

Міністерство освіти і науки України
Львівський національний університет імені Івана Франка
Географічний факультет
Кафедра туризму

Допущено до захисту
Завідувач кафедри туризму

проф. Мальська М.П.
„_____” _____ 2025 р.

Олійник Дмитро Іванович

**Туризм як елемент сталого розвитку: досвід Європи та можливості
імплементації у Львівській громаді**

Магістерська робота

Спеціальність 242 Туризм і рекреація
Спеціалізація – Міжнародний туризм

Науковий керівник –
кандидат географічних
наук, доцент
Жук Юрій Ігорович

(підпис магістра)

(підпис)

ЛЬВІВ – 2025 рік

Львівський національний університет імені Івана Франка

Географічний факультет

Кафедра туризму

Пояснювальна записка

до магістерської (кваліфікаційної) роботи

Магістр

(освітньо-кваліфікаційний рівень)

на тему :

**Туризм як елемент сталого розвитку: досвід Європи та можливості
імплементации у Львівській громаді**

Виконав:

студент II курсу, групи ГРТМ-22с

Спеціальності 242 Туризм і рекреація

ОПП Міжнародний туризм

(шифр і назва напрямку)

Олійник Д. І.

(прізвище та ініціали)

Керівник доц. Жук Ю. І.

(прізвище та ініціали)

Рецензент доц. Пилипович О. В.

(прізвище та ініціали)

ЗМІСТ

ВСТУП.....	5
РОЗДІЛ 1. ТЕОРЕТИКО-МЕТОДИЧНІ ОСНОВИ ДОСЛІДЖЕННЯ СТАЛОГО ТУРИЗМУ	9
1.1. Поняття сталого розвитку	9
1.2. Цілі сталого розвитку та їх роль в сучасному функціонуванні міст	14
1.3. Сталий туризм як елемент сталого розвитку	21
РОЗДІЛ 2. ДОСВІД СТАЛОГО РОЗВИТКУ ТУРИЗМУ В КРАЇНАХ ЄВРОПИ ДЛЯ ІМПЛЕМЕНТАЦІЇ В ЛЬВІВСЬКІЙ ГРОМАДІ.....	25
2.1. Сталий розвиток туризму в містах Іспанії	25
2.2. Імплементация сталого туризму в Німеччині як елемент виконання «Зеленого курсу» ЄС	30
2.3. Сталий туризм у Польщі	36
РОЗДІЛ 3. СУЧАСНИЙ СТАН ВПРОВАДЖЕННЯ ЦІЛЕЙ СТАЛОГО РОЗВИТКУ ТА СТАЛОГО ТУРИЗМУ У ЛЬВІВСЬКІЙ ГРОМАДІ.....	41
3.1. Сучасний стан розвитку туризму в Львівській ТГ	41
3.2. Місце сталого розвитку в планах та стратегіях Львівської громади.....	57
3.3. Приклади реалізації сталого розвитку з імплементациєю туризму в Львівській громаді	61
РОЗДІЛ 4. ПРОПОЗИЦІЇ З СТВОРЕННЯ УМОВ ДЛЯ РОЗВИТКУ СТАЛОГО ТУРИЗМУ В МЕЖАХ ЛЬВІВСЬКОЇ ГРОМАДИ.....	70
4.1. Проектні можливості з сталого розвитку територій для туризму в межах Львівської громади	70
4.1.1. Виконання екологічних цілей сталого розвитку за рахунок створення Львівського РЛП.....	79
4.1.2. Відновлення водних ресурсів Львівської громади на прикладі проекту відновлення Сихівського озера.....	84
4.1.3. Проект туристично-рекреаційного простору навколо вулиці Вітовського як приклад економічного зростання локальних районів	90

4.1.4. Міська електричка: можливості транспортного, економічного та туристичного зв'язку громади та агломерації.....	97
4.2. Перспективи розвитку сталого туризму за рахунок залучення громади, агломерації та міжнародної співпраці	103
ВИСНОВКИ.....	107
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ.....	114

ВСТУП

Сучасний етап розвитку суспільства характеризується глобальними викликами, серед яких особливе місце посідають проблеми збереження навколишнього середовища, ефективного використання природних ресурсів та гармонізації соціально-економічних процесів. Концепція сталого розвитку, яка набула широкого поширення після прийняття Програми дій «Порядок денний XXI століття» та Цілей сталого розвитку ООН, стала універсальною основою для формування політики багатьох держав світу. Туризм у цьому контексті відіграє особливу роль, оскільки поєднує економічний, соціальний та екологічний виміри розвитку. Він виступає не лише чинником зростання добробуту населення та підвищення якості життя, але й інструментом збереження природної та культурної спадщини, формування екологічної свідомості громадян, розбудови соціальної інтеграції.

Актуальність обраної теми зумовлена необхідністю пошуку нових моделей розвитку туризму, які б відповідали принципам сталості та дозволяли забезпечити збалансоване поєднання економічних вигод із соціально-культурними та природоохоронними пріоритетами. Європейський досвід демонструє широкий спектр практик інтеграції туризму у стратегії сталого розвитку: від збереження зелених зон та формування екомережі до створення нових інноваційних туристично-рекреаційних продуктів. Для України, а особливо для Львова, як провідного туристичного центру, питання запровадження моделей сталого туризму набуває першочергового значення. Львівська громада стикається з такими проблемами, як надмірне туристичне навантаження на історичний центр, потреба у розвитку нових рекреаційних територій, ревіталізації промислових зон та формуванні інфраструктурних рішень, які б забезпечували комфортне середовище для мешканців і туристів.

Ступінь наукової розробленості теми є достатньо високим у світовій науковій літературі. Теоретичні засади сталого розвитку сформувалися завдяки працям міжнародних наукових шкіл у галузі економіки, екології, географії, соціології та менеджменту. Водночас значний внесок у дослідження туризму як

інструмента сталого розвитку зробили зарубіжні та українські вчені. Серед них чільне місце посідають праці, присвячені ролі туризму в досягненні Цілей сталого розвитку, розвитку екотуризму, управлінню рекреаційними ресурсами, дослідженню впливу туристичної діяльності на міський простір. Проте комплексні праці, що поєднують аналіз європейського досвіду та можливості його імплементації в умовах Львівської громади, залишаються поодинокими, що й зумовлює наукову новизну даного дослідження.

Зв'язок теми з науковими програмами та планами простежується у контексті сучасних досліджень кафедри туризму Львівського національного університету імені Івана Франка, спрямованих на вивчення проблем сталого розвитку, розвитку туристичної інфраструктури та збереження природно-культурної спадщини. Крім того, тема роботи відповідає пріоритетам державних програм розвитку туризму в Україні, а також інтегрується в європейський політичний контекст, зокрема в положення Європейського зеленого курсу.

Об'єктом дослідження є процес інтеграції туризму в систему сталого розвитку територій.

Предметом дослідження є особливості та можливості імплементації європейського досвіду сталого туризму у Львівській територіальній громаді.

Метою роботи є обґрунтування ролі туризму як елемента сталого розвитку, аналіз європейських практик сталого туризму та розробка пропозицій щодо можливостей їх імплементації у Львівській громаді.

Для досягнення мети поставлено такі **завдання**:

- Розкрити сутність поняття «сталий розвиток» та охарактеризувати його основні компоненти.
- Проаналізувати історичні аспекти формування концепції сталого розвитку та визначити її значення у просторовому плануванні міст.
- Визначити роль туризму як складової сталого розвитку та дослідити його взаємозв'язок з економічними, соціальними та екологічними аспектами розвитку територій.

- Охарактеризувати європейський досвід сталого туризму на прикладі міст Іспанії, виявити його особливості та інноваційні підходи.
- Проаналізувати практику імплементації сталого туризму в Німеччині у контексті Європейського зеленого курсу.
- Вивчити підходи до організації сталого туризму в Польщі та можливості їх адаптації в Україні.
- Оцінити туристичний потенціал Львівської територіальної громади та визначити його відповідність принципам сталого розвитку.
- Дослідити місце сталого розвитку у стратегічних документах Львівської громади.
- Виявити приклади реалізації проєктів сталого розвитку з інтеграцією туризму на території Львова.
- Запропонувати проєктні можливості для розвитку сталого туризму в межах громади (створення рекреаційних територій, відновлення водних ресурсів, ревіталізація міського простору, розвиток транспортних рішень).
- Розробити рекомендації щодо залучення громади, агломерації та міжнародних партнерів до реалізації принципів сталого туризму у Львові.

Методи дослідження включають загальнонаукові (аналіз, синтез, індукція, дедукція, узагальнення), спеціальні географічні (картографічний аналіз, просторове планування), статистичні (обробка та інтерпретація статистичних даних), а також емпіричні методи (польові спостереження, аналіз нормативних і стратегічних документів, вивчення європейських практик).

Наукова новизна роботи полягає у комплексному дослідженні ролі туризму в системі сталого розвитку Львівської громади з урахуванням європейського досвіду. Уперше здійснено спробу поєднати аналіз зарубіжних практик з конкретними проєктними можливостями Львова, що дозволяє виробити рекомендації з розвитку туристично-рекреаційного простору на принципах сталості.

Практичне значення дослідження полягає у можливості використання його результатів органами місцевого самоврядування та структурними

підрозділами, відповідальними за розвиток туризму, екології та просторового планування. Запропоновані рекомендації можуть бути враховані під час підготовки стратегічних документів розвитку Львівської громади, формування програм ревіталізації територій, створення нових туристично-рекреаційних об'єктів, а також у діяльності туристичного бізнесу.

