там, де сильна комбінація природи та історії. Самі природні ресурси задають фон, але саме замки, монастирі, дерев'яні церкви, давньоруські городища, палаци формують каркас маршруту. Там, де ці об'єкти грамотно вплітають у еколого-пізнавальні стежки, доповнюють подієвими заходами, фестивалями, релігійними та культурними святами, маршрути виходять цілісними й привабливими. Там, де замки й церкви занедбані або слабо включені в туристичні продукти, можливості для повноцінних маршрутів сильно звужуються. Це добре показує, що просто мати спадщину недостатньо. Її потрібно доглядати, осмислювати й планувати, щоб вона справді працювала в туризмі, а не просто стояла руїною на задньому плані.

Звідси лягають чіткі передумови, як адаптувати цей досвід до масштабу сільських громад.

Маршрут як розповідь про громаду, а не просто список точок.

Для сільських територіальних громад важливо не обмежитися тим, щоб на карті з'явилися кілька церков, старих садиб чи пам'ятних знаків.

Маршрут має вести через певну послідовність об'єктів, яка розказує, як громада формувалася. Від давніх поселень і сакральної архітектури, через період індустріалізації, колгоспну спадщину, до сучасних змін. У такій логіці старий млин, лісництво, школа, клуб, покинута ферма чи цегельня перестають бути просто занедбаними будівлями. Вони стають опорними точками в історії місця, якщо їх показувати як носії сенсів, а не як сміття, яке соромно показати гостям.

Поєднання матеріальної та нематеріальної спадщини.

Сучасний турист все рідше задовольняється тим, що його просто водять між храмами й замками. Українські приклади регіональних маршрутів показують, що кращий ефект дає комбінація. Архітектурні об'єкти доповнюють локальною кухнею, музикою, ремеслами, живим голосом місцевих. У сільській громаді це можуть бути дегустації традиційних страв, покази ремесел, аматорські театри, невеликі концерти, розповіді старожилів, локальні легенди. Тоді маршрут перестає бути суто оглядовим і перетворюється на проживання місця.

Орієнтація на сталість і баланс інтересів.

Принципи сталого й екотуризму цілком релевантні рівню сільської громади. Йдеться про те, щоб не задушити вразливі природні й культурні об'єкти надмірним потоком людей, але й не відрізати громаду від можливостей заробітку. Це означає продуманий ліміт навантажень на окремі ділянки, створення умов, за яких місцеві садиби, невеликі кафе, майстерні реально заробляють на маршруті, а не стоять осторонь. Сюди входить і залучення мешканців до прийняття рішень, де пролягатиме маршрут, як організовуватимуться події, як розподілятимуться потоки туристів, щоб не створювати конфліктів.

Спільне планування з громадою, а не «кабінетні» маршрути.

Міжнародний досвід і українська практика показують, що найживучіші й найцікавіші маршрути там, де громада не декорація, а повноправний учасник. Для сільських громад це означає співпрацю з краєзнавцями, священниками, вчителями, бібліотекарями, власниками садиб, активістами. Саме вони знають невидимі місця пам'яті, старі цвинтарі, хрести, локації боїв, осередки підпілля, домівки важливих людей, які не потрапили в офіційні реєстри, але формують локальний характер. Включення таких точок робить маршрут унікальним і не дає йому скотитися до типового набору «замок плюс церква плюс музей».

Якщо подивитися ширше, у довгій історичній перспективі більшість туристичних маршрутів вирости з ключових шляхів сполучення. Торговельні

траси, паломницькі дороги, військові й адміністративні шляхи тягнули за собою міста, замки, сакральні центри, стратегічні пункти. Уже в середньовіччі паломницькі дороги мали чітку структуру, в яку входили святині, монастирі, храми, місця відпочинку. Це були перші культурно релігійні траси, де фізичний шлях і духовний зміст йшли поруч. У такій системі сакральна архітектура виступала основним носієм смислів, через який паломники «читали» територію.

З новим часом і появою великої подорожі європейських еліт, розвитком поштових трактів, залізниць, річкового й морського транспорту маршрут ще більше програмується. Подорож уже не випадкова, а має чітко виписаний набір міст, курортів, пам'яток, панорам. У вісімнадцятому - дев'ятнадцятому століттях виникають класичні туристичні траєкторії та путівники, де описують не тільки окремі об'єкти, а й рекомендовані послідовності відвідування. По суті це прототипи сучасних тематичних маршрутів. У цей період архітектурна спадщина стає головним мотивом поїздки, а маршрути вибудовують як ланцюжки вражень від замків, фортець, соборів, історичних центрів.

Двадцяте століття приносить масовий туризм. Залізничний, автомобільний, авіаційний транспорт дають змогу формувати типові програми з фіксованим набором пунктів, розміщення й тривалості. Після Другої світової війни посилюється рух за охорону культурної спадщини, вводяться поняття історико культурного ландшафту, на національному й міжнародному рівнях стартують програми культурних маршрутів і шляхів спадщини. Вони охоплюють паломницькі, історичні, промислові, військові сюжети, поступово перетворюючись на інструмент регіонального розвитку, що зв'язує міста й села, природні території й пам'ятки, стимулює локальний бізнес, підтримує ідентичність.

На основі цього досвіду виокремлюють кілька моделей роботи з історико архітектурною спадщиною в межах маршрутів. Паломницько сакральна модель спирається на мережі храмів, монастирів, святих місць, де архітектура матеріалізує духовні сенси. Модель історичних міст і фортифікації будується навколо замків, оборонних ліній та історичних центрів, об'єднаних спільною темою, наприклад старі торговельні шляхи або ланцюг прикордонних укріплень. Індустріальна модель працює з фабриками, шахтами, кар'єрами, залізничними об'єктами, портами, які після зміни функції перетворюють на музеї, культурні центри, оглядові точки. У всіх цих випадках саме архітектура задає каркас маршруту, а туристична інфраструктура й громадські простори забезпечують доступ, пояснення й комфортне сприйняття спадщини.

Український досвід загалом рухається в тому ж руслі, але з власними нюансами. Традиційні паломницькі шляхи до монастирів, ярмаркові й торговельні траси, поїздки на курорти Галичини, Карпат, Поділля стали базою для сучасних культурно пізнавальних і рекреаційних маршрутів. У радянський період формується широка сітка стандартних турів, гірських, водних, краєзнавчих, промислових. Вони охоплюють великі території, але проєктуються централізовано й мало зважають на ініціативи місцевих громад. Село в такій системі часто виступає транзитним полем, а не повноцінним центром. Після незалежності зростає інтерес до національної й регіональної спадщини, з'являються нові культурні, історичні, релігійні маршрути, що поєднують міста, містечка, села, замки, церкви, музеї, природні об'єкти в тематичні мережі. Разом із цим розвивається сільський і зелений туризм, виникають локальні ініціативи пішохідних, велосипедних, водних маршрутів, прив'язані до традиційної культури й ландшафтів. Набирають ваги концепції повільного туризму та туризму на основі участі громади. Вони орієнтовані на невеликі групи, більший час перебування й глибше занурення в життя місця.

У сукупності світовий і український досвід дають важливу основу для роботи на рівні сільських громад. Уже є методики, як інвентаризувати об'єкти спадщини, класифікувати їх за темами й включати в маршрутну мережу так, щоб сільські території сприймалися не периферією, а носіями вагомого культурного й природного потенціалу. Сучасні моделі пішохідних, велосипедних, паломницьких маршрутів добре лягають на структуру сільських поселень та ландшафтів і дозволяють давати м'яке, екологічно прийнятне навантаження на територію. Численні приклади культурних маршрутів показують, як історико архітектурна спадщина, громадські простори й невеликі елементи туристичної інфраструктури можуть збиратися у цілісні проєкти розвитку вже на рівні окремої громади.

Для сільських територіальних громад, подібних до Дубовецької, це відкриває можливість будувати власні маршрутні мережі, де історичні будівлі, сакральні об'єкти, фрагменти старої інфраструктури, природні ландшафти й сучасні громадські простори працюють як одна система. Така система одночасно допомагає берегти спадщину й стає інструментом просторового розвитку, а не просто черговою схемою для туристичної буклетки.

3. Класифікація туристичних маршрутів, громадських просторів і туристичних магнітів різного профілю в загальному вигляді та специфіка їх застосування

У сучасних підходах туристичний маршрут дедалі менше сприймають як просту «лінію на карті» й дедалі більше - як живу мережу. Це мережа людей і інституцій, локального бізнесу, громадських просторів і туристичних магнітів, які зшиті між собою спільною темою, брендом і способом управління. Класифікувати такі маршрути пропонують одразу в кількох вимірах: за масштабом, за темою, за просторовою формою і за тим, які саме публічні простори та об'єкти тягнуть на себе основний потік людей.

За масштабом зазвичай говорять про локальні, регіональні, національні й транснаціональні маршрути. Локальний рівень - це короткі стежки в межах однієї громади, які «прошивають» кілька сіл, ліс, річку й центральні площі. Регіональний рівень - це вже гастрономічні, винні, етнографічні шляхи, що з'єднують ферми, виробників, дегустаційні зони, музеї, малі міста й сільські майдани в одну логічну пропозицію. Національні й транскордонні паломницькі чи історичні траси працюють як великий каркас, уздовж якого розвішуються десятки й сотні менших магнітів - храмів, замків, музеїв, оглядових точок і громадських просторів, які вже підхоплюють потік і розкривають місцеву історію на своєму відрізку.

Тематичний вимір відповідає за те, що саме людина шукає в подорожі. Один маршрут тягне на себе тих, хто хоче їжу й напої, інший - тих, хто йде в паломництво, третій працює на індустріальну спадщину, четвертий - на ландшафти, ремесла чи «маршрути коріння». Від теми напряму залежить набір магнітів: виноробні й ферми, сакральні споруди, музеї та місця пам'яті, панорамні точки, діючі чи ревіталізовані виробництва, креативні простори, громадські площі, інтерпретаційні центри. У мережевій логіці всі вони перетворюються на вузли, між якими маршрут прокладає осі й зв'язки.

З погляду просторової форми найпростіший варіант - лінійна траса «з пункту А в пункт Б». Часто її замкнутий аналог - кільцевий маршрут, який починається і закінчується в одній точці. Далі йдуть мережеві конфігурації - коли є одна сильна вісь і кілька бічних гілок - і так звані територіальні кластери, де важливий не один коридор, а цілий «пласт» ландшафту з густою сіткою стежок і точок зупинки. У транскордонних історіях додаються ще прикордонні петлі, коридори подорожей уздовж річок чи гірських хребтів, тематичні та екологічні мережі, які вже вимагають узгодження не лише між селами, а й між регіонами й державами. Від обраної форми залежить, де доцільно ставити громадські простори з сильним сервісом, а де достатньо легких пунктів відпочинку й навігації.

Паралельно існує своя «сітка» для публічних просторів, які вбудовуються в маршрут. Їх теж є сенс розкладати на кілька рівнів. За функцією - вулиці й пішохідні коридори, парки й сквери, центральні й ярмаркові площі, набережні, ринки, відкриті простори перед адміністративними будівлями, школами, клубами, храмами. За ієрархією - сусідські простори біля будинку, локальні (школа, подвір'я храму, невеликий майданчик), загальногромадські (центральна площа, парк, площа перед сільрадою) і простори вищого рівня, які можуть працювати на весь регіон. Це дає змогу чітко відізнати місця, де люди щодня ходять по справах, від тих, які можуть стати туристичними вузлами й подієвими майданчиками, не «видавивши» при цьому повсякденне життя.

Сучасні підходи на кшталт методик UN-Habitat пропонують дивитися на кожен громадський простір через кілька простих запитань: наскільки він доступний і пов'язаний із іншими частинами населеного пункту, чи є він безпечним і зручним, скільки там тіні й зелені, які активності там уже відбуваються й як ним управляють. Якщо це все звести в одну інвентаризацію, стає видно, які парки, площі, набережні чи вулиці можна акуратно «підтягнути» до ролі туристичних магнітів, а де зайвий турпотік тільки нашкодить - створить шум, конфлікти чи витіснить місцевих.

Окремий важливий блок - участь людей. Логіка тут проста: публічні простори й маршрути, спроектовані виключно «з кабінету», рідко добре приживаються. Тому рекомендують працювати з опитуваннями, спільними прогулянками, фокус групами, картуванням стейкхолдерів, невеликими пілотними втручаннями. Так у процес втягаються різні групи - від активних мешканців і підприємців до дітей, підлітків, людей старшого віку, маломобільних. Завдяки цьому туристична функція не «перекриває» повсякденні потреби, а нашаровується на них, створюючи спільну відповідальність за простір.

Питання сталості й допустимого навантаження напряму прив'язують до типів маршрутів і магнітів. На прикладі гірських регіонів, зокрема Карпат, добре видно, як формуються «гарячі точки», де масовий туризм уже «перегрів» і природу, і соціальну тканину - засмічені полонини, перевантажені вершини, знищені стежки. Є й протилежні приклади - території, де маршрути, публічні простори й магніти з самого початку планували разом із природоохоронними правилами, розвитком екологічної інфраструктури й локальної економіки. Там туризм не з'їдає територію, а стає одним із інструментів її підтримки.

Якщо перейти до практики, у проектуванні завжди потрібна більш приземлена класифікація, яка «дружить» із картою й реальними ногами/велосипедами/автобусами. Один із базових критеріїв - тривалість і протяжність. Умовно можна виділити короткі прогулянкові стежки в межах 2-5 км, маршрути середньої тривалості на кілька годин, повноцінні одноденні траси й багатоденні проходження, де вже потрібна мережа притулків, готелів, місць для ночівлі й пунктів евакуації.

Другий критерій - спосіб пересування. Є чисто пішохідні, велосипедні, кінні, авто й водні маршрути, а є комбіновані, де, скажімо, частина шляху йде річкою, частина - пішки, а частина - велосипедом чи автобусом. Від цього залежать вимоги до ширини й типу покриття, маркування, місць перетину з дорогами, розташування сервісних точок.

Далі йде функція. Один маршрут більше про пізнання й історію, інший - про природу й спокій, третій - про спорт і виклик, четвертий - про промислову спадщину чи техніку. Часто вони змішуються, але домінуючий «сюжет» все одно є. Він визначає, які саме об'єкти будуть основними магнітами й якою мовою - вивісок, екскурсій, мап - із відвідувачем «говоритиме» територія. Важливий і рівень організованості: від стежки, яку можна пройти самостійно за треком у телефоні, до повністю маркованого маршруту з інфраструктурою й організованих турів із гідами. Це різні вимоги до безпеки, навігації, сервісу.

Громадські простори, які вшиваються в ці маршрути, так само потребують своєї внутрішньої сітки. Є простори масштабу всієї громади - центральні площі, великі парки, подієві майданчики. Є більш дрібні - сквери, шкільні подвір'я, внутрішні двори, невеликі ринкові площі. Є транзитні коридори - вулиці, набережні, зупинкові зони. Частина з них має репрезентативну функцію (центри, меморіали), частина - повсякденну (ігрові майданчики, спорт, «лавочки біля магазину»), частина - подієву (ярмарки, свята). Є й напівспонтанні, але важливі місця - самозаселені «точки зустрічі», які фактично вже працюють як громадські простори, хоч і без проекту й благоустрою. Саме вони часто найцікавіші для делікатної інтеграції в туристичну логіку.

Окрема тема - туристичні магніти. Це те, заради чого люди взагалі готові їхати й виходити з автобуса. Природні магніти - річки, долини, лісові масиви, пагорби, скелі, панорамні види - формують основу ландшафтних і рекреаційних стежок. Культурно історичні - замки, церкви, давні садиби, археологія, старі центри сіл - тримають на собі історичні й культурні маршрути. Сакральні - храми, каплиці, монастирі, цвинтарі, місця паломництва - народжують духовні траси. Промислово економічні - кар'єри, ферми, переробні підприємства, технічні споруди - можуть ставати ядром індустріального туризму. Адміністративні та сервісні магніти - сільради, ЦНАПи, школи, клуби, туристичні центри, кафе - часто виконують роль стартових чи пересадкових вузлів. Оглядові магніти - вежі, платформи, «балькони» над долинами - працюють як сильні візуальні акценти й додають маршруту емоційного піку.