Апробація результатів дослідження здійснена у наукових публікаціях автора, серед яких: «Зелені зони Львівської громади як об'єкти туризму і рекреації», «Львівська агломерація як простір для інтегрованого туристичного розвитку», «Можливості зі створення туристично-рекреаційного простору навколо вулиці Д. Вітовського у Львові», «Ревіталізація промислових зон Львова як елемент туристичного розвитку міста», «Річка Зубра в туристичному потенціалі Сихівського району міста Львова», «Розвиток туризму в нетуристичних районах Львова та його необхідність для послаблення туристичного тиску на центр міста», «Роль та місце велотуризму в туристичній інфраструктурі Львівської агломерації», «Сталий туризм як рушій сталого розвитку Львівської громади», «Стратегії туризму Львівської громади як відповідь на виклики світового та національного туристичних ринків», «Формування концепції РЛП Львівський: виклики та можливості».

Структура магістерської роботи зумовлена логікою дослідження та складається зі вступу, чотирьох розділів, висновків, списку використаних джерел з ** найменувань і ** додатків. У першому розділі розглянуто теоретико-методичні основи дослідження сталого туризму. Другий розділ присвячено аналізу досвіду країн Європи у сфері сталого туризму. У третьому розділі здійснено характеристику сучасного стану впровадження цілей сталого розвитку у Львівській громаді. У четвертому розділі запропоновано авторські проекти та рекомендації щодо створення умов для розвитку сталого туризму. Загальний обсяг роботи склав ** сторінок.

РОЗДІЛ 1. ТЕОРЕТИКО-МЕТОДИЧНІ ОСНОВИ ДОСЛІДЖЕННЯ СТАЛОГО ТУРИЗМУ

1.1. Поняття сталого розвитку

Концепція сталого розвитку має глибоке історичне коріння, що сягає ще раннього модерну. У XVII столітті гірничо-промисловість Саксонії зіткнулася з кризою через гострий дефіцит деревини, спричинений десятиліттями неконтрольованої вирубки лісів. Ця ситуація, що призвела до зростання цін і банкрутства підприємств, сформувала світогляд Ганса Карла фон Карловіца [1].

На основі свого досвіду та знань, отриманих під час подорожей і вивчення робіт інших авторів, він створив перший всеохопний трактат з лісового господарства «*Sylvicultura Oeconomica*». У ньому фон Карловіц уперше чітко сформулював концепцію сталого використання ресурсів, підкресливши, що управління лісами має бути організоване таким чином, щоб забезпечувати безперервне і постійне користування деревиною, без шкоди для її подальшого відновлення [9]. Цей підхід мав фундаментальний характер: він наголошував на необхідності передавати природні ресурси наступним поколінням у стані не гіршому, ніж вони були до цього.

У XX столітті поняття еволюціонувало: звіти типу *Limits to Growth* (доповідь Римського клубу, 1972) [2] та публікації Е. Веллса (*Blueprint for Survival*) [10] формували міцний фундамент екологічної свідомості, що підготував ґрунт для сучасного розуміння гармонії між розвитком і довкіллям.

Сучасне, широко цитоване визначення «sustainable development» було введене у доповіді Комісії Всесвітнього банку з навколишнього середовища та розвитку (WCED) 1987 року, відомій як «Brundtland Report» (*Our Common Future*). Там стверджується: "*Sustainable development is development that meets the needs of the present without compromising the ability of future generations to meet their own needs*" (Сталий розвиток – це розвиток, який задовольняє потреби сучасності, не ставлячи під загрозу здатність майбутніх поколінь задовольняти власні потреби) [3].

Після цього концепція набула інституційного закріплення: на Саміті Землі в Ріо-де-Жанейро (1992) було ухвалено Декларацію Ріо, *Agenda 21*, започатковано низку міжнародних інструментів та структур, спрямованих на сталий розвиток [4]. План дій «Порядок денний на XXI століття» (*Agenda 21*) є комплексною програмою дій зі сталого розвитку. Документ став результатом глобального консенсусу і відображає політичні зобов'язання 179 країн, включно з Україною, щодо забезпечення потреб нинішнього та майбутніх поколінь (рис. 1.1). Програма охоплює різні сфери людської діяльності: від соціально-економічних аспектів (боротьба з бідністю, охорона здоров'я) до питань, пов'язаних із збереженням природних ресурсів (захист атмосфери, біорізноманіття, раціональне використання водних ресурсів).



Рис. 1.1. Момент прийняття Декларації Ріо «Agenda 21» [4]

«Порядок денний на XXI століття» є дороговказом для урядів, міжнародних організацій та громадських груп. Він закликає до співпраці та партнерства на всіх рівнях – від глобального до місцевого, що відображено в концепції «Місцевого порядку денного 21». Цей документ став основою для розробки національних стратегій сталого розвитку та інших програм, спрямованих на збалансоване поєднання економічного зростання, соціальної справедливості та захисту довкілля.

У рамках Європейського Союзу ця концепція базується на тих самих засадах: розвиток має поєднувати економічний прогрес, соціальну інтеграцію та

збереження навколишнього середовища. «Sustainable development» закріплено як один із довгострокових цілей ЄС з акцентом на рівень життя, демократію, гендерну рівність, соціальну згуртованість та шанобливе ставлення до прав людини [5].

У більш пізній науковій традиції поняття сталого розвитку розширилося до трьох взаємопов'язаних вимірів – екологічного, економічного та соціального (так звана модель «трьох стовпів»), які мають реалізовуватися інтегровано [6]. Така модель акцентує на необхідності одночасного врахування тріади «людина – природа – розвиток» (рис. 1.2), що сьогодні вважається базовим підходом у сталому плануванні. Ці підходи отримали подальший розвиток у наукових статтях, які концентруються на концептуальній еволюції тлумачення сталого розвитку, підкреслюють складність узгодження різних цілей, особливо в умовах високої невизначеності майбутнього [7].



Рис. 1.2. Модель трьох стовпів

В українській науковій літературі досі тривають дискусії щодо правильного перекладу терміну "sustainable development". Це пов'язано з тим, що буквальный переклад іншомовних понять не завжди дозволяє зберегти їхній

повний сенс. Така ситуація виникла й у випадку з концепцією "sustainable development".

У науковому середовищі існують такі підходи до її трактування:

- Концепція сталого розвитку: Цей варіант підтримує, зокрема, Герасимчук Г. В. [11], і саме він використовується на рівні національного законодавства [12].
- Концепція стійкого розвитку: Таке визначення пропонує Мельник Л.Г. [13].
- Тотожність підходів: Деякі вчені, наприклад Артеменко В. Б. [14], вважають, що ці два підходи є тотожними.
- Інші варіанти: Можна зустріти й інші переклади, що розкривають зміст концепції через такі категорії, як «регульований розвиток», «гармонійний розвиток» [15] та «збалансований розвиток» [16] (запропоновані Шевчуком В. Я. та Барановським В. А.).

Згідно з визначенням, що міститься на платформі "Сталий розвиток для України", "сталий розвиток" означає такий розвиток країн і регіонів, за якого економічне зростання, виробництво, споживання та інша діяльність суспільства не перевищують можливостей екосистем до відновлення та поглинання забруднень. Метою такого розвитку є збереження життєдіяльності як для теперішнього, так і для майбутніх поколінь [8].

Цікаво, що в різних європейських країнах офіційні переклади терміну "sustainable development" не завжди збігаються. Наприклад:

- Італійський варіант – «*sviluppo sostenibile*» – перекладається як «розвиток, що заслуговує на підтримку».
- Французький варіант – «*developmen durable*» – буквально означає «довгостроковий розвиток».
- Норвезький – «*sterk vekst*» – означає «міцний розвиток».
- Японський («*jizoki-tekina kaihatu*») та німецький («*nachhaltige entwicklung*») перекладаються як «тривалий розвиток».
- Шведський варіант – «*en stadig utveckling*» – означає «стійкий розвиток» [17, с. 65].

Поняття сталого розвитку є багатовимірним і постійно еволюціонує. Воно має глибоке коріння – від ідей сталого ведення лісового господарства до сучасних комплексних моделей розвитку. Ключовий концепт з 1987 року – «задовольняти потреби сучасного покоління, не ставлячи під загрозу здатність майбутніх поколінь задовольняти свої» – залишається центральним. У міжнародній практиці цей термін інтегрований у політики націй і регіонів, формує основу стратегічних документів. Водночас українська наукова традиція демонструє мовну диференціацію терміна, що вимагає більш точного підходу до перекладу і подальшої уніфікації.

Для відсутності подальшої плутанини в термінах, в рамках цієї роботи використовуватиметься варіант перекладу «сталий розвиток». Попри часте оскарження зі сторони мовознавців та правознавців [19], саме цей варіант перекладу вживається у Концепції сталого розвитку населених пунктів (рис. 1.3) (Постанова Верховної Ради України від 24 грудня 1999 року № 1359-XIV) [12] та інших подібних документах, і, відповідно – має найбільше юридичне використання. Окрім того, саме тлумачення сталості в широкому сенсі на нашу думку є більш відповідним до оригінального терміну, оскільки і саме поняття «sustainable development» має широкий зміст, формуючи безліч цілей, які ставляться для його досягнення.



Рис. 1.3. Постанова Про концепцію сталого розвитку населених пунктів

1.2. Цілі сталого розвитку та їх роль в сучасному функціонуванні міст

Перша спроба сформувавши спільні цілі для сталого розвитку планети були прийняті ще у 2000 році. Цілі розвитку тисячоліття (ЦРТ) – це вісім міжнародних цілей, які були узгоджені 189 країнами-членами Організації Об'єднаних Націй на Саміті тисячоліття у 2000 році. Вони мали бути досягнуті до 2015 року і були спрямовані на вирішення найгостріших проблем людства: від викорінення крайньої бідності та голоду до забезпечення екологічної сталості та глобального партнерства. Цілі ЦРТ мобілізували безпрецедентні зусилля світової спільноти, що призвело до значного прогресу в багатьох сферах, хоча не всі завдання були виконані вчасно [27].

Вісім цілей розвитку тисячоліття виглядали так (рис. 1.4):

- Викорінення крайньої бідності та голоду: скорочення частки населення, яке живе в крайній бідності та потерпає від голоду.
- Забезпечення загальної початкової освіти: гарантування, що всі діти зможуть отримати повну початкову освіту.
- Сприяння гендерній рівності та розширення прав і можливостей жінок: усунення гендерної нерівності в освіті та інших сферах життя.
- Зниження дитячої смертності: скорочення рівня смертності серед дітей віком до п'яти років.
- Поліпшення материнського здоров'я: зменшення коефіцієнта материнської смертності.
- Боротьба з ВІЛ/СНІД, малярією та іншими захворюваннями: зупинка та початок лікування цих серйозних захворювань.
- Забезпечення екологічної сталості: інтеграція принципів сталого розвитку в національну політику та програми.
- Формування глобального партнерства задля розвитку: створення партнерств між країнами для досягнення цілей розвитку, зокрема забезпечення доступу до нових технологій.



Рис. 1.4. Цілі розвитку тисячоліття [27]

MDGs відіграли важливу роль у мобілізації глобальних зусиль, що призвело до значного прогресу, особливо у скороченні крайньої бідності, розширенні доступу до початкової освіти та покращенні здоров'я матерів і дітей. Однак досвід реалізації MDGs виявив їхню недостатню комплексність, адже вони не враховували багатьох сучасних викликів, зокрема кліматичних змін, урбанізації, нерівності між країнами та регіонами, а також деградації довкілля.

На саміті ООН у вересні 2015 року був ухвалений ключовий документ під назвою «Перетворення нашого світу: Порядок денний у сфері сталого розвитку на період до 2030 року». Цей документ став основою для впровадження 17 Цілей сталого розвитку (SDGs) [20]. Ці нові Цілі прийшли на зміну Міленіумським цілям розвитку (MDGs), які діяли з 2000 по 2015 роки. На відміну від MDGs, що були орієнтовані переважно на країни, що розвиваються, SDGs є універсальною програмою. Це означає, що вони обов'язкові для всіх держав світу, незалежно від рівня їх економічного розвитку.

Цілі сталого розвитку охоплюють широкий спектр сфер суспільного життя, демонструючи інтегрований підхід до глобального прогресу. Вони включають в себе три ключові виміри, які нерозривно пов'язані між собою: соціальний, економічний та екологічний (рис. 1.5). Наприклад, цілі стосуються подолання бідності та голоду, забезпечення доступу до якісної освіти, охорони здоров'я та чистої енергії, досягнення гендерної рівності та створення гідних робочих місць. Окрім цього, вони закликають до боротьби зі змінами клімату,

збереження морських та наземних екосистем, а також до розвитку інновацій. Такий комплексний підхід підкреслює, що соціальний прогрес неможливий без захисту природи, а економічне зростання має базуватися на принципах справедливості та раціонального використання ресурсів [21].



Рис. 1.5. Цілі сталого розвитку [6]

Цей комплекс складається з 17 взаємопов'язаних Цілей, 169 завдань та понад 230 індикаторів. На відміну від Цілей розвитку тисячоліття (ЦРТ), які були сфокусовані на проблемах країн, що розвиваються, ЦСР мають універсальний характер і стосуються всіх націй, визнаючи, що сталий розвиток є спільним викликом, який вимагає колективних зусиль.

Ключовим принципом ЦСР є концепція холізму та системної взаємозалежності, що виражається в трьох основних вимірах: економічному, соціальному та екологічному. Досягнення однієї Цілі сприяє прогресу в інших, тоді як ігнорування будь-якого аспекту може підірвати загальний поступ. Ця інтегрованість є основою для реалізації головної обіцянки Порядку денного: «Нікого не залишити позаду» ("*Leave No One Behind*"), що підкреслює необхідність зосередження зусиль на найуразливіших групах населення та територіях.

Для глибокого аналізу ЦСР доцільно згрупувати їх у чотири взаємопов'язані кластери, що відображають основні виміри сталого розвитку:

1. Соціальний кластер (Цілі 1–6). Цілі цього кластера зосереджені на поліпшенні добробуту та соціальної справедливості. Вони включають:

- **Ціль 1. Подолання бідності:** Націлена на повну ліквідацію крайньої бідності в усіх її формах, що є фундаментальною передумовою для досягнення інших ЦСР.
- **Ціль 2. Подолання голоду:** Спрямована на забезпечення продовольчої безпеки, покращення харчування та просування сталого сільського господарства.
- **Ціль 3. Міцне здоров'я та благополуччя:** Забезпечує доступ до якісних медичних послуг, що є критично важливим для продуктивності праці та соціальної стабільності.
- **Ціль 4. Якісна освіта:** Визнає освіту як інструмент емансипації та рушійну силу для сталого розвитку.
- **Ціль 5. Гендерна рівність:** Націлена на розширення прав і можливостей жінок та дівчат. Це є не лише моральним імперативом, але й економічним та соціальним прискорювачем.
- **Ціль 6. Чиста вода та санітарія:** Стосується життєво важливих ресурсів, доступ до яких є основою для суспільного здоров'я та гігієни.

Ці цілі формують базис для людського розвитку, їх взаємозалежність є очевидною: здоров'я залежить від харчування (Ціль 2), освіта сприяє зменшенню бідності (Ціль 1), а гендерна рівність впливає на всі соціальні показники.

2. Економічний кластер (Цілі 7–11). Цілі цього кластера фокусуються на економічному зростанні, яке є інклюзивним, стабільним та екологічно відповідальним. Вони охоплюють:

- **Ціль 7. Доступна та чиста енергія:** Передбачає забезпечення загального доступу до сучасних джерел енергії, що є необхідним для індустріалізації та розвитку.

- **Ціль 8. Гідна праця та економічне зростання:** Спрямована на створення сталих, інклюзивних та продуктивних економік.
- **Ціль 9. Промисловість, інновації та інфраструктура:** Акцентує на необхідності стійкої індустріалізації та технологічного прогресу.
- **Ціль 10. Зменшення нерівності:** Стосується соціально-економічної нерівності як всередині країн, так і між ними.
- **Ціль 11. Сталий розвиток міст і громад:** Визнає урбанізацію як ключовий тренд і закликає до створення безпечних, стійких та інклюзивних міст.

Економічний розвиток, який передбачають ці цілі, має бути від'єднаний від екологічного руйнування. Наприклад, розвиток інновацій (Ціль 9) сприяє впровадженню відновлюваної енергії (Ціль 7), що, своєю чергою, зменшує вплив на клімат (Ціль 13).

3. Екологічний кластер (Цілі 12–15). Цілі цього кластера є фундаментальними для збереження планетарних систем. Вони включають:

- **Ціль 12. Відповідальне споживання та виробництво:** Закликає до раціонального використання ресурсів та мінімізації відходів.
- **Ціль 13. Боротьба зі зміною клімату:** Є критичною для збереження біосфери, оскільки кліматичні зміни впливають на всі аспекти життя.
- **Ціль 14. Збереження морських ресурсів:** Стосується захисту та сталого використання океанів.
- **Ціль 15. Захист екосистем суші:** Спрямована на боротьбу з деградацією земель, збереження біорізноманіття та управління лісами.

Цілі екологічного кластера тісно пов'язані з економічними та соціальними. Наприклад, стале виробництво (Ціль 12) є передумовою для захисту біорізноманіття (Ціль 15), а боротьба зі зміною клімату (Ціль 13) безпосередньо впливає на продовольчу безпеку (Ціль 2).

Окремо можна виділити **Інституційний кластер (Цілі 16–17)**. Ці цілі не є тематичними в прямому сенсі, а слугують як засіб для досягнення всіх інших.

- **Ціль 16. Мир, справедливість та ефективні інститути:** Забезпечує необхідну стабільність і правову базу для сталого розвитку.

- **Ціль 17. Партнерство заради сталого розвитку:** Визнає, що реалізація ЦСР неможлива без глобальної співпраці, мобілізації фінансових ресурсів та обміну технологіями. Ця Ціль є своєрідним "клеєм", що об'єднує всі інші.

У сукупності 17 Цілей сталого розвитку є не просто переліком бажаних результатів, а цілісною нормативною рамкою, яка передбачає зміну парадигм — від секторного підходу до інтегрованого, від фокусу на економічному зростанні до збалансованого розвитку. Їх реалізація вимагає міждисциплінарних знань, міжсекторальної співпраці та політичної волі, оскільки вони вимагають не лише розв'язання існуючих проблем, але й трансформації глибинних структур, що їх спричинили. ЦСР є найамбітнішою та найповнішою програмою глобального розвитку в історії, що слугує орієнтиром для формування політики на національному, регіональному та локальному рівнях.

Для нашого дослідження серед всіх SDGs важливу роль займає Ціль 11 - «Сталий розвиток міст і громад» (Sustainable Cities and Communities) (рис. 1.6). Вона була визначена як одна з ключових відповідей на глобальний тренд урбанізації: за даними ООН, сьогодні у містах проживає понад 55 % населення світу, і до 2050 року цей показник може сягнути 70 %. Міста споживають близько 70 % усіх енергетичних ресурсів планети, виробляють понад 60 % викидів парникових газів, але водночас є центрами інновацій, економічного зростання та культурного розвитку. Саме тому сталий розвиток міст розглядається як центральний елемент успішної реалізації всієї концепції сталого розвитку [22].

Ціль 11 передбачає низку конкретних завдань: забезпечення доступного та безпечного житла для всіх категорій населення, розвиток сталих транспортних систем і підвищення безпеки дорожнього руху, інклюзивне та інтегроване планування міських територій, захист культурної та природної спадщини, зниження негативних екологічних наслідків урбанізації, розвиток безпечних і доступних громадських просторів. Також вона містить завдання щодо підтримки зв'язків між містами та сільськими територіями, що особливо актуально для агломераційного розвитку [23].