У сільському середовищі вся ця схема має свою специфіку. Тут природні, сакральні й архітектурно історичні магніти часто важать більше, ніж будь який «міський» об'єкт, а один і той самий громадський простір майже завжди поєднує кілька ролей: удень це простір для дітей і старших, у свята - ярмарок чи концерти, а для туристів - точка збору й знайомства з селом. Тому класифікація маршрутів, просторів і магнітів для сільської громади - це не просто теорія, а робочий інструмент. Він допомагає підібрати адекватний формат саме під місцеві масштаби, рельєф, людей і їхню готовність приймати відвідувачів, щоб маршрути були живими, безпечними й органічно вліталися в повсякденне життя, а не нав'язувалися ззовні.

1.4 Загальні та специфічні для сільського середовища фактори, що впливають на формування мережі туристичних маршрутів і громадських просторів.

Формування мережі туристичних маршрутів і громадських просторів спирається на кілька ключових підходів до планування території.

Перший - ресурсно-ландшафтний. Він виходить з простого запитання: що в нас є в руках. Це рельєф, краєвиди, ліси, річки, озера, а також пам'ятки, сакральні об'єкти, традиційні садиби, історичні центри сіл. До цього додаються базові умови - дороги, транспортна доступність, інженерні мережі, демографічна ситуація, загальний попит на відпочинок. У сукупності саме це вирішує, де реально можна прокласти маршрути, де є сенс робити площу чи набережну, а де простір так і залишиться фоном [3].

Другий - підхід сільського зеленого туризму. Тут стартовою точкою стає не великий курорт, а конкретне село з його садибами, фермерськими господарствами, місцевими святами й простими, але живими публічними місцями - майдан перед клубом, подвір'я біля школи чи церкви, сільський ринок. Маршрут у такому випадку прив'язується до життєвого укладу громади: турист приїжджає не просто «на краєвиди», а в гості до людей, знайомиться з побутом, ремеслами, господарством. Це створює додаткові заробітки для селян і мотивує доглядати за ландшафтом та самим селом [22].

Третій - інклюзивний і громадоорієнтований підхід. Він наголошує, що сільський туризм має працювати на громаду, а не лише на зовнішніх операторів. Тут на перший план виходить готовність мешканців приймати гостей, їхні підприємницькі навички, можливість навчатися основам маркетингу, менеджменту, фінансового планування. Важливою стає форма організації - моделі на кшталт community based tourism, де громада виступає не декоративною, а співвласником і співорганізатором пропозиції [22]. Якщо цього немає, легко отримати ситуацію, коли туризм є, але це радше «туризм на сільських територіях»: ресурси села використовують, а більша частина доходу осідає поза громадою [3].

Четвертий - підхід просторового планування та зонування. На основі інструментів просторового аналізу територію ділять на кілька типів зон - заповідні, рекреаційні, аграрні, зони обмеженої діяльності [1]. Це дозволяє чітко зрозуміти, де можна прокласти стежки, робити місця ночівлі, етнолокації, оглядові майданчики, а де варто обмежити потоки, щоб не нашкодити сільському господарству чи вразливим екосистемам.

Практика показує, що частину сільськогосподарських земель (орієнтовно до третини) можна обережно включити в маршрути, перетворюючи ферми на агротуристичні точки. Водночас є зони, де потрібен жорсткий контроль навантажень, захист ґрунтів і вод та вкладення в екологічну й

сервісну інфраструктуру [46].

П'ятий - політико-інституційний і цифровий підхід. Це вже рівень «надбудови»: законодавство про сільський туризм, узгоджені дії держави й місцевої влади, програми підтримки, гранти, кредити, а також цифрові інструменти - онлайн-бронювання, інтерактивні карти, віртуальні тури, консультаційні сервіси для садіб і турфірм [1]. Для віддалених сіл це реальний спосіб «зшити» окремі садоби, ферми, малі громадські простори й природні точки в одну зрозумілу для туриста мережу без великих витрат на фізичну навігацію та рекламу. У підсумку видно, що мережа маршрутів і публічних просторів у селі залежить не лише від ресурсів, а й від того, як саме планують територію, яку роль віддають громаді та як балансують між аграрними і туристичними інтересами.

Побудова мережі туристичних маршрутів і пов'язаних із ними публічних просторів тримається на наборі чинників, які можна поділити на загальні (важливі майже для будь-якої території) і специфічні для сільського середовища. До загальних передусім належить ресурсна база - природні, історико-архітектурні, культурні та рекреаційні ресурси, їхня щільність, різноманітність і стан збереженості. Від цього залежить, наскільки маршрут буде насиченим і чи зможе він тримати увагу відвідувача. Не менш важливий туристичний попит і портрет цільових аудиторій: внутрішні й зовнішні туристи, одноденні поїздки, паломництва, сімейні групи, молодіжні походи, вело- і водний туризм. Саме це визначає допустиму довжину, складність і рівень сервісу: десь достатньо кілька годин прогулянки з лавками й навісами, а десь доречний багатоденний маршрут із притулками.

Транспортна доступність і структура вулично-дорожньої мережі задають каркас можливих маршрутів. Наявність доріг різних категорій, громадського транспорту, можливостей для пішохідного і велосипедного руху, безпечних переходів через завантажені траси безпосередньо впливає на конфігурацію мережі. До цього додаються фактори безпеки: якість покриття, крутизна схилів, ризик зсувів і підтоплень, близькість потенційно небезпечних об'єктів. Важлива й організаційна частина - зрозуміла навігація, попередження про небезпечні ділянки, продуманий механізм евакуації у разі надзвичайних ситуацій. Економічні та інституційні умови визначають, чи вийде втілити маршрутні ідеї в життя. Має значення, чи є локальний бізнес, готовий працювати з туристами, чи підтримує ініціативи місцева влада, чи існують у громаді або регіоні реальні стратегії розвитку туризму й просторового планування, а не тільки декларації. Екологічний блок стосується допустимого рекреаційного навантаження, сезонної вразливості ландшафтів, збереження біорізноманіття та мінімізації шкоди від потоку відвідувачів. Для сільських територій до цього набору додається своя специфіка. Низька щільність забудови та великі відстані між селами й окремими об'єктами змушують дуже уважно ставитися до довжини маршрутів, розміщення зон відпочинку, сервісних і евакуаційних точок. Структура землекористування - приватні паї, орні землі, луки, лісові масиви - визначає юридичні умови проходження трас і потребу в домовленостях з власниками та орендарями. Рельєф зазвичай більш виражений: пагорби, яри, долини одночасно створюють сильний видовий потенціал і вищі вимоги до безпеки, доступності та проєктування оглядових споруд.

Клімат і сезонність у селі теж відчуються гостріше: паводки, сезон польових робіт, розкислі ґрунтові дороги, зимова ожеледиця напряму впливають на те, коли й як можна користуватися маршрутом. Важливою стає й внутрішня соціальна структура: чи є в громаді активні групи, локальні лідери, чи готові мешканці брати участь у розвитку маршрутів і догляді за публічними просторами. Обмежені бюджети змушують думати про поетапні, недорогі рішення, ревіталізацію вже існуючих об'єктів, використання локальних матеріалів і праці замість великих капітальних будівництв.

Для українських сільських громад, особливо в умовах війни й майбутньої відбудови, додаються ще й фактори безпеки, внутрішньої міграції та психологічної підтримки. Туристичні маршрути й громадські простори тут можуть працювати не тільки як місце відпочинку, а й як простір зустрічі місцевих і внутрішньо переміщених осіб, майданчик для спільних подій, пункт підтримки локальної економіки.

У підсумку, коли всі ці чинники складені разом, можна проєктувати таку мережу маршрутів і громадських просторів, яка буде цікавою для відвідувачів, але при цьому не «випаде» з повсякденного життя сільської громади й зможе витримувати сучасні виклики, а не ламатися при першій кризі.

Висновки до розділу I

Одна сказати, що ми вже маємо цілісну рамку, з якою далі можна працювати на рівні конкретної сільської громади. З історичної частини видно, як від елітарних подорожей, паломницьких шляхів і Grand Tour усе поступово перейшло до масових, тематичних і культурних маршрутів, де саме історико-архітектурна спадщина стала основним приводом їхати в певне місце. Український досвід показує ту саму логіку, тільки з поправкою на наш контекст: паломництво, курорти, радянські «типові» маршрути, а потім - спроби вибудувати більш живі, локально вмотивовані культурні й сільські маршрути. Звідси перший важливий висновок: навіть невелика сільська громада має право розглядати себе не як «додаток» до великого міста, а як повноцінний носій історій, де маршрут може стати інструментом переосмислення власної спадщини, а не просто способом провести екскурсію.

Другий блок фактично розкладає по полицях, від чого залежить, чи взагалі ця мережа маршрутів у сільській місцевості запрацює. Є базові речі - ландшафт, рельєф, річки, ліси, архітектура, сакральні точки, дороги, транспорт, стан полів і лісів. Є людський вимір - готовність громади, підприємницькі навички, участь у плануванні, здатність домовлятися про проходження маршруту через приватні землі. Є безпековий, екологічний, воєнний контекст, який для України зараз критичний - паводки, зсуви, техногенні ризики, віддаленість, слабкий зв'язок, вплив війни на психологічний стан людей. І є інституційна «надбудова» - стратегії, програми, доступ до фінансування, цифрові інструменти. Разом це дає просту, але жорстку логіку: маршрут у селі не народжується з красивої лінії на карті, він виростає з того, що в людей реально є під ногами, у голові й у гаманці. Якщо ігнорувати хоча б один шар, усе конструкція починає хитатися.

Третій блок додає ще одну важливу деталь - класифікація як робочий інструмент. Ми вже не просто говоримо «маршрут», а чітко розуміємо, що це може бути коротка прогулянка на 30-90 хвилин, денний трек, багатоденна вітка, велопетля чи комбінований варіант із переходами між видами транспорту. Те саме з просторами: центральна площа, сквер біля храму, пришкільне подвір'я, зупинка, набережна - всі вони можуть бути вузлами маршруту, але на різних рівнях і з різним навантаженням. І нарешті - туристичні магніти: природні, сакральні, історичні, промислові, сервісні, оглядові. Для села це особливо важливо, бо один і той самий майдан може одночасно бути й місцем збору громади, і сценою для свята, і точкою старту екскурсії для туристів.

Якщо все це скласти разом, виходить досить чітка картина. По-перше, маршрути для сільських громад варто мислити як «розповідь про місце», де в одну нитку нанизані будівлі, ландшафти, історії та живі практики людей. По-друге, планування має спиратися не тільки на «ресурси», а й на баланс: аграрка, природа, безпека, економіка, психологічні потреби громади й готовність приймати відвідувачів мають бути в одному полі зору. По-третє, класифікація маршрутів, просторів і магнітів - це не суха теорія, а мова, якою можна описати й потім спроектувати мережу під конкретну територію: де доречно робити короткі інклюзивні стежки, де - довші треки, які вузли треба підсилити інфраструктурою, а які краще залишити більш «дикими». Для громад на кшталт Дубовецької це означає, що далі в проєкті можна працювати вже не в режимі «одна стежка до красивого виду», а в режимі продуманої маршрутної мережі. В ній історичні села, сакральні об'єкти, фрагменти старої інфраструктури, природні ландшафти й нові громадські простори будуть зведені в одну систему, де кожен елемент має свою роль: хтось тягне, хтось підтримує, хтось дає

сервіс і безпеку. І головне - ця система повинна працювати не лише на туриста, а й на саму громаду: допомагати краще усвідомити власну спадщину, впорядкувати простір і створити основу для стійкого розвитку після всіх сучасних викликів.

Розділ II Аналіз наукового та проєктного досвіду формування туристичних маршрутів і громадських просторів.

2.1 Теоретичні підходи та наукові концепції формування туристичних маршрутів, громадських просторів і туристичної інфраструктури

У сучасних підходах туристичний маршрут і громадський простір розглядають не як додаток до території, а як окремий шар організації ландшафту з власною логікою, структурою й набором об'єктів [39]. Йдеться про спеціально впорядковану частину сільського чи природного середовища, де природні форми, забудова, інфраструктура й щоденне життя людей мають працювати разом.

Ландшафтно-просторовий підхід пропонує дивитися на територію як на поєднання кількох шарів: природного (поля, ліси, річки, відкриті панорами), культурного (історична забудова, двори, малі архітектурні форми), соціального (традиції, свята, повсякденні маршрути мешканців) [39]. Саме з цих компонентів пропонується «збирати» майбутнє туристичне середовище: стежки, оглядові майданчики, площі, зелені зони, місця зупинок. Маршрут у такому підході не малюють абстрактно, а прив'язують до того, що вже реально існує й має цінність.

Окремий акцент робиться на автентичі: характерні садиби, старі вулиці, фрагменти історичного планування мають не просто зберігатися, а отримувати нові ролі житло для гостей, невеликі експозиції, простори для публічного мистецтва, фестивалів, зустрічей [37]. Через це місце стає впізнаваним: не «універсальне село», а конкретна територія з власною історією, силуетами й символами.

Концепції територіальної ландшафтно-естетики та «нового села» наголошують: сільські громадські простори повинні працювати одразу на кількох рівнях [37]. Вони мають:

1. покращувати повсякденний комфорт мешканців,
2. підтримувати народну культуру й локальні сценарії життя,
3. обережно працювати з історичною тканиною,
4. формувати привабливий туристичний продукт, який спирається на реальні місцеві умови - природу, економіку, пам'ять і символи конкретного регіону.

У міжнародній практиці планування маршрутів і трейлів сам маршрут розглядають як систему з власним життєвим циклом [58]. Перед тим як щось будувати, для нього:

1. формулюють цілі (для кого, навіщо, на який сезон),
2. визначають цільові групи користувачів,
3. зв'язують трасу з документами просторового планування, землекористування й природоохоронними режимами,
4. задають класи складності, стандарти безпеки, орієнтації, інтерпретації,
5. прописують, хто й як буде стежити за станом маршруту, підтримувати інфраструктуру та просувати його в довгостроковій перспективі.

Окремо виділяють партисипативний і стейкхолдерний підхід [47]. Ідея проста: рішення щодо маршруту і громадських просторів навколо нього не можна приймати з кабінету. Їх формують разом із тими, хто реально користуватиметься цією територією. Для цього використовують:

1. воркшопи з місцевими жителями, бізнесом, активістами,
2. роботу фокус-груп,
3. спільне нанесення важливих місць і ресурсів на карту,
4. SWOT-аналіз території,
5. залучення представників різних типів активності (пішохідний, вело-, водний, кінний туризм).

Так збирається досвід реальних користувачів, а на його основі формується мережа пріоритетних стежок і вузлових точок - не вигадана, а підкріплена практикою [47.].

На рівні деталізації теоретичні моделі сходяться в одному: перед тим як креслити трасу, її потрібно «пройти ногами» [58]. Спочатку - читання місцевості:

1. -де найкращі види,
2. -де вода перетинає шлях,
3. -де є ерозійні ділянки й небезпечні ухили,
4. -де люди й так уже ходять, навіть якщо стежка неформальна.

І тільки потім задаються технічні параметри - геометрія стежки, ухили, радіуси поворотів, перетини з водотоками, місця для містків і настилів.

Завдання - зменшити обсяг земляних робіт, здешевити подальше обслуговування, забезпечити безпеку й комфорт руху та не зламати природні процеси на ділянці [[58]].

У підсумку всі ці підходи зводяться до спільного висновку: проєктування туристичних маршрутів, громадських просторів і інфраструктури - це не просто лінія на карті й набір МАФів. Це робота з територією як з ландшафтно-культурною системою, де ландшафтна цінність, локальна культура, участь громади, стратегічне планування та технічні стандарти мають працювати разом. Лише тоді туристичний розвиток може бути сталим і не суперечити інтересам самої території.

2.2 Світовий і вітчизняний досвід проєктування туристичних маршрутів і громадських просторів у приміських територіях [33]. Community Center of Fragrant Lake, Китай

Громадський центр Fragrant Lake розташований у рекреаційному поселенні на північ від Уханя і фактично працює як перше публічне ядро спільноти. Будівля площею близько 2 280 м² зібрана під трьома великими похилими дахами, які формують впізнаваний силует і відсилають до традиційної забудови регіону. Низька поверховість і витягнута форма роблять об'єм радше горизонтальним акцентом, що лягає по лінії озера й лісу, а не тисне на ландшафт своєю масою.