Значення SDGs для функціонування сучасних міст полягає в тому, що вони пропонують універсальні орієнтири, які дозволяють інтегрувати міжнародний досвід у місцеві політики. Наприклад, багато міст Європи впроваджують систему моніторингу досягнення цілей на рівні муніципалітетів. Копенгаген, Амстердам та Відень розробили власні дорожні карти сталого розвитку, які враховують глобальні завдання, але водночас адаптовані до місцевих умов. Це дозволяє ефективно інтегрувати цілі у процеси просторового планування, транспортного розвитку, енергетичної політики та управління відходами [24].

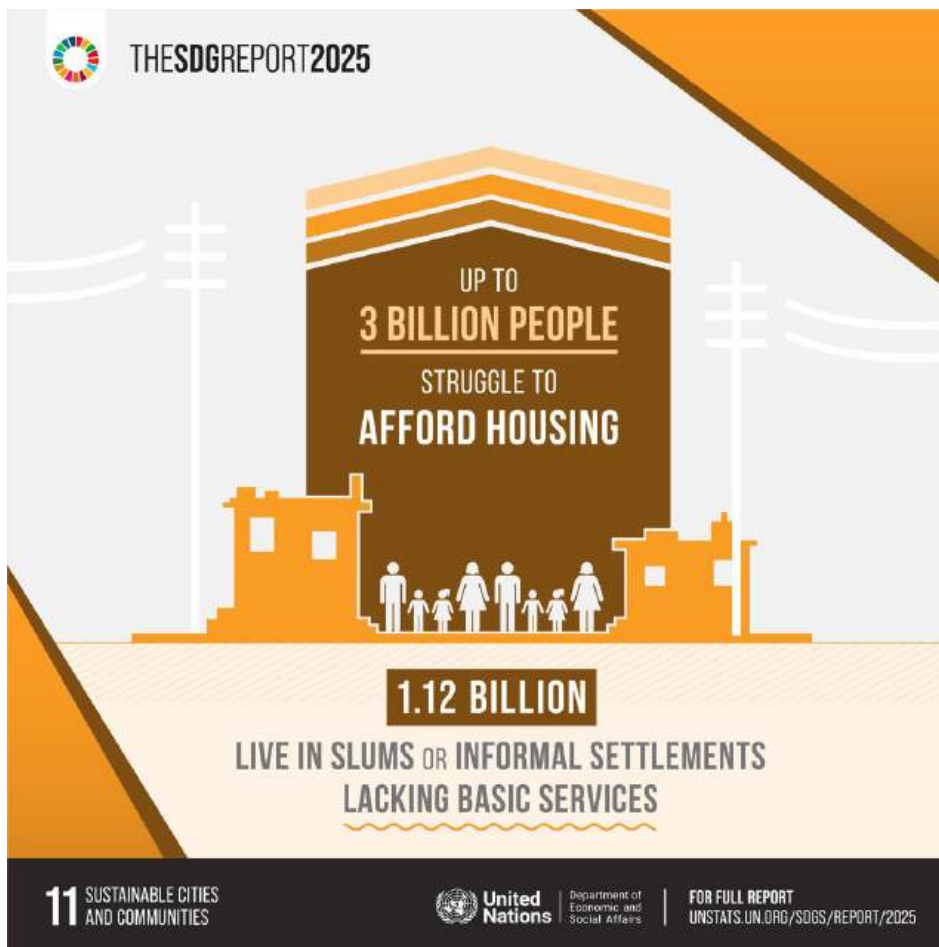


Рис. 1.6. Плакат щодо Цілі 11 [6]

Важливо зазначити, що реалізація Цілей сталого розвитку у містах не обмежується лише екологічними аспектами. Вона включає й соціальну складову – формування інклюзивних громад, забезпечення рівного доступу до соціальних послуг, підтримку культурного різноманіття. Таким чином, SDGs сприяють перетворенню міст на простір, орієнтований на людину, де комфорт проживання поєднується з високою якістю навколишнього середовища та економічними

можливостями. Особливої актуальності це набуває в умовах сучасних криз, зокрема кліматичної та енергетичної, а також міграційних процесів [25].

Україна також приєдналася до глобального процесу реалізації SDGs, ухваливши на національному рівні адаптовану систему цілей, завдань та індикаторів. Для українських міст цей документ став важливим орієнтиром у розробці стратегій розвитку, програм просторового планування, планів дій з енергоефективності та екологічної політики. Зокрема, Ціль 11 в Україні інтерпретується у контексті підвищення якості міського середовища, розвитку транспортної інфраструктури, збереження історико-культурної спадщини та формування зелених зон. Львів, як один із провідних центрів країни, може стати прикладом інтеграції SDGs у муніципальне управління, особливо у сфері туризму та рекреації, що тісно пов'язано з економічними, екологічними й соціальними аспектами міського розвитку [26].

Цілі сталого розвитку виступають не лише як набір декларативних орієнтирів, а й як практичний інструмент зміни міських політик. Вони створюють основу для міжнародного партнерства, дозволяють обмінюватися найкращими практиками та впроваджувати інновації у сфері управління містами. У результаті міста, які інтегрують SDGs у свою діяльність, отримують можливість розвиватися більш збалансовано, підвищувати якість життя населення та водночас зменшувати свій негативний вплив на довкілля. Таким чином, роль Цілей сталого розвитку у функціонуванні сучасних міст є визначальною, оскільки вони поєднують локальні завдання з глобальною візією майбутнього розвитку людства.

1.3. Сталий туризм як елемент сталого розвитку

Туризм у сучасному світі розглядається не лише як один із найбільших секторів світової економіки, а й як соціокультурне явище, що має потужний вплив на природне середовище та розвиток місцевих громад. Саме тому у другій половині XX століття в науковому дискурсі та міжнародній політиці почало формуватися поняття «сталий туризм» (*sustainable tourism*), яке поєднало

ключові принципи сталого розвитку з особливостями функціонування туристичної галузі.

Концепція сталого туризму набула широкого поширення після Конференції ООН з навколишнього середовища та розвитку, що відбулася в Ріо-де-Жанейро у 1992 році. У рамках цього форуму були закріплені принципи «Порядку денного на XXI століття», які наголошували на необхідності інтеграції екологічних аспектів у всі види економічної діяльності, включаючи сферу туризму [4]. Подальший розвиток концепція отримала в документах Всесвітньої туристичної організації (UNWTO). Ця організація визначила сталий туризм як такий, що "повністю враховує поточні та майбутні економічні, соціальні й екологічні впливи, задовольняючи потреби відвідувачів, галузі, докільця та місцевих громад" [28]. Це визначення стало основою для формування міжнародної політики у сфері туризму.

Ключові принципи сталого туризму знайшли своє відображення у трьох взаємопов'язаних вимірах: економічному, соціокультурному та екологічному. З економічної точки зору, сталий туризм спрямований на забезпечення довгострокової прибутковості та створення робочих місць для місцевого населення. Соціокультурний аспект полягає у збереженні автентичності культурних традицій, зміцненні міжкультурного діалогу та підтримці місцевої ідентичності. Екологічний вимір передбачає ощадливе використання природних ресурсів, зменшення негативного впливу на навколишнє середовище та охорону біорізноманіття [29]. Таким чином, сталий туризм є конкретним застосуванням загальних принципів сталого розвитку в галузі рекреації та подорожей (рис. 2.7).

Важливу роль у становленні концепції відіграли міжнародні документи, зокрема Глобальний етичний кодекс туризму (Global Code of Ethics for Tourism), ухвалений Генеральною асамблеєю UNWTO у 1999 році. У ньому наголошується на необхідності відповідального підходу до туризму, який забезпечує баланс між інтересами туристів, приймаючих спільнот та навколишнього середовища [30]. Подальшим кроком стало створення у 2007 році Глобальної ради зі сталого туризму (Global Sustainable Tourism Council, GSTC (рис. 1.8)), яка розробила

критерії сталості для туристичних підприємств, DESTИНАЦІЙ та туроператорів. Ці критерії стали практичним інструментом імплементації принципів сталого туризму у діяльність туристичної індустрії [31].



Рис. 2.7. Переваги сталого туризму [37]

Сталий туризм тісно пов'язаний із Цілями сталого розвитку ООН, затвердженими у 2015 році. Туризм безпосередньо згадується у трьох цілях: Цілі 8 «Гідна праця та економічне зростання», Цілі 12 «Відповідальне споживання і виробництво» та Цілі 14 «Збереження морських екосистем». Крім того, туризм є важливим інструментом досягнення Цілі 11 «Сталий розвиток міст і громад» та Цілі 13 «Боротьба зі зміною клімату», оскільки туристичні потоки мають істотний вплив на інфраструктуру, транспорт і використання енергетичних ресурсів [32].



Рис. 1.8. Логотип Global Sustainable Tourism Council [31]

Наукова література останніх десятиліть містить численні підходи до визначення сутності сталого туризму. Так, британські дослідники Брамвелл і Лейн розглядають його як форму туризму, що відповідає принципам довготривалості та інтеграції локальних потреб із глобальними екологічними викликами [33]. Інші науковці наголошують на ролі сталого туризму як механізму гармонізації відносин між туристами, місцевими громадами та бізнесом, підкреслюючи його значення у сфері управління територіями [34]. В українській науковій традиції також сформувався ряд визначень: сталий туризм трактується як така форма розвитку туристичної галузі, яка забезпечує баланс між соціальною, економічною та екологічною складовими, сприяючи збереженню природно-культурного середовища та підвищенню добробуту місцевих громад [35].

У практичному вимірі сталий туризм реалізується через розвиток екотуризму, зелених готелів, використання відновлюваних джерел енергії в туристичній інфраструктурі, підтримку локальних культурних ініціатив та впровадження відповідального ставлення до природних ресурсів. Прикладами успішної імплементації концепції є розвиток екомаршрутів у Скандинавії, політика «зеленої мобільності» у Відні та Берліні, створення програм підтримки локальних фермерських господарств у рамках туристичних проєктів в Іспанії та Італії [36]. Усе це свідчить, що сталий туризм є не лише теоретичною категорією, але й реальним інструментом впровадження глобальних принципів сталого розвитку на місцевому рівні.

Таким чином, сталий туризм виступає інтегральною складовою сталого розвитку. Він поєднує економічні вигоди з екологічними та соціальними пріоритетами, створює умови для гармонійного співіснування людини, природи та культури. У цьому контексті туризм не лише відображає процеси глобалізації, а й стає важливим чинником їх пом'якшення, оскільки орієнтується на збереження локальної ідентичності та природних ресурсів для майбутніх поколінь.

РОЗДІЛ 2. ДОСВІД СТАЛОГО РОЗВИТКУ ТУРИЗМУ В КРАЇНАХ ЄВРОПИ ДЛЯ ІМПЛЕМЕНТАЦІЇ В ЛЬВІВСЬКІЙ ГРОМАДІ

2.1. Сталий розвиток туризму в містах Іспанії

У Іспанії туризм є ключовим компонентом економіки та культури, серед країн Європи країна посідає одне з перших місць за кількістю міжнародних відвідувачів, доходами від туристичної галузі та її впливом на зайнятість та ВВП. Велика різноманітність природних ландшафтів, багатство історичної та культурної спадщини, прибережні регіони та архіпелаги роблять Іспанію привабливою туристичною дестинацією. Але поряд із цим стоять значні виклики: масовий туризм загрожує життєдіяльності міст – надмірний приплив туристів у пікові сезони створює проблеми з інфраструктурою, житлом, транспортом, підвищенням цін і забрудненням; сезонність туристичних потоків призводить до нерівномірного навантаження на ресурси; історичні та прибережні міста зіштовхуються з деградацією довкілля, ерозією культурної спадщини та зростанням конфлікту між місцевими жителями та туристами [39].

На національному рівні Іспанія реагує на ці виклики через ухвалення Sustainable Tourism Strategy Spain 2030 (рис. 2.1), стратегії, яка має за мету трансформувати туристичну сферу країни у більш стійкий, якісний та збалансований сектор [38]. Основні документи, якими керуються іспанські урядові органи – Міністерство промисловості, торгівлі та туризму – включають національні стратегії, нормативні рамки щодо туристичних апартаментів, планів щодо збереження природних та культурних ресурсів.

Стратегія 2030 передбачає понад п'ять стратегічних пріоритетів: підсилення конкурентоспроможності та якості туристичних продуктів; збереження природної та культурної спадщини; соціальну справедливість, зокрема вирівнювання можливостей для різних регіонів; участь і співпрацю між центральною владою, регіональними та місцевими органами; адаптацію до змін і застосування інновацій; а також закріплення лідерства Іспанії на світовому туристичному ринку [41]. Орієнтація даної стратегії здійснюється у відповідності до Цілей сталого розвитку ООН, зокрема щодо відповідального

споживання, збереження екосистем, зменшення нерівностей і підтримки економічного зростання без шкоди для природи.



Рис. 2.1. Sustainable Tourism Strategy Spain 2030 [38]

У містах, що найбільше потерпають від туристичного навантаження, реалізуються конкретні ініціативи. У Барселоні одним із ключових заходів стало ухвалення *Special Urban Plan for Tourist Accommodation (PEUAT)* у 2017 році (рис. 2.2), який має за мету обмежити приріст туристичних апартаментів та узгодити розміщення таких апартаментів із потребами мешканців. Законодавство передбачає, що нові туристичні апартаменти можуть відкриватись тільки після закриття інших або коли інші вже закриті, і введено систему ліцензування, щоб контролювати якість і законність таких апартаментів [40, 42]. В Барселоні також активно використовуються інструменти «зеленої

мобільності», збільшення велосипедних маршрутів, введення пішохідних зон, вдосконалення транспортної системи з метою зменшення шкідливих викидів та покращення якості повітря. Частина стратегії включає також участь мешканців міста в ухваленні рішень через платформи громадських консультацій, що дозволяє збільшити соціальну прийнятність рішень, зменшувати конфлікти між туристами й місцевими [39].

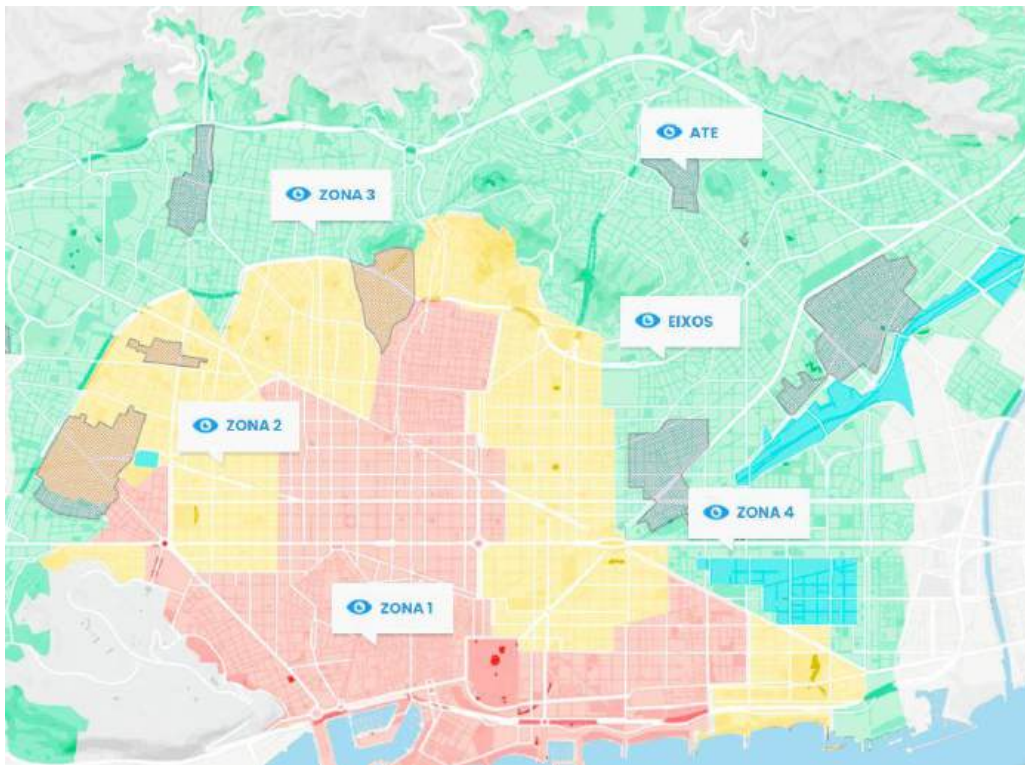


Рис. 2.2. Зонування засобів розміщення Барселони за програмою REUAT [40]

Мадрид також реалізує подібні підходи, особливо у напрямку культурного туризму та інноваційних технологій. Місцева влада переводить акцент на те, щоб туризм не був лише масовим, але більш якісним, з більшою увагою до культурної спадщини, подій, залучення туристів у межах року, а не концентрування лише на пікових сезонах. Програми «Smart Tourism Destination» (рис. 2.3) сприяють цифровізації управління туристичними потоками, удосконаленню інформаційних систем, моніторингу, також розвитку стандартів екологічної ефективності готелів і транспортної інфраструктури [43].

розміщення, участь громад у рішеннях через платформи консультацій [44]. Аналогічні підходи зустрічаються у інших містах, де гостро стоїть питання деградації міських просторів, шуму, ізоляції мешканців через туристичні потоки.

Інноваційні інструменти в Іспанії все частіше стають частиною політики сталого розвитку у туристичній сфері. Використання цифрових технологій – застосунків, даних великих масивів, GIS-систем для відстеження потоків, оцінки впливу на навколишнє середовище і житловий фонд. Зелений стандарт у готельному секторі, енергоефективність, застосування відновлюваних джерел енергії, зменшення споживання води й енергії, управління відходами. Також розвиваються альтернативні види туризму: екотуризм, сільський туризм, гастрономічний туризм, культурні тури, які дозволяють туристичному навантаженню розподілятися просторово і сезонно, віддаляючись від прибережних масивів [45].

Результати цих ініціатив показують, що у містах, де впроваджені регуляторні інструменти на місцевому рівні (наприклад, PEUAT у Барселоні), вдалося знизити темпи росту короткострокових орендів апартаментів, зменшити проблеми з шумом, тиском на інфраструктуру та підвищити якість життя мешканців. Водночас залишаються виклики: юридична складність у контролі нелегальної діяльності, тиск з боку маркетплейсів, нерівність між районами, де туристична активність значно більша, і труднощі з адаптацією стандартів у малому бізнесі.

Іспанський досвід є прикладом комплексної політики сталого розвитку туризму як на національному, так і на муніципальному рівнях. Для Львівської громади цей досвід може бути корисним саме у частинах, які стосуються обмеження масового туризму в історичному центрі, розвитку альтернативних туристичних маршрутів, участі місцевої громади у рішеннях, застосуванні цифрових інструментів моніторингу, та впровадженні зелених стандартів у транспорті і готельному бізнесі. При цьому враховуючи відмінності: масштаб туристичних потоків, інфраструктурний потенціал, правове регулювання та екологічні умови.

2.2. Імплементация сталого туризму в Німеччині як елемент виконання «Зеленого курсу» ЄС

Німеччина посідає провідне місце серед європейських країн у сфері розвитку туризму, поєднуючи високий рівень урбанізації, багату культурну спадщину та значні природні ресурси з орієнтацією на сталий розвиток. Туризм є важливим сектором економіки країни: він забезпечує робочі місця, підтримує розвиток малого бізнесу та формує позитивний міжнародний імідж. Водночас Німеччина як член Європейського Союзу інтегрує політику у сфері туризму у ширший контекст Європейського зеленого курсу, що має на меті трансформацію економіки ЄС у кліматично нейтральну, ресурсоефективну та інклюзивну систему [46]. Таким чином, імплементация сталого туризму в країні тісно пов'язана з виконанням стратегічних завдань ЄС, спрямованих на скорочення викидів парникових газів, збереження біорізноманіття, підвищення енергоефективності та розвиток циркулярної економіки.