Несуча схема поєднує монолітний залізобетонний каркас із легкою металеву покрівлею, обшитою алюмінієвими та композитними панелями. Стіни й колони працюють разом з великими площинами панорамного скління, де скло одночасно є і фасадом, і світлопрозорою оболонкою. Виноси дахів утворюють помітні консолі, під якими виникають галереї та переходи напіввідкритого типу - це перехідна зона між вулицею й інтер'єром, захищена від дощу та сонця.

Усередині під спільною покрівлею зібрані кілька функціональних блоків: читальні зали, зони спілкування, виставкові простори, зали для подій. Між ними утворюються атріумні порожнини та перехідні простори, де центральний світловий атріум стає ядром руху та природного освітлення. Тераси й оглядові майданчики розгорнуті в бік озера, тож будівля працює як посередник між внутрішнім життям громади й краєвидом навколо.

[54.] Tourist Center of Qionghai National Tourist Resort, Китай

Туристичний центр на вході до західної частини водно-болотного масиву Qionghai поблизу Січана виконує роль основних воріт до курортної

території. Площа будівлі близько 2 980 м², об'єм компактний у плані й витягнутий уздовж схилу. Невелика висота дозволяє центру не конкурувати з природною лінією горизонту, а читатися як частина берегового профілю.

Конструктивно будівля спирається на збірний й монолітний залізобетон, поверх якого сформована складчаста або хвиляста покрівельна плита. Дах плавно піднімається від рівня землі й утворює характерний ландшафтний хребет, що повторює форми пагорбів та мотиви традиційних покрівель. Периметр частково засклений: у зонах виходу до болотних ландшафтів використовують великі скляні поля в металевих рамах, які відкривають види на воду.

Планувальна логіка побудована як послідовний маршрут: від входу та інформаційних зон відвідувач рухається через внутрішні коридори, рампи й сходи до оглядових терас на даху. Піднята покрівля стає прогулянковою поверхнею з видами на болота й озеро, а внутрішні простори - лобі, зони очікування, сервіс - орієнтовані на пейзаж. Таким чином центр одночасно є службовою будівлею й частиною самого туристичного маршруту.

[43.] Lookout Tower Vysoké Pole, Чехія

Оглядова вежа у Vysoké Pole стоїть на підвищенні біля села і працює як вертикальний орієнтир у сільсько-лісовому ландшафті. Висота споруди близько 15 м, площа основи приблизно 16 м², що означає мінімальне втручання в ґрунт. Завдяки невеликим габаритам вежа добре помітна як маркер маршруту, але не вибивається з масштабу навколишньої забудови.

Нижній рівень утворює бетонний цоколь, який слугує масивною опорою. Над ним піднімається дерев'яний каркас із клеєних модринових балок, зібраних у п'ять ярусів і стягнутих оцинкованими сталевими вузлами. Зовнішня оболонка складається з вертикальних рейок, густина яких зростає догори, формуючи ритмічний фасад і частковий захист від вітру.

Всередині розміщено подвійний маршовий сходовий блок, який проходить крізь усі рівні й веде до верхнього майданчика під простою покрівлею. На проміжних рівнях є невеликі площадки для перепочинку та огляду. Напівпрозора дерев'яна оболонка постійно тримає контакт з лісом, а верхній ярус відкриває панораму долин і гірських хребтів.

[60.] Watchtower Einderheide, Нідерланди

Вежа Watchtower Einderheide розташована в лісі поблизу поселення Bergeijk і стоїть на природоохоронній території. Висота споруди приблизно 26 м, опорна площа дуже компактна - близько 20-30 м², тож зона втручання в ґрунт мінімальна. Об'єкт поєднує дві ролі: оглядову вежу для відвідувачів і спеціально спроектоване середовище для кажанів.

Несуча система складається з клеєних дерев'яних колон, закріплених на бетонному фундаменті зі сталевими закладними деталями. Дерев'яний каркас додатково стягнутий сталевими зв'язками, що забезпечує жорсткість на такій висоті та при вітрових навантаженнях. Фасад з термооброблених рейок утворює ажурну шкірку навколо сходового стрижня, пропускаючи світло й повітря. У товщі конструкції закладені ніші різних розмірів і зимова камера в зоні фундаменту - це прихистки для колоній кажанів.

Планувально вежа працює як спіральний маршрут: внутрішні сходи йдуть уздовж каркаса до верхньої платформи. Уздовж підйому передбачені прорізи й вікна в оболонці, через які відкриваються різні ракурси на ліс. На вершині розташована відкрита платформа з круговою панорамою, а сама конструкція залишається прозорою й легкою, не перевантажуючи лісовий пейзаж.

[30]. Abrante Lookout, Іспанія

Оглядовий майданчик Abrante знаходиться на краю крутого обриву на острові Ла-Гомера, на висоті близько 620 м над рівнем моря. Уся ділянка займає приблизно 3 150 м², із яких сама споруда - близько 240 м². Об'єкт поєднує оглядовий балкон, невеликий туристичний центр і кафе, стаючи однією з ключових точок маршруту на плато.

В основі комплексу - масивна залізобетонна частина, на яку спирається консольний об'єм, винесений над урвищем приблизно на 7 м. Підлога, бокові стіни й частина огорожень цієї консолі виконані зі структурного багатощарового скла в металевій рамі. Конструктивна схема з бетону та сталі працює на згин і зсув, забезпечуючи безпечний внос над порожниною.

Планувально будівля складається з внутрішніх приміщень кафе й інфо-зони, що виходять до панорамного засклення, та скляного балкона над прірвою. Маршрут від входу проходить через закритий простір і виводить на прозору консоль, де відвідувачі буквально зависають над обривом. Контраст між важкою кам'яно-бетонною основою і легким скляним виступом підсилює відчуття одночасної безпеки й драматичного краєвиду.

[31]. Belvedere for Koblenz, Німеччина

Белведер біля Кобленца розташований на схилі над долиною й працює як оглядова платформа, вбудована в ландшафтний маршрут. Площа платформи з підходами орієнтовно 120-150 м², конструкція витягнута вздовж рельєфу й має мінімальну товщину в профілі. Об'єкт сприймається як легкий павільйон на межі між лісом і відкритими видами на місто, річку та пагорби.

Статична схема - сталева просторова рама, що спирається на низку точкових бетонних фундаментів на схилі. Несучі балки формують консольний внос за межі природної тераси, створюючи ефект підвішеної платформи. Настил виконаний з дерев'яних дощок на сталевих лагерах, огороження - з тонких металевих профілів, які утворюють легку й майже прозору огорожу.

Планувально це лінійний маршрут із невеликим розширенням у головній точці огляду, де можна зупинитися групою. Відкрита конструкція дозволяє бачити схил і через проміжки в настилі, і збоку, посилюючи відчуття контакту з ландшафтом. Белведер працює як природна зупинка на пішохідних і велосипедних трасах, демонструючи, як простий сталево-дерев'яний елемент може підсилити сприйняття панорами.

[59]. Viewpoint Peñas Llanas, Іспанія

Оглядовий майданчик Peñas Llanas розташований на скелястому пагорбі біля містечка Riáza й відкриває кругові види на долину та гори. Піднята платформа невелика за площею - приблизно 40-60 м², витягнута в плані й піднята над рельєфом. Такий підхід мінімізує дотик до ґрунту й зберігає природну структуру схилу майже без змін.

Несучу систему утворює сталева галерея - підвішений міст, що спирається на тонкі металеві стійки з діаметром, близьким до стовбурів навколишніх дерев. Основний майданчик - консольний міст на двох скельних опорах, піднятий на кілька метрів над схилом. У конструкції використано оцинковану сталь, алюмінієві композитні панелі та дерев'яний настил - матеріали, розраховані на довгу роботу з мінімальним доглядом.

Підхід до платформи організований як піднята галерея, що ніби ковзає між деревами й виводить у крайню точку над долиною. На самому майданчику передбачені місця для сидіння й спостереження, при цьому огороження залишається прозорим і не ріже горизонт. Така схема дає безбар'єрний доступ і водночас максимально береже ґрунтовий та рослинний покрив, перетворюючи об'єкт на делікатну вставку в ландшафт.

[49]. Pustevny Gateway Center, Чехія

Центр Pustevny Gateway розташований у масиві Бескидів на висоті близько 1 000 м і працює як головний вхід до туристичної зони. Площа комплексу біля 450 м², це витягнутий дерев'яний павільйон, що повторює лінію схилу. Низька поверховість і горизонтальна композиція дозволяють йому лягати по рельєфу, не створюючи зайвої домінанті в гірському пейзажі.

Каркас утворений клеєними дерев'яними рамами з великими прольотами, які спираються на стрічкові й точкові бетонні фундаменти, частково заглиблені в ґрунт. Покрівля - дерев'яні панелі на клеєних балках з металевими стиками, поверх яких виконана гідроізоляція і захист від снігу. Фасади поєднують суцільну дерев'яну обшивку з великими отворами, орієнтованими на панорамні види.

У плані центр організований як послідовний перехід від парковки чи нижнього підходу до початку гірських маршрутів. Під великим навісом розміщені каси, інформація, санітарні й сервісні приміщення, далі відвідувач виходить на підняту терасу з видом на долину. Відкрита структура й значні перекриті зовнішні площі дозволяють використовувати будівлю цілий рік як місце збору, короткого відпочинку й орієнтації перед виходом у гори.

[42.] Lookout Tower at Galyateto, Угорщина

Оглядова вежа на Galyateto стоїть на вершині масиву Mátra й є однією з найвищих в Угорщині. Після реконструкції її висота сягає близько 30 м, при цьому площа основи залишається компактною - порядку 25-30 м², тож вежа майже не займає площу вершини. Об'єкт поєднує оглядову функцію з невеликим притулком для ночівлі.

Історичний кам'яний об'єм доповнили новим залізобетонним ядром із трьома невеликими біуаковими приміщеннями. Навколо ядра влаштовано зовнішні сталеві сходи, огорнуті нержавіючою сіткою. Камінь задає масивну базу, бетон - жорстке ядро, сталь - легку динамічну оболонку, яка зв'язує конструкцію в єдине ціле.

Планувально вежу поділено на два пояси: внутрішні укриття в товщі бетону та зовнішній маршрут сходами до оглядового даху. Біуаки мають компактний розмір близько 3,5 × 3,5 м і придатні для короткочасної ночівлі. Зовнішні сходи поступово відкривають панораму, а верхній майданчик дає повний огляд на 360 градусів. Така комбінація робить об'єкт одночасно точкою ночівлі й сильним орієнтиром у горах.

[51]. The Great Synagogue Memorial Park, Польща

Меморіальний парк на місці Великої синагоги в Освенцимі створений як простір пам'яті про зруйновану в 1939 році будівлю та єврейську громаду міста. Площа проєкту близько 693 м², простір організований у межах контуру колишньої синагоги й прилеглої ділянки. Парк відкритий, поєднує меморіальну, громадську й освітню функції.

Основою є поле приблизно з сорока кам'яних плит з пісковика розміром близько 1,2 × 2,2 м, покладених з різною висотою та орієнтацією. Цей нерівний килим натякає на розірвану структуру будівлі й перервані людські історії. Контур фундаменту окреслений тонким бордюром, що відтворює периметр синагоги. Додаткові елементи - кор-тонові лавки, невелика водойма, символічна криниця з фрагментами старої підлоги, реконструйована люстра - закріплені на окремих фундаментах і вписані в кам'яне поле.

Планувально парк складається з вхідної зони, поля плит із маршрутами, кута для експозиції та тихіших місць відпочинку. Стежки прокладаються між плитами й ведуть до ключових акцентів. Відсутність високих парканів і будівель дозволяє простору бути частиною міського життя, але ритм плит, порожнини й різні текстури постійно нагадують про відсутню споруду та її спільноту.

[52.]  **Tour du Mont Blanc (Франція - Італія - Швейцарія)**

Tour du Mont Blanc - кільцевий високогірний маршрут довжиною близько 165 км, який охоплює масив Мон-Блан у трьох країнах. Стежка проходить через льодовикові долини, перевали, скельні пасма й субальпійські луки, постійно змінюючи рельєф і видові осі. Вертикальний профіль різкий, із регулярними підйомами й спусками, тому маршрут поділений на денні відрізки й працює як завершена кільцева гілка в системі альпійського туризму.

Уздовж траси діє щільна мережа притулків і хиж, які формують інфраструктурний каркас маршруту. Їхні конструкції поєднують кам'яні або бетонні цоколи з дерев'яними каркасами й металевими покрівлями, розрахованими на лавини, сніг і вітер. На складних ділянках влаштовано кам'яні сходи, дерев'яні настили, містки, іноді захисні галереї, які фіксують стежку на сипучих чи обривистих схилах та зменшують ерозію.

У містобудівному сенсі Tour du Mont Blanc зв'язує долинні поселення, транспортні вузли, курорти й гірські села в єдиний транскордонний рекреаційний коридор. Села на входах до маршруту отримують імпульс для розвитку готельної та сервісної інфраструктури, а притулки стають невеликими архітектурними островами у високогір'ї. Маршрут задає логіку руху туристів у масштабі всього масиву та впливає на розміщення сервісних точок і природоохоронні режими, показуючи, як інтенсивний туризм може співіснувати з чутливим середовищем.

[50]. Skåneleden Trail (регіон Сконе, Швеція)

Skåneleden - регіональна система пішихідних маршрутів загальною довжиною близько 1 700 км, розділена на кілька тематичних гілок. Стежки проходять уздовж узбереж Балтійського моря та проток, через рівнинні агроландшафти, моренні пагорби, ліси й природні парки. Конфігурація дозволяє комбінувати лінійні, кільцеві й радіальні переходи, часто спираючись на вже існуючі природні коридори й історичні шляхи. Плавний рельєф робить більшість відрізків доступними для широкої аудиторії.

Інфраструктура побудована на невеликих архітектурних об'єктах: дерев'яних укриттях, навісах, оглядових платформах, містках, інформаційних пунктах. Конструкції виконані переважно з обробленої хвойної деревини на легких фундаментах - палях, гвинтових стійках, точкових основах - щоб мінімізувати втручання в ґрунт. На вологих ділянках стежку піднімають на дерев'яні настили, які захищають покрив від витоптування.

Маркування організоване через дерев'яні стовпчики й таблички, вписані в ландшафт без зайвого візуального шуму.

У планувальній структурі регіону Skåneleden працює як зелений рекреаційний каркас, який зв'язує природні парки, села, малі міста та узбережжя. Стежки заходять у міські набережні, парки, приміські ліси, створюючи безперервні осі між забудовою й природою. Уздовж маршрутів формуються вузли сервісу - кемпінги, стоянки, пункти оренди спорядження, що підтримують локальну економіку. Skåneleden показує, як протяжна маршрутна система може структурно впливати на розвиток регіону, не руйнуючи його природної основи.

[20]. Мармароський маршрут (Мармароський масив, Українські Карпати)

Мармароський маршрут проходить по хребту Мармарош уздовж державного кордону, у типовому варіанті має довжину близько 38-45 км.

Рельєф контрастний: глибокі лісисті долини переходять у скельні гребені з різкими наборами висоти, особливо в районі вершини Піп Іван Мармароський. Стежка піднімається з долин річок у зони букових та ялинових лісів, далі - у субальпійські луки й скельні ділянки, формуючи виразний вертикальний профіль і послідовність ландшафтних поясів.

Інфраструктура тут мінімальна й легко адаптована до гірських умов. На перетинах потоків використовують прості дерев'яні чи металодерев'яні містки на кам'яних або бетонних опорах із мінімальною обробкою. Подекуди є тимчасові укриття й дерев'яні біваки на легких фундаментах або камені. У прикордонній зоні розміщені службові будівлі застав - масивні бетонно-цегляні об'єкти, що різко відрізняються від легкого туристичного шару. Маркування здійснюється стійкими стовпами та знаками, розрахованими на суворі погодні умови.

У просторовому вимірі Мармароський маршрут утворює рекреаційну вісь між гірськими селами Ділове, Богдан, Зелене, підштовхуючи розвиток локальних сервісів і зеленого туризму. Архітектурні втручання здебільшого точкові, щоб не урбанізувати високогір'я й зберегти природний характер масиву. Логіка маршруту побудована на зв'язуванні природних вузлів - сідловин, вершин, оглядових ребер - у послідовний ланцюг, який одночасно слугує туристичним коридором і інструментом м'якого освоєння прикордонних територій.