На національному рівні ключову роль відіграє Національна туристична стратегія Німеччини (*Nationale Tourismusstrategie*), ухвалена у 2019 році (рис. 2.3), яка визначає сталий розвиток як пріоритет у майбутньому розвитку галузі [47].



Рис. 2.3. Nationale Tourismusstrategie [47]

Документ передбачає низку завдань: диверсифікацію туристичних продуктів, розвиток сільського та природного туризму, інтеграцію екологічних

стандартів у діяльність підприємств, розширення цифрових інструментів для моніторингу туристичних потоків та сприяння внутрішньому туризму як більш екологічній альтернативі авіаподорожам. Паралельно реалізується Стратегія сталого розвитку Німеччини (Deutsche Nachhaltigkeitsstrategie), остання редакція якої була ухвалена у 2021 році [48]. У ній туризм розглядається як один із секторів, що сприяє досягненню Цілей сталого розвитку ООН, зокрема Цілей 8, 11, 12 та 13.

Зв'язок національної політики сталого туризму із Європейським зеленим курсом проявляється у кількох ключових напрямках. По-перше, йдеться про декарбонізацію транспортної системи: держава стимулює розвиток залізничного та громадського транспорту як більш сталих альтернатив автомобільним та авіаподорожам. Наприклад, у 2022 році було запроваджено експериментальний квиток «9-Euro-Ticket» [49] (рис. 2.4), який дозволив громадянам і туристам подорожувати всією країною з мінімальними витратами та низьким рівнем викидів.



Рис. 2.4. «9-Euro-Ticket» [49]

Програма «9-Euro-Ticket» була тимчасовою ініціативою, запровадженою у Німеччині на три місяці – з червня по серпень 2022 року. Вона дозволяла придбати проїзний квиток вартістю 9 євро на місяць, який надавав право на

необмежену кількість поїздок у всіх видах місцевого та регіонального громадського транспорту по всій країні. Цей квиток не діяв у поїздах далекого сполучення, таких як ICE, IC, EC, а також у приватних перевізників.

Основними цілями цієї програми, запровадженої урядом Німеччини, були:

- Фінансова підтримка населення: Допомогти громадянам в умовах стрімкого зростання вартості життя та інфляції, спричиненої, зокрема, війною в Україні та енергетичною кризою.
- Зниження споживання пального: Заохотити людей відмовитися від приватних автомобілів на користь громадського транспорту, щоб зменшити залежність від імпортного пального.
- Популяризація громадського транспорту: Зробити його більш привабливим для широкого кола населення.

Результати програми були значними і викликали широку дискусію:

- Збільшення пасажиропотоку: За три місяці було продано близько 52 мільйонів квитків. Пасажиропотік на громадському транспорті значно зріс, особливо у вихідні дні та на популярних туристичних маршрутах. Це призвело до значного перевантаження деяких напрямків.
- Зменшення транспортного навантаження: За даними Асоціації німецьких транспортних компаній (VDV), завдяки квитку 10% автомобілістів повністю або частково перейшли на громадський транспорт. Експерти також підраховали, що програма запобігла викиду близько 1,8 мільйона тонн вуглекислого газу в атмосферу.
- Економічні та соціальні наслідки: Програма коштувала федеральному уряду 2,5 мільярда євро. Хоча вона була популярною серед населення, це викликало дискусії щодо її фінансової стійкості. Також спостерігалися проблеми з перевантаженням поїздів, що знижувало комфорт поїздок.

Загалом, програма «9-Euro-Ticket» досягла своєї головної мети – стимулювати перехід на громадський транспорт та підтримати населення. Вона стала важливим експериментом, який продемонстрував потенціал доступного громадського транспорту для вирішення екологічних та соціальних проблем. На

основі цього досвіду уряд Німеччини згодом розробив постійний квиток, відомий як «Deutschlandticket», який діє з 2023 року.

По-друге, у готельному та ресторанному бізнесі активно впроваджуються «зелені» стандарти, зокрема сертифікаційні програми «Green Key» та «EU Ecolabel», які охоплюють енергоефективність, управління відходами, використання відновлюваних джерел енергії [50]. Ці ініціативи є важливим кроком для розвитку сталого туризму в країні, оскільки вони заохочують бізнес до більш відповідального ставлення до навколишнього середовища.

Зокрема, програма «Green Key» є міжнародним екологічним сертифікатом, який був започаткований у Данії в 1994 році і нині діє у понад 60 країнах світу. Вона спрямована на сприяння сталому туризму, заохочуючи готельні та туристичні заклади до впровадження екологічних ініціатив. Критерії сертифікації охоплюють широкий спектр сфер, включаючи управління відходами, використання води та енергії, а також залучення гостей і персоналу до відповідальної поведінки. Для отримання сертифікату, заклади мають відповідати суворим вимогам, а їхня діяльність регулярно перевіряється, що забезпечує дотримання високих екологічних стандартів (рис. 2.5).



Рис. 2.5. Вимоги для отримання сертифікації Green Key [50]

Ці сертифікації є важливим інструментом для Німеччини, де уряд активно підтримує "зелений" перехід. Завдяки таким програмам, як «Green Key», туристичні об'єкти демонструють свою відданість екологічній відповідальності, що не тільки сприяє збереженню природних ресурсів, але й підвищує їхню конкурентоспроможність. Для туристів ці сертифікати слугують орієнтиром при виборі житла, дозволяючи їм підтримувати екологічно свідомий бізнес. Таким чином, "зелені" сертифікати є ключовим елементом у стратегії Німеччини щодо сталого розвитку туристичної галузі, що дозволяє поєднувати економічний ріст із захистом навколишнього середовища.

По-третє, особливу увагу приділено розвитку циркулярної економіки, що проявляється у зменшенні харчових відходів у сфері гостинності та повторному використанні ресурсів. Таким чином, імплементація сталого туризму в Німеччині має міжсекторальний характер і повністю відповідає стратегічним цілям Європейського зеленого курсу [46].



Рис. 2.6. Бренд «Sustainable Meetings Berlin» [51]

На рівні міст ці принципи набувають конкретного втілення. Берлін є прикладом великого мегаполіса, що активно впроваджує політику сталого туризму. Організація «visitBerlin» розробила спеціальний бренд «Sustainable Meetings Berlin» (рис. 2.6), який передбачає впровадження екологічних стандартів у сфері ділового туризму та організації заходів. Місто активно розвиває велосипедну інфраструктуру, інвестує у громадський транспорт, а також підтримує програми сертифікації готелів та ресторанів відповідно до міжнародних стандартів сталості [51]. Важливо, що Берлін поєднує екологічні

заходи із соціальними – залученням місцевих громад до процесу прийняття рішень, забезпеченням доступності туристичних продуктів для різних соціальних груп.

У Мюнхені основний акцент робиться на розвитку культурного та ділового туризму відповідно до принципів сталості. Місто стимулює використання громадського транспорту туристами, зменшує транспортні затори та викиди. Важливою складовою є також розвиток зелених зон і культурних просторів, які одночасно приваблюють туристів та підвищують якість життя мешканців [52]. Влада активно співпрацює з місцевими підприємствами щодо впровадження екологічних стандартів у сфері гостинності та організації масових заходів.

Особливо показовим є приклад Фрайбурга, який часто називають «зеленим містом» Європи. Місто є піонером у сфері відновлюваної енергетики, використання сонячних панелей, розбудови трамвайної мережі та велосипедних доріжок (рис. 2.7). Туризм тут базується на принципах екологічності та автентичності: розвиток еко-турів, підтримка локальних виробників, організація освітніх програм для туристів, спрямованих на формування екологічної свідомості [53]. Фрайбург став прикладом того, як місцевий рівень може успішно інтегрувати глобальні принципи сталого розвитку у туристичну сферу.



Рис. 2.7. Кластер «Зелене місто» у Фрайбурзі [53]

Інституційну підтримку розвитку сталого туризму в Німеччині здійснюють численні організації, серед яких Німецьке товариство сталого туризму (Deutsches Nachhaltigkeitsforum), федеративні землі та муніципалітети, а також громадські організації, які беруть участь у розробці стратегій і реалізації конкретних проєктів [48]. Особлива роль відводиться цифровим технологіям, що дозволяють здійснювати моніторинг туристичних потоків, викидів та впливу на довкілля, а також створювати інтерактивні сервіси для туристів.

Таким чином, досвід Німеччини свідчить про високий рівень інтеграції політики сталого туризму в загальноєвропейський контекст. Національні стратегії та Європейський зелений курс задають рамки, тоді як міста демонструють конкретні практики впровадження цих принципів. Для Львівської громади цей досвід є надзвичайно цінним: варто звернути увагу на розвиток велосипедної та громадської мобільності, екологічні стандарти у сфері гостинності, цифрові інструменти моніторингу, а також на широку участь місцевих мешканців у процесах управління туризмом. Усе це може стати запорукою збалансованого розвитку міста, який поєднає економічні вигоди з екологічними та соціальними пріоритетами.

2.3. Сталий туризм у Польщі

Польща є однією з провідних туристичних країн Центрально-Східної Європи, поєднуючи багату історико-культурну спадщину, численні природні ресурси та сучасні урбаністичні центри. Туристичний сектор країни динамічно зростає, забезпечуючи значний внесок у ВВП та зайнятість населення. За даними Всесвітньої туристичної організації, Польща входить до першої двадцятки країн світу за кількістю відвідувачів, що свідчить про її глобальну привабливість [54]. Водночас туристична сфера стикається з низкою викликів: надмірна концентрація туристів у Кракові та інших історичних містах призводить до перевантаження інфраструктури, Татранський національний парк переживає тиск від масового відвідування, а Балтійське узбережжя зіштовхується із сезонністю та екологічними ризиками. Це обумовлює актуальність політики сталого розвитку туризму як на національному, так і на місцевому рівнях.

Національна стратегія «Polska Strategia Rozwoju Turystyki 2030» стала базовим документом, який визначає ключові напрями державної політики у сфері туризму [55]. Цей документ, з повною перспективою реалізації до 2036 року, базується на філософії сталого розвитку. У ній зазначено, що туризм повинен поєднувати економічні вигоди з охороною природних ресурсів і культурної спадщини, сприяти соціальній інтеграції та підтримці місцевих громад. Для досягнення цієї мети Міністерство спорту і туризму Польщі ініціювало широкий процес регіональних консультацій по всій країні, щоб розробити цілісну стратегію, яка враховує специфіку та потреби кожного регіону. Це підкреслює прагнення уряду створити системну «дорожню карту» для ефективного та збалансованого розвитку туристичної галузі.

Основні завдання, визначені Стратегією, охоплюють кілька критично важливих сфер, спрямованих на модернізацію польського туристичного сектору. Вони включають: диверсифікацію туристичних продуктів для зниження залежності від кількох ключових напрямків, зменшення сезонності шляхом промоції альтернативних видів відпочинку, зокрема розвиток сільського туризму [56]. Стратегія також робить значний акцент на популяризації екологічних стандартів у сфері гостинності та адаптації інфраструктури до сучасних викликів. Крім того, ключовою дією є інтеграція цифрових технологій для моніторингу туристичних потоків. Як приклад, було розроблено спільний портал «Turystyka+» (рис. 2.8) для збору та аналізу статистичних даних, що є важливим кроком у підтримці інновацій та прийнятті рішень, заснованих на об'єктивних даних.

Ця довгострокова політика Польщі демонструє її міцну прив'язку до міжнародних та європейських стандартів. Стратегія безпосередньо пов'язана з Цілями сталого розвитку ООН та політикою ЄС, що підкреслює прагнення Польщі діяти у відповідності до європейських екологічних та соціальних стандартів [57]. Така відповідність не лише підвищує конкурентоспроможність країни на міжнародній арені, але й забезпечує зведений підхід до національної

промоції туризму, сприяючи ефективнішому позиціонуванню польського туристичного продукту як стійкого та високоякісного на світових ринках.

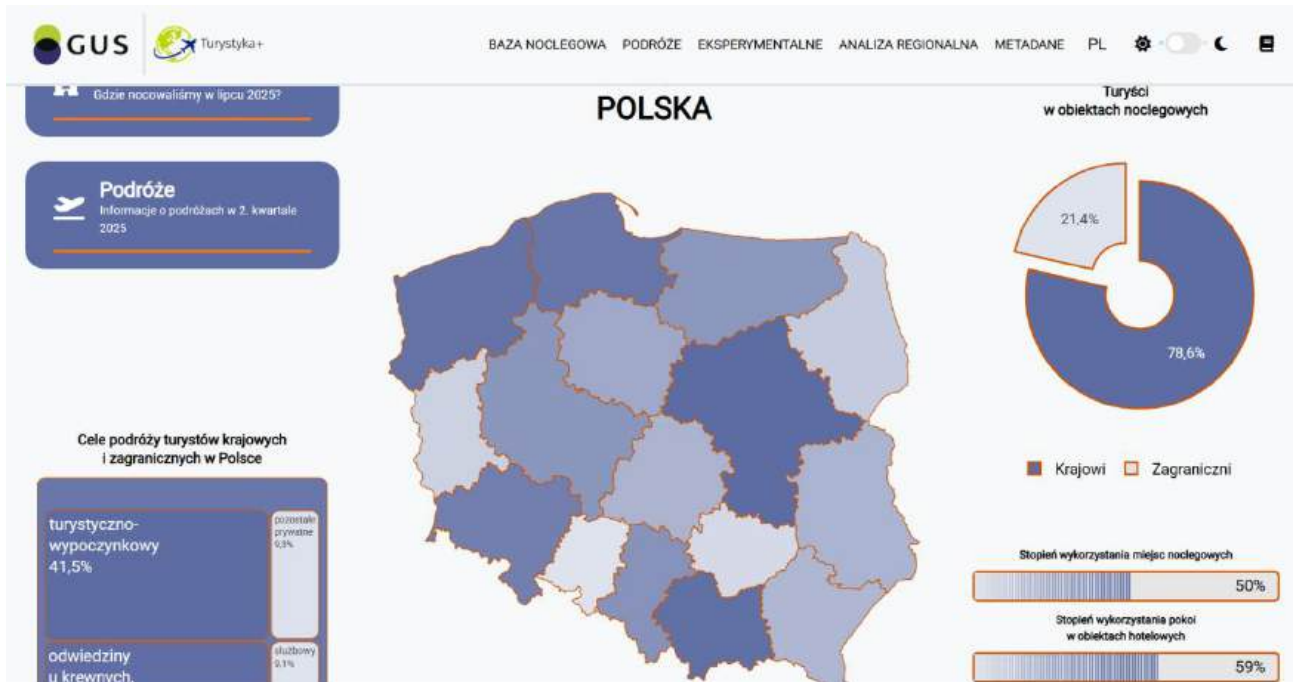


Рис. 2.8. Польський портал «Turystyka+» [63]

На рівні міст особливе місце посідає Краків, який зіштовхнувся з проблемою «overtourism» - надмірної концентрації туристів у центрі міста. Для вирішення цього питання влада міста запровадила регулювання короткострокової оренди житла через платформи Airbnb та Booking, а також обмежила кількість ліцензій на діяльність у найбільш навантажених районах [58]. Крім того, Краків розробив стратегію розвитку туризму, що акцентує на культурному та освітньому туризмі, підтримці локальних культурних ініціатив та збереженні історичних пам'яток. У місті розширюються зелені зони та пішохідні простори, що робить його більш комфортним як для мешканців, так і для відвідувачів.

У Варшаві акцент зроблено на культурні події, інноваційні туристичні сервіси та розвиток сталої міської мобільності. Столиця активно просуває імідж сучасного європейського міста з екологічними стандартами: удосконалюється система громадського транспорту, стимулюється використання велосипедів, впроваджуються «розумні» рішення у сфері інформаційних технологій для туристів [59]. Варшава також активно використовує цифрові інструменти для

відстеження туристичних потоків і планування міських подій, що дозволяє уникати перенавантаження інфраструктури.

Гданськ як припортове місто інтегрує морський туризм із екологічними програмами. Тут реалізуються проекти збереження прибережних екосистем, створюються екологічні освітні маршрути, підтримується розвиток морських музеїв і культурних центрів. Місто активно співпрацює з місцевими організаціями у сфері екотуризму, що дозволяє поєднати економічний розвиток із захистом унікальних природних ресурсів [60].

Важливим аспектом польської моделі є природно-рекреаційний вимір сталого туризму. Татранський національний парк (рис. 2.9), який щороку відвідують мільйони туристів, впровадив систему обмеження потоків, що включає диференційовані квитки, контроль за доступом до найпопулярніших маршрутів та освітні кампанії для туристів. Завдяки цим заходам вдалося зменшити навантаження на унікальні природні екосистеми та забезпечити довготривале збереження території [61]. На Балтійському узбережжі ключовою проблемою є сезонність, яка призводить до економічних дисбалансів та пікових навантажень на екологію. Тут реалізуються проекти розвитку позасезонного туризму, у тому числі гастрономічного та культурного, що сприяє більш рівномірному розподілу туристичних потоків.



Рис. 2.9. Татранський парк Народовий [61]

Сільський туризм у Польщі розглядається як один із ключових напрямів диверсифікації економіки та зменшення залежності від масового міського туризму. Програми підтримки агротуризму дозволяють залучати місцевих мешканців до розвитку туристичної інфраструктури, підвищувати їхні доходи та зберігати традиційні практики.

Важливу роль у впровадженні політики сталого туризму відіграють місцеві громади та інституції. Польща активно розвиває модель партнерства між муніципалітетами, національними парками, туристичними організаціями та громадськими об'єднаннями. Наприклад, у рамках національної стратегії було створено численні дорадчі ради, до складу яких увійшли представники бізнесу, науковців і мешканців, що дозволяє враховувати різні інтереси у процесі прийняття рішень [62].

Таким чином, польський досвід сталого туризму поєднує два ключові напрями: розвиток міст із упорядкуванням туристичних потоків та природоохоронну політику, спрямовану на збереження унікальних екосистем. Для Львівської громади він може стати прикладом комплексної моделі: від регулювання короткострокової оренди у центрі до стимулювання розвитку сільського туризму та створення альтернативних маршрутів. Залучення місцевих громад, розширення зелених зон та впровадження цифрових інструментів є тими елементами, які можуть бути адаптовані до українських реалій.

РОЗДІЛ 3. СУЧАСНИЙ СТАН ВПРОВАДЖЕННЯ ЦІЛЕЙ СТАЛОГО РОЗВИТКУ ТА СТАЛОГО ТУРИЗМУ У ЛЬВІВСЬКІЙ ГРОМАДІ

3.1. Сучасний стан розвитку туризму в Львівській ТГ

Львів є одним із ключових туристичних центрів України та Східної Європи, який поєднує багату історико-культурну спадщину з сучасними можливостями для відпочинку й ділових поїздок. Місто належить до об'єктів Світової спадщини ЮНЕСКО, що значно підвищує його міжнародну привабливість, а архітектурне розмаїття та культурна багатогранність роблять Львів унікальною дестинацією для відвідувачів різних категорій. Туристична інфраструктура громади охоплює широкий спектр закладів розміщення, харчування, культурних та рекреаційних установ, що забезпечує можливість приймати великі потоки туристів. Крім того, Львів завдяки своїй транспортній доступності, географічному розташуванню та міжнародним зв'язкам став своєрідними «воротами» для знайомства з Україною, що сприяє його зростаючій ролі на міжнародному туристичному ринку.