[21]. Маршрут до озера Несамовите (Чорногора, Україна)

Маршрут до озера Несамовите розташований у межах Чорногірського масиву й зазвичай має протяжність близько 14-18 км залежно від точки старту. Стежка виходить із лісолучних долин через смереково-букові ліси до субальпійської зони з полонинами та гребенями. Озеро лежить у льодовиковому карі на висоті близько 1 750 м, оточене крутими схилами й кам'яними осипами, що створює виразний природний амфітеатр. Основна схема руху - радіальна з можливістю далі вийти на головний хребет Чорногори.

Інженерні й архітектурні елементи тут локальні та підлаштовані під рельєф. На ерозійно небезпечних ділянках стежка укріплена кам'яними сходами й сухим муруванням, яке стабілізує ґрунт і керує стоком води. Близьче до озера з'являються дерев'яні настили та оглядові площадки на палях або низьких бетонних опорах. У нижній частині маршруту працюють стаціонарні притулки й турбази типу Заросляк із кам'яно-цегляними або бетонними стінами та скатними дахами на дерев'яних кроквах. Інформаційні стенди й маркери виконані з металу та композитів на металевих чи дерев'яних стійках.

У більш широкому контексті маршрут до Несамовитого є частиною рекреаційної системи Чорногори, що зв'язує кілька вершин, перевалів та озер. Він концентрує туристичний потік до одного з ключових природних об'єктів і впливає на розвиток навколишніх сіл як воріт до масиву. Планувальна логіка підпорядковується орографії: вихід на вигідні гребені, використання сідловин як перевалів, підхід до озера з найбільш безпечного боку. При контрольованому навантаженні маршрут може залишатися прикладом м'якого, екологічно орієнтованого освоєння високогірного ландшафту.

2.3 Пошук та аналіз наукових, історичних і краєзнавчих досліджень, присвячених території Дубовецької громади, зокрема її частинам, що історично входили до складу Галицького, Маріямпільського та Єзупільського воеводства, її історико-архітектурній спадщині, туристичним магнітам та особливостям формування місцевого просторового середовища.

Пошук і аналіз наукових, історичних та краєзнавчих джерел про Дубовецьку громаду були потрібні не тільки для того, щоб розплутати минуле, а й щоб мати міцну основу для майбутньої маршрутно-мережі. Ідея проста: показати села громади так, щоб ними можна було подорожувати - пішки, на велосипеді, авто - і при цьому зчитувати їхню спадщину як послідовність історій і просторів. Для цього проглянуто офіційні історичні довідки, архівні документи, фундаментальні дослідження, старі карти та краєзнавчі видання. Разом вони дали цілісну картину, як ця територія формувалася, і допомогли побачити потенційні вузли та осі майбутніх маршрутів.

Базова інформація про те, коли і як виникли села, яку адміністративну роль виконували, як були пов'язані з історичною Галицькою землею, зафіксована в офіційних описах і матеріалах місцевого самоврядування [14]. Там є перші письмові згадки, особливості заснування, включення в більш політичні й господарські структури. Уже на цьому рівні починають вимальовуватися стартові точки маршрутів: старі центри сіл, давні шляхи, дороги на Галич і сусідні громади. Окремий блок стосується села Дубівці як адміністративного центру: його розташування, транспортних зв'язків, історії об'єднання кількох поселень в одну громаду [26]. Усе це дозволяє малювати майбутній каркас маршрутів як систему сіл і доріг, які історично тримали комунікацію між собою і з більшими центрами.

Наукові праці з історії Галицької землі та архітектурної традиції Русі акцентують на галицькій школі кам'яного будівництва, її прийомах і стилістиці культових споруд [5]. Для маршрутів це важливо тим, що дає можливість включити об'єкти Дубовецької громади у більший ланцюг сакральних і оборонних пам'яток, а не показувати їх як щось окреме. Так формується тематичний напрям - сакрально-оборонна архітектура - де маршрути пов'язують локальні храми, цвинтарі, замкові залишки з ширшим галицьким контекстом.

Матеріали про Маріямпільський замок-палац показують його як типову бастионну фортифікацію, яку дуже грамотно посадили на мис над Дністром [4]. Паралельно там описані й проблеми: погана транспортна доступність, відсутність сервісу, немудрецький стан. Для маршруту це чіткий сигнал: сюди доречно не масові потоки, а більш делікатні рішення - короткі локальні стежки, оглядові майданчики, інформаційні стенди, можливість ненав'язливо побачити фортифікаційний комплекс у зв'язі з рельєфом. Опис структури укріплень - внутрішній і зовнішній оборонні пояси, бастиони, куртини, брами, природно захищені ділянки [28]- дає підстави сформувати окремий фортифікаційний підмаршрут, який зосередиться на читанні оборонної логіки замку.

Дослідження дністровських маршрутів, туристичні путівники й краєзнавчі описи дозволили подивитися на сам Дністер як на історико-культурний коридор [15]. Уздовж ріки століттями тягнулися поселення, сакральні центри, оборонні вузли. У багатьох працях Дністер описують як ріку часу, де нашаровується пам'ять різних епох; авторські маршрути від верхів'їв до гирла показують, як будувати багатоденні подорожі. Ці принципи лягли в основу власної концепції маршруту вздовж долини Дністра в межах громади: ключовими точками стали історичні села, видові майданчики над каньйоноподібною долиною, місця, де концентрується сакральна й оборонна спадщина.

Історико-економічний розвиток окремих сіл, зокрема Побережжя, відновлювався на основі люстрацій, церковних документів і кадастрових описів [24]. Вони дають уявлення про становище населення, податки, систему землеволодіння, межі територій. Старі карти XIX століття зі старим руслом Дністра показують, як зміна течії й повені впливали на дороги, поля, забудову. Для маршруту це готовий матеріал для окремої ландшафтно-історичної ділянки, де можна показати, як ріка буквально перекроювала простір сіл.

Порівняльні дослідження релігійних громад у різних регіонах Східної Європи демонструють, що конфесійні осередки - це завжди окремі просторові ядра з власним внутрішнім устроєм і соціальною структурою [18]. Цей погляд був використаний при інтерпретації локальних духовних центрів Дубовецької громади: храми, монастирі, цвинтарі розглядаються як окремі станції маршруту, де важливо не тільки подивитися на будівлю, а й зрозуміти повсякденне життя спільноти.

Контекст Карпатського регіону додають дослідження, присвячені розселенню в гірських і передгірських зонах, високій частці сільського населення, важкодоступності окремих сіл і ролі культурних маршрутів як інструмента інтеграції у європейський простір [19]. Концепція Європейських культурних маршрутів тут виступає як методологічний каркас: маршрут у межах Дубовецької громади структурується так, щоб показати, як невеликі села над Дністром вписані в ширший галицький та європейський культурний контекст.

Геологічні дослідження Галицького Придністер'я фіксують, що територія громади лежить на стику Східно-Європейської платформи та Карпатського передового прогину [17]. Виходи юрських і крейдових вапняків, неогенові відклади, терасова будова схилів формують

каньйоноподібний характер долини. Ця інформація стала основою для відбору оглядових точок і пішохідних відрізків, де можна вживу показати, як геологія формує рельєф, а рельєф - розташування сіл і сакральних об'єктів.

Комплексне краєзнавче видання про Дубівці поєднує хронологічну історію села з детальним описом сакральної, транспортної та оборонної інфраструктури, доповнене великою кількістю фотографій і карт [23]. Дані про старі й нові мости через Дністер, повені, зміни берегової лінії, дерев'яні церкви, монастирські комплекси, залізобетонні блокаузи біля залізничного мосту дали змогу окреслити кілька тематичних фрагментів маршруту: водний (повені, береги, укріплення), інженерний (мости й фортифікації) і сакральний (мережа храмів і цвинтарів). Особливо перспективними виглядають блокаузи як центри коротких військово-історичних екскурсій з оглядом долини.

Узагальнення джерел показує, що історико-культурний потенціал Дубовецької громади тримається на поєднанні природних особливостей дністровської долини, давніх шляхів сполучення, сакральної й оборонної архітектури, локальних економічних практик та багатозарової пам'яті новітньої історії. На цій основі було окреслено просторовий каркас майбутніх маршрутів: історичні села як опорні пункти, релігійні центри як смислові доміанти, замкові й фортифікаційні об'єкти як візуальні акценти, плюс транспортні вузли й оглядові майданчики як елементи комфортного руху та сприйняття ландшафту.

Окремий важливий напрям дослідження - робота з людьми. Співпраця з мешканцями, місцевими краєзнавцями та дослідниками показала, що без живої пам'яті жодна карта не буде повною. Було проведено низку усних і письмових опитувань, у яких жителів просили описати відомі їм культурні, архітектурні, сакральні об'єкти, локальні пам'ятні місця, легенди й події, що часто не потрапляють в офіційні документи. Завдяки цьому знайшлися маловідомі каплиці, хрести, залишки старих доріг і садиб, які без участі місцевих просто не потрапили б у поле зору. Невелике письмове опитування, де респондентів просили окремо описати культурну, архітектурну й сакральну спадщину свого села, показало ще одну важливу річ: навіть якщо немає наукових статей, у кожного села є свій пласт пам'яті та матеріальних слідів минулого. Поєднання письмових джерел з локальною пам'яттю стало основою для формування маршрутів, які не тільки проводять по розкритих пам'ятках, а й допомагають відчувати унікальність кожного населеного пункту всередині громади.

2.4 Сучасні тенденції розвитку мережі туристичних маршрутів і громадських просторів (на основі аналізу світових та вітчизняних прикладів).

У сучасних підходах до формування туристичних маршрутів у гірських і прибережних ландшафтах все частіше прослідковується одна проста логіка: архітектура не бореться з природою, а підлаштовується під неї, намагаючись мінімально втручатися в рельєф. Якщо подивитися на різні приклади громадських центрів на вході до території, оглядових веж, гірських притулків, меморіальних просторів чи довгих похідних стежок, стає видно, що маршрут уже не сприймають як додаток до об'єктів. Навпаки, його розглядають як повноцінний елемент просторової організації, який задає каркас і впливає на планувальну структуру цілих районів.

Маршрут як просторовий хребет території

У горах туристичний шлях зазвичай чіпляють за природні вузли рельєфу: перевали, сідловини, гребені, старі льодовикові форми. Лінію руху вибудовують так, щоб людина поетапно виходила до оглядових точок, де ландшафт розкривається максимально широко. У цих вузлових місцях логічно ставити оглядові вежі, платформи, невеликі павільйони чи притулки. Маршрут при цьому працює як кільце або як променева структура: денні переходи з ритмом підйомів і спусків, зрозуміла логіка, де зупинитися, де переночувати, де розвернутися назад.

У прибережних і регіональних маршрутах роль рельєфу трохи інша. Тут важливіше не стільки висотні перепади, скільки зміна характеру середовища: міська набережна, дюни, прибережний ліс, поля, природний парк. Маршрут у такому випадку працює як довга зелена вісь, що зшиває між собою міста, села й охоронювані території. Оглядові платформи, невеликі павільйони чи настили над дюнами стають ритмічними акцентами, які ніби кадрують ландшафт і задають послідовність вражень уздовж шляху. Фактично саме маршрут починає диктувати, де з'явиться архітектура, а де працюватиме чиста природа.

Архітектура як легкий дотик до рельєфу

Більшість сучасних оглядових веж і платформ будують за принципом легкого дотику до землі. Це конструкції з невеликою площею опори, на тонких стійках, точкових фундаментах, найчастіше зі сталі або дерева. Такий підхід дозволяє не зрізати схили, не виривати коріння дерев, звести до мінімуму земляні роботи. Підняті галереї й настили над схилами ставлять на стійках, ритм і діаметр яких часто підбирають так, щоб вони нагадували стовбури дерев. У результаті конструкція не виглядає чужорідною, а візуально розчиняється в лісі.

Громадські та туристичні центри, гірські притулки працюють за схожою логікою, але в більш масивному масштабі. Будівлі роблять компактними, всадженими в природні тераси, з дахами, які повторюють конфігурацію схилу. Покрівля тут не просто криша, а частина образу: вона продовжує лінію рельєфу, забезпечує сходження снігу й стік дощової води, не перетворюючи будівлю на чужу доміанту. Архітектура не випирає з ландшафту, а працює в його логіці.

На узбережжі принцип той самий, але інструменти інші: підняті дерев'яні настили на палях, легкі металеві містки, платформи з бетону чи композитів на невеликих фундаментах. Це дає змогу пройти заболочену територію, дюни чи берег без того, щоб усе витоптати і перетворити на суцільну колію. І в горах, і біля води базова ідея одна: не підганяти рельєф під будівлю, а підлаштувати будівлю під рельєф.

Основні типи об'єктів уздовж маршрутів

У більшості реалізованих маршрутних систем можна виділити кілька базових типів архітектурних елементів.

1. Громадські й туристичні центри на входах.

Це своєрідні ворота в маршрут. Вони зазвичай середнього розміру, з комбінованими конструкціями (бетон + дерево або метал) і збирають у собі все базове: інформацію, каси, санвузли, сервіс. Планування таких об'єктів часто побудоване як послідовність напіввідкритих просторів - нависи, тераси, галереї, що проводять від парковки чи зупинки до початку стежки.

2. Оглядові вежі, платформи, консольні балкони.

Це легкі каркаси з дерева чи сталі, іноді з включенням бетону, з мінімумом глухих площин. Вежі мають кілька рівнів, які з'єднані сходами або пандусами, оболонка часто ажурна - з рейок, сітки, металевих ламелей. Платформи нерідко роблять у вигляді консолей, з великою жорсткістю, іноді зі скляними вставками в підлозі чи огороженні, щоб підсилити відчуття висоти і простору.

3. Гірські притулки й хати.

Тут конструкції масивніші: клейова деревина, камінь, бетон, метал. План компактний, нерідко багаторівневий, з чітким поділом на технічні зони, спільні приміщення та спальні. Дах розрахований на великі снігові навантаження, оболонка - на вітер і сильні перепади температур.

4. Меморіальні та громадські простори.

Тут основна робота йде з площиною: настили, ритм плит, бордюри, лавки, невеликі об'єкти. Такі місця можуть одночасно бути простором пам'яті й щоденним парком або сквером, де люди просто гуляють, сидять, спілкуються.

Як формується середовище вздовж маршруту

Якщо дивитися на маршрут не як на одну лінію, а як на середовище, то стає видно ще одну важливу річ - градація відкритості. Закриті об'єми

(туристичні центри, притулки) плавно переходять у напіввідкриті - галереї, навіси, тераси, а далі - у повністю відкриті вежі, платформи, стежки. Так вибудовується сценарій, де людина поступово виходить з обжитого простору в ландшафт, і це відчувається не тільки в карті, а і в тілі - через зміну ступеня захищеності.

Окремий блок - робота з видами. Вежі й платформи ставлять так, щоб вони не просто дивилися кудись на горизонт, а ловили конкретні панорами: гребені гір, долини, вигини річок, силуети храмів чи сіл. Отвори в огороженні, консольні виноси, прозорі матеріали фактично задають напрямок погляду. У багатьох проектах це поєднують з локальною традицією - через форму даху, вибір матеріалу, кольори. Дерево, камінь, кортен, метал з патинуванням, чесний бетон - все це використовують так, щоб воно не виглядало привезеним звідкись, а читалося як продовження місця.

Ще одна характерна риса - мультифункціональність. Одна вежа може бути і оглядовим майданчиком, і місцем укриття від негоди, і носієм інформації, і навіть елементом екологічної інфраструктури (наприклад, місцем гніздування чи сховком для кажанів). Громадський центр - це не лише точка купити квиток, а й простір зустрічей, подій, локальних активностей. Меморіальний простір - не тільки про пам'ять, а й про щоденне використання як парку. Завдяки цьому маршрут не обмежується одним сценарієм, а працює для різних груп людей у різний час.

Що це дає для дипломного проєкту

Якщо звести все до більш прикладного рівня для проєктування, можна виділити кілька опорних тез:

1. Маршрут - це не просто лінія, а структурна вісь.

Від неї відштовхуються рух, розміщення об'єктів, логіка переходів, вузли активності.

2. Конструкції - легкі й адаптивні.

Мінімальний слід у ґрунті, мінімум земляних робіт, максимум поваги до рельєфу й екосистеми.

3. Громадські будівлі й притулки - вбудовані в рельєф.

Використання природних терас, робота дахом як продовження схилу, уникнення агресивних домінант.

4. Кожен об'єкт - не одна функція, а кілька.

Огляд + відпочинок + інформація + пам'ять + локальна активність. Це робить мережу живою, а не мертвою інфраструктурою.

5. Повага до локальної ідентичності.

Матеріали, пропорції, силуети повинні говорити однією мовою з місцевою забудовою, природними домінантами, історією.

6. Маршрут як інструмент м'якого освоєння.

Він має підсилювати локальну економіку, але не вбивати природу, працювати не проти ландшафту, а разом із ним.

У такій логіці маршрут стає не просто туристичною послугою, а стрижнем, навколо якого вибудовується простір - і для місцевих, і для відвідувачів.

Висновки до розділу II

Якщо зв'язати в одне ціле останні чотири блоки, то вимальовується досить чітка логіка, на яку можна оперти весь подальший проєкт.

По-перше, теорія. У підрозділі 2.1 ми по суті домовляємось, що маршрут - це не просто стрілочка на карті, а окрема система. Вона живе в конкретному ландшафті, торкається реальних людей і спирається на вже наявні речі: рельєф, річки, ліс, церкви, старі дороги, господарські двори. Підхід простий: спочатку читати територію (ногами й головою), потім - планувати. Маршрут має проходити там, де вже є сенс і життя, а не «різати» простір абстрактно. Плюс - без людей, які там живуть, жодна теорія не працює: партисипація, спільні карти, опитування, фокус-групи - це не модна вставка, а інструмент, щоб маршрут не був чужорідним.

По-друге, світові об'єкти на маршрутах - від китайських громадських центрів до веж у Чехії, Нідерландах, Угорщині й оглядових платформ в Іспанії та Німеччині. Усі вони показують одну об'єднувальну річ: архітектура має «лягати» по рельєфу й не прикидатися головною. Дахи, які продовжують схил, легкі сталево-дерев'яні конструкції на тонких опорах, мінімальна площа дотику до ґрунту, оглядові майданчики як делікатні консолі - це все про повагу до місця. Об'єкти працюють як вузли маршруту: тут зупинитися, подивитися, перевести подих, отримати інформацію. Але вони не «перекикують» ландшафт, а підсвічують його. Часто один елемент виконує кілька функцій: і огляд, і укриття, і носій пам'яті, і маленький інфоцентр. Це важливо для сільської громади з обмеженим бюджетом: краще один продуманий, багатофункціональний об'єкт, ніж десять випадкових.

По-третє, великі маршрутні системи - Tour du Mont Blanc, Skåneleden, Мармароський хребет, Несамовите. Вони задають масштаб мислення. Тут уже йдеться не про одну стежку, а про каркас, який зв'яже поселення, транспорт, притулки, сервісні точки, природоохоронні зони. У всіх прикладах повторюється кілька ключових моментів:

1. є чітка класифікація маршрутів за тривалістю й складністю;

2. інфраструктура максимально легка й розтягнута: притулки, укриття, настили, містки, маркування;

3. високогірні й чутливі зони не перевантажують капітальною забудовою - там усе точкове й акуратне;

4. маршрут працює і як туризм, і як інструмент розвитку локальної економіки, і як спосіб бережно освоювати територію, а не «закатувати» її в асфальт.

По-четверте, локальний шар - джерела про Дубовецьку громаду. Тут ми з теорії й світових кейсів спускаємось на свою землю. Історичні довідки, карти, геологія, красезнавчі видання, усні оповіді, опитування мешканців - усе це складається у мозаїку: Дністер як історичний коридор, Маріямпіль як фортифікаційний і сакральний вузол, Дубівці як транспортно-адміністративний центр, блокаузи й мости як інженерні магніти, дрібні каплиці, хрести, старі дороги як тихі, але важливі точки пам'яті. Паралельно геологія й рельєф підказують, де логічно робити оглядові майданчики, а де краще навіть не намагатися «випрямити» схил, бо він працює сам за себе.

Як це все сходиться для проєкту Дубовецької громади:

1. Маршрутна мережа має виростати з реальних історичних і природних осей: Дністер, старі дороги на Галич, Маріямпіль, залізниця, кар'єри, лісисті пагорби й прибережні тераси.

2. Вузли - це не тільки «красиві місця», а й живі громадські простори: площі біля адмінбудівель, церковні подвір'я, шкільні двори, місцеві ринки. Маршрут повинен вести повз людей, а не обминавати їх.

3. Архітектура вздовж маршруту - мінімальна за масою, максимальна за змістом: легкі оглядові платформи, вежі, павільйони, меморіал, туристичний центр. Вони мають стати продовженням рельєфу й культури, а не чужим «об'єктом для фото».

4. Класифікація маршрутів за тривалістю й складністю обов'язково - від коротких прогулянок до довших трекінгів, від рівнинних сімейних трас до більш експедиційних. Це не просто технічний поділ, а спосіб показати різні грані території різним групам людей.

5. Участь громади - не формальність. Без місцевих історій, легенд, дрібних каплиць і «своїх» місць маршрут ризикує перетворитися на ще одну типову туристичну пропозицію, яку можна перенести в будь-яке інше село.

Отже, якщо спростити до однієї думки: теорія, світові приклади й локальні дослідження сходяться в тому, що для Дубовецької громади

маршрутна мережа - це спосіб зібрати в одну логічну систему те, що вже є цінним: ландшафт, пам'ять, архітектуру, повсякденне життя й майбутній розвиток. Не вигадати «атракціон», а підсвітити те, що й так працює, і додати до цього акуратний, продуманий архітектурний шар. Розділ III Архітектурно-планувальні принципи та рекомендації щодо формування мережі туристичних маршрутів і громадських просторів у сільських територіальних громадах.

3.1 Принципи включення туристичних маршрутів і громадських просторів у містобудівну та ландшафтно-просторову структуру Дубовецької громади.

Принцип, за яким включається туристичний маршрут у просторову структуру Дубовецької громади, повинен ґрунтуватися на послідовному і ретельному аналізі території, з якими ресурсами, нормативами, перевагами та недоліками можна стикнутися, трасуючи маршрутні розвилки. Перед прокладанням маршруту потрібно проаналізувати історичні справки, довідки, монографії, згадки, а також легенди і виїхати на огляд місцевості, потрібно пройти цей маршрут самому, щоб не наражати людей на небезпеку і оцінити цінність території. На основі цього аналізу формується точка тяжіння, до якої належать туристичні магніти, це місця, які зацікавлюють людей, тягнуть історією, культурою, краєвидом. Для зручності і логічності подальшого розміщення туристичних шляхів доцільно структурувати ці точки на карті і показувати, який зв'язок між ними, наскільки віддалені вони, які масивні і наскільки здалеку їх можна оцінити. Архітектурні менші об'єкти треба дивитись зблизька, кар'єри і природні дива варто дивитись з перспективи, з подальшої відстані, і уже з цим розумінням трасувати маршрут.

До природних магнітів відносяться гори, пагорби, ліси, поляни, водойми, річки та інші елементи ландшафту, що є основою в привабливості неторнутої людиною місцини. У випадку Дубовецької ОТГ є ландшафтний комплекс річкові долини с. Дубівці с. Водники, лісові ділянки з вираженими горами та перепадами рельєфу, як с. Межигірці, с. Лани та Маріямпіль. В таких місцевостях варто прокладати маршрут з порівнянням людини до навколишнього середовища, показувати здалеку, підводити ближче для потрапляння в сам ліс або подорожі по водним ресурсам. Саме через такі простори турист може відпочити, віддихнути та освіжитися, ці об'єкти підходять більш для пішохідних маршрутів або офроуд транспорту, це дозволяє віддихнути, подихати свіжим повітрям, зробити фотосесію чи намалювати пейзаж або просто зайнятись збором грибів або ловлею риби, чи просто побути наодинці з природою. Це все потрібно нанести на карту, так як це є розуміння місцевості для грамотного проведення туриста.

Екологічні магніти пов'язані з різноманіттям флори і фауни і формують інтерес для дослідників та профорієнтованих людей та просто пізнавального туризму. На частині Галичини знаходиться велике різноманіття рослин, зокрема і в Дубовецькій громаді збереглися і примножуються цінні екологічні ресурси, як квіти, ліси, тварини, ґрунти, озера. Велике різноманіття грибних площ, ягідних, ареали окремих видів рослин і тварин, які приваблять і старих, і молодших, але це потрібно враховувати до сезонних етапів маршруту. На етапі логістичного прокладання маршруту варто окреслити ці зони площиною або виокреслити з точними координатами точки з незмінними цінними явищами. Поділити екологічні магніти на стаціонарні дерева, рослини, так і на сезонні - квіти, гриби, тварини, та відмітити їх на карті з подальшим долученням їх у маршрут.

Промисловий туризм це складова таких родючих земель, як Дубовецька ОТГ, багатство природних копалин, родючі землі дозволяють базувати великі підприємства, як господарчі, так і аграрні, і ізюминка це кар'єри з їх ґрунтами. Кар'єри в Дубовецькій громаді відомі на весь Галич, це місце виробітку сировини під різноманітні цементно-шиферні вироби, після добування корисних копалин лишаються кар'єри з різноманітними рельєфними особливостями, які можна і потрібно інтегрувати в маршрут, певно підводячи глядача під об'єкт. Під час добування матеріалу великий шар землі знімається і відкриває археологічний потенціал. Водні ресурси, які вимивають на берег історію, ходить легенда про корабель Дністра, який вимив корабель в с. Маріямпіль. Поля, які дають людям харчування, роботу і безмежні простори аграрного генія. Підприємства сільського господарства та промислові можуть стати організованих екскурсій з подальшим місцевлаштуванням, демонструючи сучасні методи взаємодії людини і природи та сумісного просторового розвитку.

Архітектурно-історичні магніти можна окремо виділити, так як це просторовий хребет маршрутної мережі, тому що він формує інтерес до місцевості навіть при відсутності рельєфу чи іншої домінанти, так як найчастіше саме архітектурний об'єкт несе на собі функцію цінності та емоційного забарвлення місцевості. В архітектурних і археологічних пам'ятках концентрується історія поселення, локальні традиції, моделі господарювання і духовні практики, тому закономірно стає одним з ключових мотивів для відвідування сільської громади, таким магнітом є с. Маріямпіль в Дубовецькій ОТГ. Він може взяти на себе функцію головного туристичного тяжіння, захопити бажуючих приїхати і заманити їх в маршрути, які паралельно існують. У Дубовецькій громаді на основі опитування місцевих жителів, картосхем, історичних справок можна дійти до того, що є не тільки архітектурна цінність, но і археологічна, тому що це колись було князівство, потім це був транзитний шлях через колію, по яким проходили різноманітні грузи. Вигідне розташування території та перехрестні історичні і теперішні шляхи намікають нам на потужну концентрацію історико-культурної спадщини, що проявляється в громадських будівлях СРСР та більш раннього з колією, ДОТом та мостом, який доповнить Маріямпільські цінності, стане основою архітектурного історичного магніту, який захочуть відвідати і мешканці Галича, і іноземні туристи. Саме навколо таких об'єктів доцільно вибудовувати логічне трасування майбутніх туристичних шляхів.

Перед трасуванням цих об'єктів варто розбити її на дві категорії: археологічні знахідки та потенційно цінна архітектура. Археологічні знахідки зазвичай мають розкинутий характер на площині, які ховаються під шаром ґрунту, а в болотах та затоплених місцях - на карті ці місця потребують окреслених контурів з окремо виділеними зонами підвищеними історичними цінностями (як уже розкопані або замчені об'єкти). Архітектурні об'єкти - храми, каплиці, садиби, фрагменти історичної забудови - доцільно позначати точково, як стаціонарні об'єкти, які не є рухомими і не пропадуть, цим ми зафіксуємо місце. За таким принципом на карті утворюються характерні плями, які самі проводять лінію між ними, ураховуючи прибережні дороги, гори і місця добирання до об'єкту. Отже, протрасовуючи ці об'єкти на карті, ми можемо площинно показати археологічні та точково - стаціонарні архітектурні точки тяжіння. У подальшому саме ці точки і вузли слугують маршрутом побудови замкнутого кола на громаді, структурування цих об'єктів дозволить побудувати простір, який інтегрований в спадщину, а не навпаки, які і будуть головним об'єктом туристичної інфраструктури для людей, які хочуть більше історичного контексту або з певних причин не можуть подорожувати висотними об'єктами, як вершини гір.

Релігійні магніти пов'язані з церквами старими і новими, каплицями, намоленими місцями, явліннями та кладовищами, курганами та іншими сакральними місцями - саме ці об'єкти є основою для релігійних паломницьких маршрутів, що в свою чергу є важливим атрибутом нашої культури релігія. Нерідко сакральні об'єкти розташовані на висотних точках, домінуючи над ландшафтом та підкреслюючи свою значимість в панорамі місцевості. Такі точки можуть слугувати як окремий елемент, так і в комплексі з туристичним пішохідним маршрутом, так як паломництво або групове паломництво, де важлива спільна дорога та взаємовідносини між людьми, ці маршрути також можна віднести до сезонних: весна / літо / зима.

Адміністративні магніти включають місцеве управління та органи місцевого самоврядування, центр надання адмінпослуг, освітні, культурні та соціальні послуги для всіх громадян держави. В цих місцях відбувається концентрація населення, їхній лад та життя. Ці об'єкти можуть

використовуватися як стартові етапи подорожі, які вже являють ядро інфраструктури, хоч і на сільський бит: місце зборів, а саме площі, ринки, базари, територія біля храмів, інше.

Оглядові магніти є сукупністю факторів, які ми зазначили: це природа та людина, адміністративність та сакральність, яка в певних етапах формування місцевості відіграла свою роль: в давніших домінанта це сакральна споруда, в радянський період - адмін або культурна споруда, тепер капіталізація на індустріальний лад, тобто виробничі сили. У сучасних урбаністичних тенденціях піднятися на висоту і оглянути місцевість, яка не засмічена багатоповерхівками, безмежними паркінгами, є цінним елементом для туриста, який втомився це бачити на постійний лад. Мета оглядового магніту - побачити розгорнуту панораму ландшафту і сільських невеликих поселень, стає цінністю і мотиватором для відвідування, а рельєф перетворюється з обмеження на одну з ключових переваг території. Таким чином принцип введення туристичного маршруту у просторове рішення громади можна оперти на послідовне виявлення та опис з аналізом класифікації різних цінностей, типів і магнітів, які поділяються на безліч категорій, ці чотири перелічені об'єднуються в логічну мережу, які мають свої зв'язки, що розвиває цінність культурних явищ, економічних, духовних і природних. Карта повинна ґрунтуватися на уже існуючих дорожніх розвилках для здешевлення та уніфікації пересування, але з чіткою ієрархією, яка ділиться за магнітними прив'язками: культурне відповідає за одне село, релігійне - в комплексі, промислове - точкове і інше. Маршрут варто розглядати як оптимізацію вже існуючої інфраструктури з її подальшою модернізацією за теперішніми викликами та тенденціями. Вхідні і вихідні точки в громаду варто розміщати на найбільш доступних та впізнаваних локаціях біля адмінцентрів, зупинок, шкіл, храмів, локальних осередків торгівлі, що в свою чергу забезпечує повноцінність, легку орієнтацію та доступність в разі лиха.

Громадські простори виконують функцію вузлів на протязі всієї довжини, які зупиняють увагу на різних активностях, а проєктовані об'єкти мають стати посередником і створити цілісну картину, павутину, яка підводить одне до одного. Простори - це центральні площі, сквери біля храмів, шкільні подвір'я, громадські двори, це місця з потенціалом для комунікації з населенням, якщо маршрут має бути інформативним, обов'язкове проведення туриста повз ці місця. Принцип маршруту полягає не пройти повз автентичного населення, яке, можливо, не є привабливим, але є частиною існуючого стану, а краще цілеспрямовано направити до них потік відвідувачів для взаємодії, показати їх як локаційний центр, послідовних комфортних точок з перебуванням і розумінням, що цивілізація поблизу з благами інформаційними та сервісними.

Ландшафтно-просторова структура громади це прибережні зони річки, водні долини, вододіли та схили, які вже обрамлені в природні тераси. Уздовж водних ресурсів варто проставляти пішохідні маршрути, які залежать від сезону та приливів і відливів. Хребтові масиви варто оздобити оглядовими доріжками та вежами, які знівають перевагу ухилу землі та зроблять зчитування природних рельєфів не перешкодою, а основою для просторових вирішень, які в свою чергу утворюють осі і візуальне сприйняття території. У містобудівному аспекті всі маршрути узгоджуються з функціональним зонуванням на місцевості: відокремлення від житлових зон, проведення поруч громадські зони, сільського угіддя та виробничими зонами, враховуються природоохоронні зони. Варто уникати конфліктів між туристичним рухом та місцевим, вони мають бути в синергії або обмежені, так само як не перетинатися з прошарками. Маршрутна складова має бути інтегрована в перспективу планування місцевості громади, стратегію її розвитку, програми благоустрою комплексного з поетапним впровадженням туристичного маршруту, який покаже життєздатність таких доріг, чи витримає більший наплив. Поетапне таке введення дозволить спокійно та планомірно інтегрувати таку систему, що пом'якшить акліматизацію доволі важкої і клопіткої справи як побудови дороги і допоможе в логіці розвитку громад.

3.2 Об'ємно просторове вирішення ключових об'єктів туристичної інфраструктури - туристичного центру з різним спектром функцій, типового інформаційно сервісного МАФу як прихистку, зупинки і перевалу, оглядової вежі, меморіального комплексу та оглядових платформ, що базуються на особливостях рельєфу.

Об'ємно просторове вирішення ключових об'єктів туристичної інфраструктури в межах Дубовецької громади базується за принципом розуміння того, що туристичний маршрут не може існувати ізольовано від системи сервісу, захисту та орієнтації відвідувача. Маршрути доцільно прокладати переважно по вже існуючих дорогах і стежках користування, оскільки саме вздовж них історично формувалися більшість громадських просторів, об'єктів спадщини та повсякденних практик використання. Водночас низка важливих місць може бути віддалена від основних шляхів, вимагати спеціального підходу маршруту або здатна відігравати роль візуального й смислового навантаження маршруту. Саме для таких ситуацій потрібні ключові об'єкти туристичної інфраструктури, що працюють як вузли маршрутної мережі та її впізнавані домінанти. Світовий і вітчизняний досвід дозволяє виокремити та сформувати чітке бачення базових типів таких об'єктів, актуальних і для Дубовецької громади: туристичний центр як це ядро й потенційна стартова чи фінішна точка мережі; інформаційно сервісні МАФи як модульні елементи прихистку, зупинки й тимчасового сервісу; оглядові вежі як вертикальні домінанти та елементи орієнтації в просторі; меморіальні комплекси як просторове рішення історичної пам'яті; оглядові платформи, інтегровані в рельєф, що забезпечують доступ до панорамних видів та інклюзивність пересування для старших, дітей, обмежених людей.

Туристичний центр

Туристичний центр доцільно формувати як багатофункціональний об'єкт, що одночасно обслуговуватиме і місцеве населення, і відвідувачів. Об'ємно просторово це має бути окремо виокремлена будівля або невеликий комплекс будівель, інтегрований у структуру центрального громадського простору доповнювати його та гармоніювати не боячись зміни функції а пристосування до потреб. В склад такого центру можуть входити: бомбосховище як необхідний елемент безпекової інфраструктури, що в мирний час здатен виконувати функції експозиційного чи культурного простору, магазин із локальною продукцією та сувенірною лінійкою, ресторан або кав'ярня з акцентом на автентичну кухню, а також блок готельних номерів для розміщення туристів, які планують триваліше перебування та глибше занурення.

Об'ємно просторове рішення туристичного центру повинне забезпечувати виразну, але не надмірну домінантність на території громади, вона має формувати чітке фасадне рішення на сторону громадського простору площі, майдану, мати зручні підходи з основних напрямків маршрутів та транспортних зупинок які є неподалік. Внутрішня структура об'єкта орієнтується на логіку руху відвідувача: від вхідної групи з інформаційною зоною та навігацією до громадських приміщень магазин, ресторан, виставковий зал за потреби, далі до готельної частини. Головна ідея полягає в тому, щоб туристичний центр має закривати базові потреби користувачів маршруту і одночас створював додаткові можливості для працевлаштування та економічного розвитку місцевих жителів та їх благополуччя.

Інформаційно сервісні МАФи

Концепція МАФів у даному випадку базується на розробці типового рішення, яке може підлаштуватися та адаптуватися до різних умов і сценаріїв використання. Об'ємно просторово типовий модуль доцільно проєктувати як компактну, конструктивно просту споруду, що забезпечує мінімально необхідний об'єм для прихистку, очікування, короткочасного відпочинку та, за потреби, розміщення невеликої торгової точки яка сприяє вузлу на шляху маршрута та заставляє підсвідомо пройти повз нього.

Такий МАФ може працювати в кількох режимах: як укриття й місце перепочинку на гірських ділянках маршруту з більш вільним внутрішнім простором і підвищеною антивандальною стійкістю щоб забезпечити споруду довговічністю та розумінням того що інфраструктуру захочуть

знищити, як зупинка громадського транспорту на ділянках, наближених до сільської забудови; як невеликий торговий павільйон у зонах стику маршруту з населеними пунктами, що допоможе сільським жителям вийти на конкурентний рівень з місцевими крамничками. Типовість рішення дозволяє здешевити будівництво та експлуатацію, забезпечити впізнаваність форми в межах усієї громади й водночас адаптувати зовнішнє оформлення до навколишнього середовища яке не може бути дизгармонійним. Через варіації матеріалів, орнаментальних мотивів і деталей фасаду МАФ може відобразити культурні особливості конкретного села, при цьому залишаючись частиною єдиної системи туристичної інфраструктури.

Оглядові вежі

Оглядова вежа являється не менш важливим елементом у структурі туристичного маршруту, особливо в умовах пересіченого рельєфу, який може перекивати собою не висотні споруди. Її основне завдання надати можливість безпечного огляду навколишнього середовища з висоти, розкрити панораму території та сформувати додатковий візуальний акцент на місцевості, підкріпити сильні сторони і замаскувати слабкі. Об'ємно просторово рішення являє собою вертикальний об'єкт змінної висотності, параметри якого залежать від конкретних рельєфних умов розташуванні на схилі гір, чи в низовині, доступність підходів, має бути першочерговим завданням наявність оглядових перспектив та безпеки. Планувальне рішення оглядової вежі логічно вибудовувати як послідовність вертикального підйому з проміжними майданчиками та кінцевою оглядовою платформою яка уже і дає фінальну точку огляду. Логічним є двоярусне вирішення верхнього майданчика, яке дозволяє розвести потоки відвідувачів і забезпечити одночасне перебування більшої кількості людей без перевантаження одного з рівнів. Фасадне вирішення має бути стриманим, монолітним за сприйняттям, але обов'язково впізнаваним вежа виконує також роль орієнтира як маяк у просторі й допомагає туристам краще орієнтуватися в маршрутній мережі.

Меморіальний комплекс

Меморіальний комплекс на маршруті виконує не лише інформаційну, а й емоційну функцію. Він нагадує про важливі історичні події, складні періоди минулого та стійкість мешканців громади. Для Дубовецької громади планування меморіалу спирається на історичні джерела та документи, пов'язані з діяльністю ОУН і УПА другій світовій війні. Основою композиції є хрест на честь полеглих за Україну. Біля нього розміщуються меморіальні плити, встановлені під кутом 45°. Такий прийом робить простір виразнішим, додає динаміки та природно спрямовує погляд до хреста. Форма хреста узгоджується з місцевою церковною традицією, щоб комплекс органічно вписувався в духовний контекст громади. Оптимально розташувати його біля зручного для пішоходів і транспорту перехрестя в центральній частині, доповнивши територію простою парковою алеєю для спокійної ходи й зупинок, як елемент акраційної складової. Об'ємно-просторове рішення будується на одній головній осі від входу - простір веде до хреста, а меморіальні плити групуються відносно нього і ніби підводять. Завдяки цьому хрест чітко читається як головний акцент у всій композиції і закриває запит на меморіальний об'єкт.

Оглядові платформи як елементи рельєфного мосту

Оглядові платформи, інтегровані в рельєф, виконують подвійну функцію а саме забезпечують доступ до панорамних видів і водночас полегшують подолання значних перепадів висот. Особливо це актуально для підходів до верхніх частин схилів, вершин пагорбів або бортів кар'єрів, де традиційне сходове рішення може бути надто складним для людей старшого віку, дітей чи маломобільних груп. Тому доцільно формувати пандусні системи з невеликим ухилом, які працюють як своєрідний міст або трамплін не в довжину, а у висоту.

Такі платформи можуть проектуватися на основі модульного принципу. Базовий модуль враховує ширину і висоту схилу, крок опор і допустимий ухил. Послідовне компонування модулів дозволяє адаптувати елемент до різних рельєфних ситуацій, спрощує проектування й будівництво, а також підвищує уніфікацію конструктивних рішень. Об'ємно просторово оглядова платформа сприймається як легка конструкція, що дублює рельєф, частково відриваючись від схилу й відкриваючи нові візуальні перспективи. Водночас вона скорочує окремі ділянки маршрутів, дозволяючи не обходити гору з боку, а підніматися на її вершину більш прямим і доступним шляхом.

Узагальнюючи, об'ємно просторове вирішення туристичного центру, інформаційно сервісних МАФів, оглядових веж, меморіального комплексу та оглядових платформ у Дубовецькій громаді спрямоване на формування цілісної, впізнаваної системи туристичної інфраструктури. Ця система підтримує логіку маршрутної мережі, пов'язує її з містобудівною та ландшафтною структурою та водночас враховує потреби різних груп користувачів від місцевих жителів до паломників, сімейних туристів і дослідників.

3.3 Архітектурно планувальна організація громадських просторів і вузлових точок маршрутної мережі (зони відпочинку, оглядові майданчики, сервісні точки, громадські осередки активності).

Громадські простори й ключові точки маршрутів у Дубовецькій громаді це місця, де туристичні шляхи перетинаються з повсякденним життям сілі дозволяють відчувати їх але з нотою архітектурної та культурної спадщини. Для туристів це зупинки, орієнтири, місця відпочинку й огляду. Для місцевих мешканців знайомі простори: площі біля сільради, сквери біля храмів, шкільні двори, території біля магазинів і зупинок а для туристів нові місця точки дотику з новим. Такі точки стають спільним простором для мешканців і відвідувачів, тому маршрут сприймається як послідовність живих місць, а не просто лінія на карті.

Планування маршрутів спирається на існуючу дорожню мережу яка утворилася за допомогою найкоротшого супротиву, ці стежки найоптимальніші для місцевості так вони є не штучними. Виділяються ділянки з інтенсивним рухом вантажного транспорту: під'їзди до ферм, кар'єрів, промислових підприємств які базуються в селі. Важливою лінією є залізниця: вона і транспортний ресурс, і помітний орієнтир у ландшафті. Пішохідні та велосипедні маршрути намагаються відводити від небезпечних доріг або перетинати їх у небагатьох, добре організованих місцях знімаючи навантаження на промислові та навантажені дороги. Автомобільні екскурсійні маршрути можуть частково користуватися такими дорогами, але поза піковими годинами руху.

У структурі маршрутів виділяють кілька типів вузлів: стартові й фінішні точки; проміжні зони відпочинку; оглядові майданчики; сервісні пункти; громадські осередки активності; місця, де перетинаються кілька маршрутів. Їх варто прив'язувати до реальної структури села: вуличної мережі, центрів, храмів, шкіл, адміністративних будівель, берегів річки, панорамних підвищень. Початок і кінець маршрутів логічно розміщувати біля туристичного центру де є зупинки, адміністративного ядра варто прорахувати всі точки попадання в саму громаду існуючою транспортною павутиною скільки є в'їздів та виїздів. Проміжні точки біля цікавих природних та історичних об'єктів.

За довжиною можна виокремити короткі прогулянкові маршрути на кілька кілометрів які охоплюють не всю громаду а лише одне з сіл, середні односторонні приблизно 8-15 км та довші, розраховані на триваліший перехід. Для коротких маршрутів достатньо мінімального набору зупинок і сервісу. Середні й довші потребують більшої кількості зон відпочинку, оглядових точок, укриттів від негоди та місць доступу до води й харчування.

Малі архітектурні форми й типові МАФи працюють як орієнтириале на рівнинних частинах на рельєфі потрібні домінанти такі як оглядові башні. Оскільки частина маршрутів проходить через ліси, поля та малозаселені ділянки, опорні точки розташовують так, щоб людина завжди мала в полі зору наступний орієнтир на розумній відстані. Маршрути не повинні надто віддалятися від зон, де можна отримати допомогу, повернутися

до транспорту або сховатися під час негоди. Зони відпочинку та оглядові точки розміщують ритмічно вздовж маршруту, особливо там, де підйоми складніші або є цікаві види маршруту має формувати таку структуру біля проєктованих об'єктів як радіус який має опоясувати всі форми розуміти якщо пішов не в ту сторону, рано чи пізно ти маєш наткнутися на об'єкт. Враховують сонце, вітер, наявність тіні чи можливість її створити озелененням або перекрити формою. Оглядові майданчики орієнтують на долини, панорами сіл, силуети сусідніх гір, лісові масиви, висотні споруди як бані церков. Вони мають мати безпечні огороження, місця для сидіння та огляду, можливість зробити фото й не заважати руху інших.

У Дубовецькій громаді зони для зупинок і огляду додатково підбирають з урахуванням висот і мікроклімату. На вищих відмітках повітря прохолодніше й прозоріше тут доцільно влаштовувати панорамні точки для літніх прогулянок і довших трекінгових маршрутів. На відкритих підвищеннях, де сильніший вітер, потрібні насадження та невеликі укриття. У нижніх, більш вологих ділянках ближче до Дністра легкі, добре провітрювані конструкції з тінювими навісами. Формування зон відпочинку та оглядових точок у Дубовецькій громаді також базується на аналізі висотних перепадів та мікрокліматичних умов тобто вологості. На височинах орієнтовно 350-419 м повітря є більш прохолодним і прозорим, характерна менша вологість та кращі умови для літнього трекінгу - тут доцільно розміщувати оглядові майданчики з максимальним розкриттям панорам. У середніх висотах (приблизно 300-350 м) та на рівнинних підвищеннях (250-300 м) відчувається сильніший вітер і сухіше повітря, що потребує врахування захисту від вітру й сонця за допомогою озеленення та невеликих укриттів. У низовинах (198-250 м), ближчих до Дністра, вищі показники вологості, частіші тумани й паркість у літній період, тому тут зони відпочинку мають передбачати достатній простогін, легкі конструкції та тінюві навіси, а оглядові точки прив'язуються до місць із кращою природною вентиляцією з урахуванням прибережних зон та минулих заплень.

Сервісні точки й осередки активності зосереджують ближче до центрів сіл та в місцях перетину маршрутів. Тут можуть бути зупинки, МАФи з торгівлею, місця для ярмарків і презентації місцевих продуктів. На віддалених і складніших ділянках довших маршрутів сервіс зводиться до простих, міцних укриттів від дощу та сонця. Загальний принцип: що більша довжина й складність маршруту, то насиченішим має бути сервіс у його вузлових точках від розширеної програми в центрі до простих, але впізнаваних елементів на периферії.

Громадські осередки активності площі перед адміністративними будівлями, церковні подвір'я, пришкільні території, невеликі ринкові майданчики стають місцями проведення ярмарків, свят, фестивалів. Через них маршрути природно входять у повсякденний ритм села, а існуючі простори отримують додатковий зміст без радикальних змін. Архітектурно-планувальна організація таких вузлів спирається на кілька прийомів: розділення транзитних шляхів і зон перебування; використання малих форм як впізнаваних елементів маршруту, вітрозахисту та приємного фону; продумане освітлення у вечірній і нічний час; проста навігація стенди, вказівники, маркування на покриттях і опорах. Обов'язково враховуються принципи безбар'єрності: зручні пандуси, безпечні маршрути для дітей і маломобільних людей, контрастні елементи для людей з порушеннями зору, захист від опадів і перегріву. У результаті формується зрозуміла й зручна система громадських просторів уздовж туристичних маршрутів Дубовецької громади.

3.4 Принципи інклюзивності, безпеки та універсального дизайну при формуванні туристичних маршрутів і пов'язаних з ними громадських просторів у сільському середовищі.

Розуміючи принципи інклюзивного підходу до маршруту, можна дійти висновку, що в ньому повинні вміщатися пару характеристик, такі як безпека та універсальність дизайну, які повинні доповнювати громадський простір. Проєктування маршруту в свою основу має покласти розуміння різниці поколінь, стану здоров'я, фінансових і психічних показників, в яких має бути доступність та зрозумілість. Йдеться не лише про фізично витривалих туристів, спецтехніки чи веломарафонців, але й простих людей, старшого віку, інклюзивних, дітей та хворих, які приїжджають відпочити фізично і духовно. Маршрут не має нести випробування, хоча це можливий елемент в його списку.

Отже, також вимогою є три основні фактори: інклюзивність - доступність мас, універсальність - ергономіка і ключове - безпека, як і психологічна, так і фізична. Проводячи аналіз рельєфу місцевості, перегляд карти та виїзду на місцевість, щоб оцінити в реальному часі стан перепадів, можна дійти до такого розуміння, що села Дубівця, Тустань, Водники - це здебільшого рівнинні або слабо хвилясті території, де сконцентрована більша частина економічної та адміністративної функції. В цій частині простіше розмістити зони, де економічніше та логічніше розмістити інфраструктурні елементи, які мають більше націлення на слабших і простіших відвідувачів, які хочуть ознайомитися. На таких територіях легше розмістити інклюзивні об'єкти, їх дотримання та уникати антивандального мінімалізму. Тут важливо грамотно проаналізувати дорожньо-транспортну ситуацію, відокремити або перенести рейси до промисловості, варто. Центральна частина маршруту має дати можливість гідно пересуватися ветеранам, інвалідам, старим людям та дітям, мамам з колясками.

Більшість покриття в цій зоні має бути більш рівним, без перепадів та уникнення сходинок по можливості, також важливо передбачити інфраструктуру в центрі скупчення людей, забезпечити пониження бордюрів та неслизьким покриттям - це доволі потрібні речі, про які не варто забувати. У місцях відпочинку доцільно передбачити місця очікування, накриття від зовнішніх факторів, таких як вітер та дощ, сніг і негода в цілому. На поміч нам приходять карта з розміщенням інфраструктури наявної, де ми бачимо прогалини і куди ми можемо розмістити пропонувані МАФи, які розрізняються своєю комплектацією. Туристичний центр має розміщуватися в серці маршруту, так як там повинна бути інфографіка і роз'яснення варіативності пересування по пропонуваному маршруті. Опіраючись на нормативну базу, слід пам'ятати про зручність і головний акцент інклюзивності саме для центрального об'єкта: в ньому передбачені такі речі, як читабельний шрифт, легка доступність, протипожежні норми, ліфти, прості і інтуїтивно зрозумілі схеми.

На етапі проєктування варто підходити з точки зору організаційних рішень, таких як: стається лихо, який метод пошвидшої ліквідації цього становища. Методом дослідження питання і аналізу можна дійти до такої думки, що потрібно виявити і передбачити більшість непередбачуваних ситуацій. З передбачуваних - це природні явища, такі як рельєфи, перепади, річки, болота, луги, звірі та інші небезпеки флори та фауни.

Найнебезпечніша рухома стихія, яка зносить і дерева, і об'єкти, - це вода. Вона поблизу прибережних сіл, які знаходяться ще й у низовині місцевості: Тустань, Дубівці, Водники. На картосхемі небезпеки показані зони затоплення 2008-2010 років, тенденція така, що ці села топять кожні 5-7 років.

Наступні небезпеки - це людські фактори, а саме промислово-виробничі об'єкти. Вони експлуатують важку техніку: грузові машини, машини перевезення сільського скота та зрублених дерев, поставання газу та ПММ. Ці дороги варто або переназначити на нічну експлуатацію спецтехніки, або винесення окремих маршрутів, якими можуть зайнятися логісти для скорочення маршруту та економії палива, тому що ця проблема є наявною, і багато місцевих жителів жаліються на це.

Дуже важливим і немало гучним є фактор кар'єрів, які видають голосний звук при добуванні корисних копалин та є доволі сильним подразником, хоча і з своїми плюсами, такими як відлякування диких тварин. Отже, в зоні вібрації, а вона становить 300-500 метрів, - сильна ударна хвиля, 1-2 км - легка, але відчутна, 2-3 км це остаток вибухової хвилі, які все одно спричиняють коливання ґрунтів, підземних пустот та можливість обвалу гірських порід, зсувів. Ще одним елементом небезпеки є ферми, які розміщуються на території громади, - це забруднення стічних вод та спалення мертвих тварин, які призводять до неприємного запаху або можливої антисанітарії. Не варто забувати за віддаленість

певних сіл, такі як Кінчаківський сільський округ, в ньому є точки, де не ловить мобільне покриття, зв'язок є слабким і непостійним. На карті показані зони з покриттям найбільших операторів України. В селі Кремидів, Озерце бувають режим зв'язку (Е), в кращому випадку (Lte) для цих ділянок варто забезпечити кращу орієнтацію та частіше розміщення архітектурних форм. Варто зазначити, що це доволі серйозна проблема для навігаційних систем (ДЖПС), так що транспортно-велосипедні маршрути мають бути враховані в цій зоні небезпеки.

Зсувні небезпеки це лісисті, подалеку болотні місця, і варто розуміти, що в них певні процеси, які є віковими: зсуви, опади та інше. Об'єкти проєктування мають бути стійкими до таких викликів та, по можливості, уникати і ставити об'єкти архітектури, такі як башні оглядові і оглядові площадки, тільки якщо це виправдовує ризики. Підбиваючи підсумки, можна дійти до логічного питання використання електроенергії на віддалених об'єктах, це альтернативна електрика сонячні батареї, які дозволять за сутки накопичити електрику для освітлення в темний період доби, але, вирішуючи цю проблему, ми натикаємось на вандалізм, який спричинений бідністю населення. Вандалізм - поняття відносно, його варто уникати мінімізацією цінних ресурсів на об'єкті та простотою форми або дешевизни матеріалу, і ця проблема вичерпає сама себе.

Принцип побудови універсального дизайнерського та планувального рішення повинен виходити з ергономічного пояснення та доступності верств населення від малої до великої. Зрозуміти, що ціль досягнута, можна, проаналізувавши, чи підходить дане рішення як для профільних спеціалістів, так і для аматорів або людей, віддалених від специфіки експедицій, подорожей чи дослідницько-археологічних цікавинок. Цей принцип стосується як туристичного центру, так і МАФів, доріг. Взірцем інклюзивності, його «лицем», має бути туристичний центр, де чітка градація на потреби та їх рішення від бомбосховища до готельних номерів для людей з обмеженнями. МАФи в центральній частині дороги, де межують з потоком населення з доволі тісним графіком, мають нести на собі більше інклюзивне навантаження, так як інклюзивна людина або пенсіонер мало ймовірно захоче піти важким, рельєфним, довгим маршрутом. Навіть якщо так, нам потрібно передбачити таку можливість і розмістити сітку інклюзивних МАФів, їх розміщення допоможе простіше адаптуватися, краще чути себе у безпеці та закрити потреби сховку від стихій.

Оглядові вежі, конструкція з невід'ємними перепадами висот, має враховувати бажання людей забратися на верхівку, де знаходиться панорамний вид, а отже, нам потрібно забезпечити пожежні норми та доступність ліфтової частини об'єкту. Оглядові платформи мають згладжувати перепад для доступності маломобільних, розвантажити стопи від нерівних лісних поверхонь, забезпечити тримання зсувних порід, бути для них каркасом, який інтегрований в середовище з подальшим поглинанням його живністю та екофлорою, як мох, малі рослини, кущі, що поєднає природу з штучними об'єктами.

В комплексі це рішення відповідає на питання принципів інклюзивності, безпеки та універсального дизайну, і врешті ми отримуємо: формування маршруту, яке обходить ризики, дозволяє бажаним побачити красу сіл та природи, розвантажити дорожні шляхи та покращити інфраструктуру місцевим жителям. Така система дозволяє одночасно підтримувати туристичну активність, забезпечити комфорт і гідність пересування маломобільних, зробити більш дружнє становище для іноземних туристів зрозумілим універсальним маркером, як картографія і показ на них небезпеки.

3.5 Узагальнення архітектурно планувальних принципів та формування логічної моделі маршрутної мережі з обґрунтуванням бачення і класифікації запропонованих маршрутів.

Базуючись на дослідженнях та логічному підході до проєктування маршрутної дороги в Дубовецькій громаді, є уніфікована класифікація туристичних маршрутів, яка охопить різні верства населення, підготовки та інтересів. Вона має опиратися на такі принципи, як вік людини, стан, зацікавленість, довжина можливого перебування, спосіб подорожування та виділити окремих етап (%) як метод підсвідомого заохочення до зібрання (%), перетворюючи маршрут на гру або квест, який стане цікавим і для молоді, і для старших.

У світі є п'ять класів подорожі:

Short trail, Medium trail, Long trail, Full trail, Multi day.

На всіх маршрутах варто описати дистанцію та час проходження, опираючись на середньостатистичні показники пересування людини. Щоб утворити більшу квестову частину, варто розділити маршрут на категорії: маршрут і доповнений, завдяки цьому ми зможемо зацікавити людей психологічно, опираючись на допитливість, покажемо більш важкодоступні або небезпечні місця.

Розберемо кожний маршрут по кілометражі та часу, потратеним на його проходження:

1. Short trail - орієнтовно 5 км, який проходить по центральній частині громади, затрачується від 30 до 90 хв.
2. Medium trail - близько 12 км з орієнтовною тривалістю в 2 до 4 годин подорожі.
3. Long trail - від 20 км з тривалістю від 4 до 8 годин, це уже вищий рівень, кожна людина сама оцінює свої сили на проходження маршруту.
4. Full day trail - приблизно 30 км з тривалістю 6-10 годин, для таких людей треба зазначити потрібність спецобладнання, палаток, обігрівів, сухпайків та обладнання до спецтехніки та тек взуття + передбачити ночівлю.
5. Multi day trail - 40-45+ км, професійні експедисти та дослідники з всім потрібним спецобладнанням, профільною одежою та спорядженням, передбачити місця для сну, перебиття на місцевості та дослідницькі маршрути флори, фауни або каньйонні експедиції від 2 днів до 10 днів. Ці норми опираються на середньостатистичні маршрути Європи, які можуть прижитися в нас, так як вони стандартизовані і перевірені, не підготовлених туристів не допускати до таких довготривалих чи небезпечних маршрутів, а зацікавити їх максимум денними. Це стосується пішохідних маршрутів або паломницьких, які можуть подорожувати до культових місць, визначити цінних ікон або, в нашому випадку, Маріямполя.

На карті слід відзначити спеціальним знаком рекомендовані маршрути, у нашому випадку це рівнинна частина громади: с. Тустань, с. Дубівці, с. Водники. Тут простіша і більш доступніша інфраструктура, доступи, краща комунікація і невеликий список туристичних магнітів. Отже, в цей процент варто вкласти маршрути тривалістю 30-90 хв, довжиною до 5 км; середній - 2-4 години з довжиною 6-12 км; та довгий з ночівлею в туристичному центрі - це маршрут денний в 4-8 годин, довжиною в доволі значущу цифру 12-25 км, після цього можливо заночувати в готелі і повернутися до буденності. Пропоновані інші маршрути опираються на такий самий принцип, самий довгий і більш експедиційний - це маршрут повне коло по селі з зупинкою в с. Кінчаки, так як там більший рельєф, більше флори і фауни та більш важкіший об'єкт, який сприяє цілеспрямованості подорожі, а не просто відпочинку.

Аналогічний підхід можна використати для вело- та автотранспорту з поміткою спецтранспорт, так як далі від центру громади дорожнє покриття змінюється і залежить від пори року, наскільки вона є прохідною. Для звичайного відвідувача хватить відстані в 15-35 км, це приблизно від 1 до 3 годин подорожі на велотранспорті, за цей час можливо об'їздити доволі велику кількість населених пунктів; для довгих - це 35-60 км з часом в 4-8 годин, що є тривалим і непростим заїздом, після якого повинен зустрічати МАФом або туристичним центром.

Для автомобілей є 2 категорії: офроуд, самий цікавий, який проходить по болотній місцевості, висотам, це для автомобілей з підвищеною прохідністю, і ці маршрути можна віднести до сезонних; та проста подорож на авто, яка плавно підведе до тих самих зон, що і пішохідні.

Прикладом є короткі поїздки в 10-20 км, а це приблизно 20-40 хв; для Medium scenic - 20-50, це час в 40-90 хв; та повільна поїздка - це 50-120 км (1,3 години до 4 годин) з можливістю перетікання в іншу подорож, наприклад, як у нашому випадку, до сусіднього Галича, що дозволить

інтегрувати маршрут в широкий туристичний пояс.

До сезонних можна віднести весняні і осінні затоплення, які впливають на офроуд-маршрут для авто і велотранспорту, та туризму по Дністру: заплив на байдарках, короткі 3-6 км (1-1,5 години), середній (7-12 км) - це від 2 годин, залежно від течії, до 3 годин; та повні 12-20 км, що забере приблизно від 3 годин і більше. Це проектні частини, які враховують більш екстримальний і більш вузьконаправлене проведення часу і проходило аналітику з такими бажаними, цим ми підніmemo інтерес, забезпечимо безпеку, так як це будуть контрольовані маршрути з наглядом та потрібною інфраструктурою та перші з таким обширним поясом розваг.

Таким чином, інформаційні шкали будуть показувати і нести інформаційне навантаження та розуміння відвідувача у своїй спроможності подолати такі довжини. Вони дозволять системно тип пересування, довжину до тривалості маршруту з його функціоналом та рівнем підготовки, який буде вимагатися для проходження, а також слугуватиме картою різних типів зацікавленості подорожі по громаді.

Висновки до розділу III

Підсумовуючи 3 розділ, ми можемо дійти висновку, що в розробці і проектуванні споруд та об'єктів, прокладання туристичного маршруту лягає на пару основних принципів, а саме: безпека і інтеграція в уже існуюче середовище без серйозних змін в дорожній розвідки, а тільки оптимізація та логічне зведення магнітних точок між собою. На основі європейського досвіду можна дійти висновку, що оптимальним вирішенням є створення п'яти типів маршруту - це від коротких до тривалих багатоденних. Під кожний маршрут варто виокремити повну і не повну частину, яка буде опиратися на процент огляду громади, так ніби це квест отримати повний перегляд і відчуття антуражу середовища.

Цей поділ можна побачити на карті та в таблиці, на які розбиті маршрути, для кожного маршруту позначені певні типи траси та місцини, які можуть бути відвідані, це вузли, а саме проєктовані (частини проєкту), так і природні утворення або культурні явища. На карті можна побачити і небезпеку, яка може трапитися на території, потрібно максимально проінформувати відвідувачів. Завдяки цьому маршрут не виглядає як набір стежок, а як комплексне рішення проблеми з урахуванням сильних та слабких точок, їх уникнення або посилення + створення стемми безпеки, які мають зменшити рівні загубленості та небезпеки на місцевості. Маршрут підійде для різних груп відвідувачів та їхньої готовності, напрямлення цікавості і логічно зав'яже їх в систему.

Висновок дослідження

У підсумку вся теоретична частина підводить до простої, але важливої думки: туристичний маршрут сьогодні - це не лінія на карті, а каркас простору, який збирає в одну систему ландшафт, архітектуру, пам'ять і щоденне життя людей. Світові й європейські підходи показують, що працювати треба від території, а не від «точок»: спочатку читаємо рельєф, історію, сакральну й індустріальну спадщину, публічні простори, соціальну тканину, а вже потім вибудовуємо трасу, оглядові споруди, громадські центри. Легкі конструкції, мінімальне втручання в ґрунт, повага до екосистем, поєднання матеріальної та нематеріальної спадщини - це базова рамка, яка вирівнюється з концепціями сталого туризму, slow tourism і community-based tourism.

Другий важливий блок - класифікація. Маршрути, громадські простори й туристичні магніти розкладаються по полицях за тривалістю, способом пересування, тематикою, просторовою формою, масштабом, типом досвіду. Це не «суха теорія», а інструмент, який дозволяє підібрати для конкретної території той формат, який вона реально тягне: де доречний короткий прогулянковий трек, де - багатоденний гірський маршрут, де площа працює як щоденний простір мешканців, а де - як подієвий майданчик. Окремо проговорені фактори саме сільського середовища - розріджена забудова, мозаїка землекористування, сезонність, обмежені бюджети, потреба в поетапних, недорогих втручаннях. Тут без участі громади, локального бізнесу й грамотного просторового зонування маршрути або «ламають» аграрний уклад, або залишаються чисто на папері. Третій пласт - робота з Дубовецькою громадою й джерельна база. Через історичні справки, геологію, красзнавчі описи, офіційні матеріали та опитування мешканців вдалося зібрати розпорошені фрагменти в цілісну картину: Дністрова долина як коридор, сітка сіл, сакральні вузли, замкові й фортифікаційні залишки, промислові й аграрні сюжети, локальна пам'ять про мости, повені, війни. На цьому ґрунті теоретичні моделі «сядають» на конкретну територію: природні, сакральні, архітектурні, промислові, адміністративні й оглядові магніти складаються у потенційну маршрутну мережу, а громадські простори сіл - у систему вузлів. Тобто весь попередній текст і добір джерел фактично формують методичний каркас для дипломного проєкту: як читати громаду, як її класифікувати, які маршрути вона може витримати й як зробити так, щоб туризм не суперечив повсякденному життю, а підсвічував і підтримував його.

Список використаних джерел

1. Бондарчук І. А. Екогеографія та екотуризм : навчальний посібник [Електронний ресурс]. - Запоріжжя : Запорізький національний університет, 2016. - Режим доступу : https://www.researchgate.net/publication/388202814_Spatial_planning_of_tourism_and_recreational_zones_expanding_the_scope_of_agrotourism
2. Бородіна О. М., Михайленко О. В. Інклюзивний підхід до розвитку сільського туризму в Україні та Європі [Електронний ресурс] // Український соціум. - 2019. - No 4 (71). - С. 73-83. - Режим доступу : https://ukr-socium.org.ua/wp-content/uploads/2019/12/73_83_No471_2019_ukr.pdf
3. Васильєв В., Гафурова О., Зінюк Ю., Рутинський М., Шпенік Т. Сільський зелений туризм - від роз'єднаних садіб до територіальних кластерів : практичний посібник [Електронний ресурс]. - Київ : USAID, ПРООН «Зміцнення бізнес-об'єднань малих і середніх підприємств», 2018. - 60 с. - Режим доступу : <https://geo.knu.ua/wp-content/uploads/2025/12/zbirka.pdf>
4. Воєнно-історичний журнал. Дослідження та публікації з історії українських земель [Електронний ресурс]. - Режим доступу : https://vim.gov.ua/pages/_journal_files/05.01.2017/pdf/VIM_14_2016-146-154.pdf
5. Галич і Галицька земля в державотворчих процесах України : матер. міжнар. ювіл. наук. конф. [Електронний ресурс]. - Режим доступу : https://shron2.chtyvo.org.ua/Zbirka/Halych_i_Halytska_zemlia_v_derzhavotvorchikh_protseakh_Ukrainy_materialy_Mizhnarodnoi_iuvenileinoi_na.pdf
6. ДБН А.2.2-1:2021. Склад і зміст матеріалів оцінки впливів на навколишнє середовище. - Київ : Міністерство розвитку громад та територій України, 2022.
7. ДБН Б.2.2-12:2019. Планування та забудова територій. - Київ : Міністерство регіонального розвитку, будівництва та житлово-комунального господарства України, 2019.
8. ДБН В.1.2-7:2021. Пожежна безпека об'єктів будівництва. Загальні вимоги. - Київ : Міністерство розвитку громад та територій України, 2022.
9. ДБН В.2.2-5:2023. Захисні споруди цивільного захисту. - Київ : Міністерство розвитку громад, територій та інфраструктури України, 2023.
10. ДБН В.2.2-9:2018. Громадські будівлі і споруди. - Київ : Міністерство регіонального розвитку, будівництва та житлово-комунального господарства України, 2018.
11. ДБН В.2.2-20:2008. Готелі. - Київ : Мінрегіонбуд України, 2009.
12. ДБН В.2.2-40:2018. Інклюзивність будівель і споруд. Основні положення. - Київ : Міністерство розвитку громад та територій України, 2024.
13. ДБН В.2.3-5:2018. Вулиці та дороги населених пунктів. - Київ : Міністерство регіонального розвитку, будівництва та житлово-комунального господарства України, 2018.
14. Історична довідка Дубовецької громади [Електронний ресурс] // Офіційний портал Дубовецької сільської ради. - Режим доступу :

- <https://dubovecka-gromada.gov.ua/istorichna-dovidka-12-48-57-10-03-2021>
15. Історія Єзупільської громади [Електронний ресурс] // Офіційний портал Єзупільської сільської ради. - Режим доступу : <https://ezupilska-gromada.gov.ua/istoriya-21-04-07-27-07-2022>
 16. Каднічанська М. Я. Використання історико-культурної спадщини національних природних парків Львівської області у туризмі [Електронний ресурс] // Географія та туризм. - С. 101-109. - Режим доступу : <https://www.tourismgeo.knu.ua/wp-content/uploads/2017/11/13.pdf>
 17. Кішчак А. Дипломна робота з географії туризму [Електронний ресурс]. - Львів : Географічний факультет ЛНУ, 2025. - Режим доступу : https://geography.lnu.edu.ua/wp-content/uploads/2025/12/Kishchak_diploma_106B_2025.pdf
 18. Краєзнавчі матеріали про річку Дністер та прилеглі території [Електронний ресурс]. - Режим доступу : <https://dnister.info/Krajeznavstvo/Opys.html>
 19. Культурні ресурси Карпатського євро регіону : аналітичний звіт [Електронний ресурс]. - Режим доступу : <https://dialog.lviv.ua/wp-content/uploads/2022/05/Kulturni-resursi-Karpatskogo-yevroregionu.pdf>
 20. Мармароський маршрут (Українські Карпати) [Електронний ресурс] : описи, карти, GPS-треки. - Режим доступу : <https://karpaty.info/ua/routes/guide/750/> ; <https://www.karpatyhiking.com/marmarosy>
 21. Маршрут до озера Несамовите (Чорногора) [Електронний ресурс] : описи, карти, треки. - Режим доступу : <https://karpaty.info/ua/travel/route/27/> ; <https://www.karpatyhiking.com/nesamovyte> ; <https://www.chornogora.com/map>
 22. Матвієнко Н. М., Околович І. І. Сільський туризм : методичні вказівки до практичних занять для студентів спеціальності «Географія» [Електронний ресурс]. - Київ : КНУ імені Тараса Шевченка, 2024. - Режим доступу : https://geo.knu.ua/wp-content/uploads/2024/03/metodychni-vkazivky_silskyj-turyzm_matviyenko.pdf
 23. Мацькевич М. Дубівці : історія та сучасність. - Івано-Франківськ : Лілея-НВ, 2000. - 199 с.
 24. Новини та історичні матеріали Єзупільської громади [Електронний ресурс]. - Режим доступу : <https://ezupilska-gromada.gov.ua/news/1659008886>
 25. Петрук В. Г., Бондарчук О. В. та ін. Екогеографія та екотуризм : підручник [Електронний ресурс]. - Вінниця : ТОВ «Нілан-ЛТД», 2016. - Режим доступу : <https://files.znu.edu.ua/files/Bibliobooks/Inshi74/0054541.pdf>
 26. Село Дубівці [Електронний ресурс] // Офіційний сайт Дубовецької територіальної громади. - Режим доступу : <https://dubovecka-gromada.gov.ua/selo-dubivci-09-47-03-31-03-2021>
 27. Сюткін С. І., Корнус А. О. та ін. Теоретичні основи рекреаційної географії : навчальний посібник [Електронний ресурс]. - Суми, 2022. - Режим доступу : <https://files.znu.edu.ua/files/Bibliobooks/Inshi76/0056539.pdf>
 28. Федунків Р. Наукові праці Львівської політехніки : історико-географічні дослідження [Електронний ресурс]. - Режим доступу : <https://science.lpnu.ua/sites/default/files/journal-paper/2025/apr/38644/fedunkiv.pdf>
 29. Харченко Ю. О., Зігунова І. С. Використання історико-культурної спадщини Сумщини для створення туристсько-екскурсійних продуктів [Електронний ресурс]. - Сумський державний педагогічний університет імені А. С. Макаренка. - Режим доступу : <https://repository.sspu.edu.ua/server/api/core/bitstreams/747c82ce-2151-4656-92db-e86aa3adbf5d/content>
 30. Abrante Lookout, Spain [Електронний ресурс]. - Режим доступу : <https://www.archdaily.com/465372/abrante-lookout-jose-luis-bermejo-martin>
 31. Belvedere for Koblenz, Germany [Електронний ресурс]. - Режим доступу : <https://www.archdaily.com/355382/belvedere-for-koblenz-dethier-architectures>
 32. Coccossis H. The Use of Typologies in Tourism Planning : Problems and Perspectives [Електронний ресурс] // ERSA Conference Papers. - 2006. - Режим доступу : https://www.econstor.eu/bitstream/10419/118485/1/ERSA2006_712.pdf
 33. Community Center of Fragrant Lake, China [Електронний ресурс]. - Режим доступу : <https://www.archdaily.com/1003681/community-center-of-fragrant-lake-line-plus-studio>
 34. Diverse spatial typologies of cross-border tourism : insights from Indonesia [Електронний ресурс] // Geographia Technica. - 2025. - Режим доступу : <https://czasopisma.uni.lodz.pl/tourism/article/view/7175>
 35. Esposito P. Regenerating Landscape through Slow Tourism. The Basilicata Case [Електронний ресурс] // Sustainability. - 2020. - Vol. 12(4), 1517. - Режим доступу : <https://www.mdpi.com/2071-1050/12/4/1517/pdf>
 36. Flores P. A. Z. Proposal of a methodology for the design of rural tourism routes [Електронний ресурс] // Revista Siembra. - 2025. - Vol. 69(1). - Режим доступу : https://www.researchgate.net/publication/360905437_Tourism_Routes_Characterisation_and_Concepts_A_Scoping_Review
 37. Gao F., Li K. Rural public space design in China's western regions from the perspective of rural revitalization [Електронний ресурс] // Sustainability. - 2021. - Vol. 13(24), 14089. - Режим доступу : <https://www.aimspress.com/aimspress-data/urs/2023/3/PDF/urs-01-03-013.pdf>
 38. Gyr U. The History of Tourism : Structures on the Path to Modernity [Електронний ресурс] // European History Online (EGO). - Mainz, 2010. - Режим доступу : <https://www.ieg-ego.eu/en/threads/europe-on-the-road/the-history-of-tourism>
 39. Jaszczak A. Planning tourism space in villages in accordance with the landscape values [Електронний ресурс] // Rural Youth and Entrepreneurship for Ecotourism : Training Materials. - 2020. - Режим доступу : <https://ruralityouthtraining.ogu.edu.tr/Storage/ruralityouthtraining/Uploads/Ruralityouth-Module-3.1.pdf>
 40. Kruczek Z., Kruczek M. Post-Industrial Tourism as a Means to Revitalize the Environment of the Former Oil Basin in the Polish Carpathian Mountains [Електронний ресурс] // Polish Journal of Environmental Studies. - 2016. - Режим доступу : https://www.pjoes.com/pdf-61241-23716?filename=Post_Industrial+Tourism.pdf
 41. Lew A. A. A Framework of Tourist Attraction System [Електронний ресурс] // Annals of Tourism Research. - 1987. - Режим доступу : https://www.researchgate.net/publication/222457085_A_Framework_of_Tourist_Attraction_Research
 42. Lookout Tower at Galyateto, Hungary [Електронний ресурс]. - Режим доступу : <https://www.archdaily.com/782238/lookout-tower-at-galyateto-nartarchitects>
 43. Lookout Tower Vysoké Pole, Czechia [Електронний ресурс]. - Режим доступу : <https://www.archdaily.com/1022937/lookout-tower-vysoke-pole-maus-architects>
 44. Michálová A. та ін. Economics of Tourism. Regional Aspects [Електронний ресурс]. - České Budějovice, 2023. - Режим доступу : https://vsers.cz/wp-content/uploads/2023/01/Michalkova-Economics_of_Tourism.Regional_Aspects.pdf
 45. Minnesota Department of Natural Resources. Trail Planning, Design and Development Guidelines [Електронний ресурс]. - St. Paul, 2007. - 300 p. - Режим доступу : https://material-civet.files.svcdn.com/production/images/documents/guidelines_for_trail_planning_design_and_management_280515.pdf
 46. Napierała T., Leśniewska-Napierała K., Cotella G. Theoretical fundamentals of sustainable spatial planning of European tourism destinations

- [Електронний ресурс] // Contemporary Challenges of Spatial Planning in Tourism Destinations. - 2021. - Режим доступу : https://spot-erasmus.eu/wp-content/uploads/2023/03/TheoreticalFramework_SPOT_vFINAL.pdf
47. Parks & Trails New York. Trail Planning Workshop Toolkit [Електронний ресурс]. - Albany, 2015. - Режим доступу : <https://nps.history.com/publications/rtca/trail-planning-workshop.pdf>
48. Pedrosa A., Martins F., Breda Z., da Silva M. Tourism Routes Characterisation and Concepts : A Scoping Review [Електронний ресурс] // Proceedings of the 5th International Conference on Tourism Research (ICTR 2022). - 2022. - Режим доступу : https://www.researchgate.net/publication/360905437_Tourism_Routes_Characterisation_and_Concepts_A_Scoping_Review
49. Pustevny Gateway Center, Czechia [Електронний ресурс]. - Режим доступу : <https://www.archdaily.com/1019652/pustevny-gateway-center-henkai-architekti>
50. Skåneleden Trail (Sweden) [Електронний ресурс] : офіційний сайт та інтерактивна карта. - Режим доступу : <https://www.skaneleden.se> ; <https://www.skaneleden.se/en/plan-your-hike>
51. The Great Synagogue Memorial Park in Oswiecim, Poland [Електронний ресурс]. - Режим доступу : <https://www.archdaily.com/957731/the-great-synagogue-memorial-park-in-oswiecim-narchitektura-plus-bartosz-haduch>
52. Tour du Mont Blanc [Електронний ресурс] : офіційні ресурси маршруту. - Режим доступу : <https://www.autourdumontblanc.com> ; <https://www.montourdumontblanc.com> ; <https://www.chamonix.com/itineraire/tour-du-mont-blanc>
53. Tourism Routes for the Diversification of Rural Livelihoods : A Methodological Approach [Електронний ресурс] / Mérida Velázquez E., Pérez Romero A., López Palomeque F. // Rural Tourism. - IntechOpen, 2021. - Режим доступу : https://www.researchgate.net/publication/362506384_Tourism_routes_A_scoping_review
54. Tourist Center of Qionghai National Tourist Resort in Xichang City, China [Електронний ресурс]. - Режим доступу : <https://www.archdaily.com/955241/tourist-center-of-qionghai-national-tourist-resort-in-xichang-city-cswadi-zad>
55. UN ESCWA. Public Space : Indicator 11.7.1 - Training Module [Електронний ресурс]. - Beirut, 2018. - Режим доступу : https://unhabitat.org/sites/default/files/2020/07/indicator_11.7.1_training_module_public_space.pdf
56. UN-Habitat. City-Wide Public Space Assessment : A Guide [Електронний ресурс]. - Nairobi, 2018. - Режим доступу : https://unhabitat.org/sites/default/files/2020/07/city-wide_public_space_assessment_guide_0.pdf
57. UN-Habitat. Public Space Site-specific Assessment Tools : Guidelines to Achieve Quality Public Spaces at Neighbourhood Level [Електронний ресурс]. - Режим доступу : <https://unhabitat.org/public-space-site-specific-assessment-guidelines-to-achieve-quality-public-spaces-at-neighbourhood>
58. Utah State Parks. Trail Planning and Construction Guidelines [Електронний ресурс]. - Utah, 2017. - Режим доступу : <https://unitedridersofcumberland.com/wp-content/uploads/2020/11/UROC-Building-Guidelines-Trail-Planning-and-Construction-Guidelines.pdf>
59. Viewpoint Peñas Llanas, Spain [Електронний ресурс]. - Режим доступу : <https://www.archdaily.com/981156/viewpoint-penas-llanas-lopez-lopez>
60. Watchtower Einderheide, Netherlands [Електронний ресурс]. - Режим доступу : <https://www.archdaily.com/1027712/watchtower-einderheide-next-architects>