Важливість Львова як туристичного центру зростала протягом останніх десятиліть, що відображалось у збільшенні кількості відвідувачів та розвитку туристичної інфраструктури громади. Місто поступово перетворилося на центр культурного, подієвого та гастрономічного туризму, де щороку проводяться десятки міжнародних фестивалів, форумів і виставок. Львівська громада активно розвиває нові напрямки туризму – від вело- та екотуризму до урбаністичних маршрутів і ревіталізованих просторів, що відповідає сучасним концепціям сталого розвитку. Завдяки цьому Львів не лише конкурує з іншими великими туристичними центрами Центральної Європи, а й поступово утверджується як платформа для міжнародної співпраці у сфері туризму, формуючи власну стратегію довготривалого розвитку галузі.

У 2019–2025 роках туристична сфера Львова та громади пройшла складний шлях від доковідного зростання до кризи, спричиненої пандемією та повномасштабною війною, і подальшої адаптації в умовах нових реалій. Для дослідження цієї динаміки застосовано матеріали Львівського туристичного

офісу, опубліковані на платформі lviv.travel, а також аналітичні звіти та повідомлення локальних ЗМІ й державних структур. Вони є основою дослідження, оскільки забезпечують комплексне охоплення показників: загальної кількості туристів, їхнього походження, структури витрат, тривалості перебування, засобів пересування, а також соціально-демографічних характеристик і змін у мотиваціях відвідувачів. Важливим є також використання інфографік і регулярних щорічних досліджень, що дає змогу відслідковувати як кількісні, так і якісні зміни у туристичному потоці міста.

Базовим для подальшого аналізу є 2019 рік, коли Львів відвідало близько 2,5 млн туристів (рис. 3.1), серед яких найбільшими групами були відвідувачі з Польщі, Білорусі, Туреччини, Німеччини та США; середня тривалість перебування становила близько трьох днів, а середні витрати оцінювалися у 94 євро на добу [64].



Рис. 3.1. Туристичні показники Львова за 2019 р. [64]

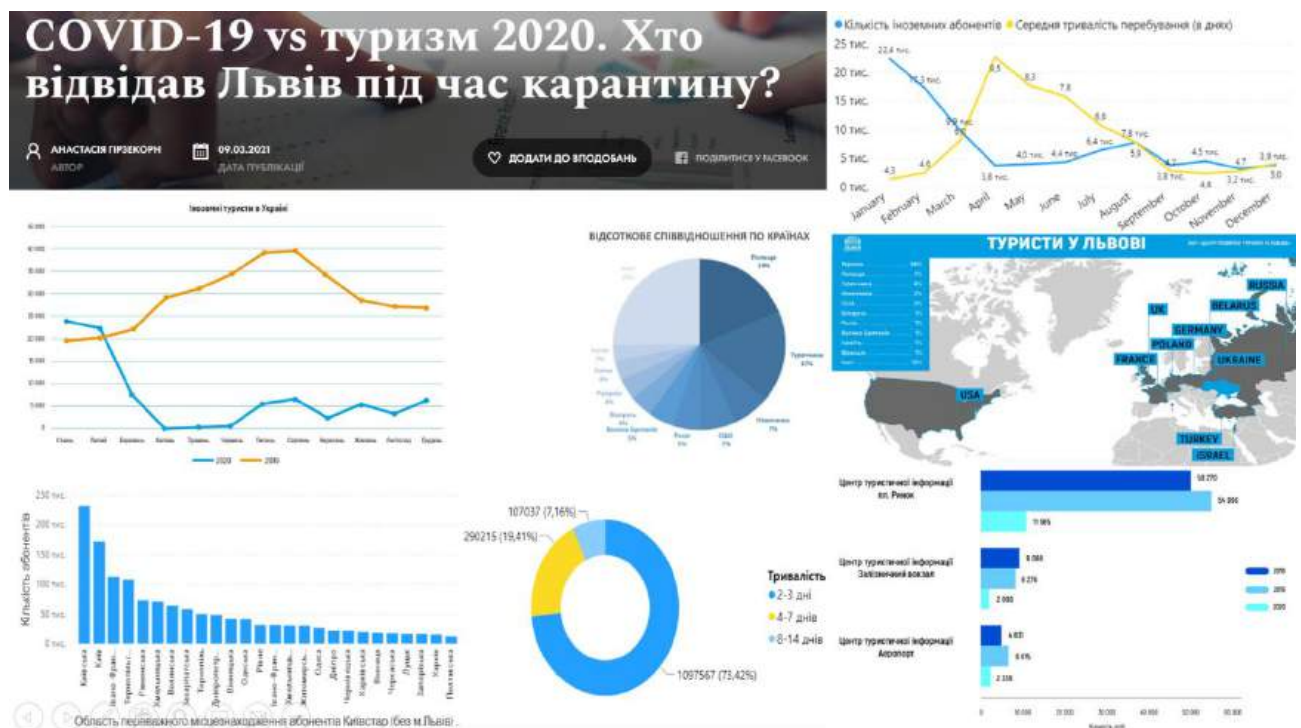
У 2020 році туристична індустрія Львова зазнала значного шоку через пандемію COVID-19 (рис. 3.2). За підсумками року місто прийняло близько 750 тис. гостей, що на ~70 % менше, ніж у 2019 році. Це відбулося при одночасному зниженні міжнародного туризму на ~74 % через закриття кордонів і обмеження пересувань [65].

Важливо, що зменшення потоків не було рівномірним по категоріях: внутрішній туризм знизився менш критично – приблизно на 8 % у порівнянні з

2019, тоді як кількість іноземних гостей впала набагато сильніше [65]. Центри туристичної інформації у Львові за 2020 рік відвідало 15 910 туристів, з яких 51 % – українці; іноземців стало дуже мало – їхній потік знизився на ~85,6 % порівняно з 2019, українців – на ~55,4 % . У топ-5 країн серед іноземних відвідувачів – Польща, Білорусь, Туреччина, Німеччина та Литва, серед українських міст – Київ, Харків, Одеса, Дніпро і Івано-Франківськ.

Щодо тривалості перебування, серед українських туристів значна більшість (73,4 %) зупинялась у місті на 2–3 дні; близько 19,4 % залишались 4–7 днів, і 7,2 % – 8–14 днів. Серед іноземців у пікові сезони року середня тривалість перебування підскочила до 6-8 днів, а згодом стабілізувалася на рівні 4-5 днів.

Щодо походження та каналів надходження гостей: українці становили більшу чи меншу частину, але через обмеження в'їзду іноземців та карантинні правила їх кількість впала дуже різко. Прибуток від міжнародного аеропорту Львова у 2020 році від іноземного пасажиропотоку склав 84 176 осіб, переважно з Польщі, Туреччини, Німеччини, США, Великобританії, Білорусі, Румунії, Литви, Італії та Ізраїлю [65].



Економічні показники індустрії теж зазнали суттєвого удару: туристичний збір становив лише 4,9 млн грн, що приблизно вдвічі менше, ніж у 2019. Кількість найманих працівників у галузі на кінець року – близько 99 тисяч осіб, що на 21 % менше, ніж в попередньому періоді. Податки, які сплачувала галузь, теж скоротилися, але вона все ж змогла генерувати надходження (основні джерела – ресторани, готелі, культурні та подієві заходи) [65].

За даними дослідження «Етапи відновлення індустрії туризму у Львові», для реагування на кризу місцева влада спільно з туристичним бізнесом визначила п'ять етапів відновлення. Ці етапи включали: часткове відкриття закладів розміщення і харчування, розробку нових протоколів безпеки, відновлення внутрішнього туризму, відкриття закладів культури, запуск промо-кампаній із акцентом на безпеку і поступове відновлення міжнародних подорожей за умов послаблення обмежень [66].

Таким чином, 2020 рік відзначився не лише великим падінням обсягів, але і суттєвими змінами у профілі туриста: коротші поїздки, домінування внутрішніх клієнтів, інша структура витрат та каналів надходження. Ці зміни стали важливою базою для аналізу наступних років і для формування стратегії відновлення Львова як туристичної дестинації.

У 2021 році Львів спробував повернутися на шлях відновлення після пандемічного спаду: місто прийняло приблизно 1,5 млн туристів, що майже вдвічі перевищує показник 2020-го, але все ще на ~40 % нижче від рівня 2019 року [67]. Це відновлення супроводжувалося суттєвим зміщенням у структурі відвідувачів, їхніх мотивів та поведінки, що свідчить про еволюцію туристичного профілю.

Порівняно з 2020 роком, у 2021 спостерігається повернення міжнародних ринків, але із меншим домінуванням, ніж у доковідний час. Частка українських туристів залишалась вагомою – ≈ 41 % від загального числа гостей, тоді як іноземці складали 59 % вибірки. Проте серед іноземців з'явилися нові напрями, зокрема Саудівська Аравія, чия частка за рік зросла завдяки прямим авіарейсам [67].

Стосовно мотивацій, у 2021 році близько 78 % туристів приїжджали з метою відпочинку, що вказує на збереження основної рольової функції туризму, хоча частка тих, хто прибував із діловими, культурними чи освітніми мотивами, зросла у порівнянні з 2020 роком. Майже половина гостей (50,5 %) були в місті вперше, що свідчить про оновлення туристичної аудиторії та витіснення частини «старих» каналів через обмеження попереднього року [67].

У структурі розміщення значне місце зайняли апартаменти й проживання у друзів/родичів (≈ 16 % випадків), що відображає зростання попиту на альтернативні формати житла в умовах підвищеної вартості готелів і прагнення до «домашньої» атмосфери. Водночас готелі відновили свою участь у ринку, хоча їхня частка ще не повернулася до доковідного рівня.

Отже, 2021 рік у Львові був роком помітного відновлення туристичного потоку та якісної трансформації профілю відвідувачів: зростання середньої тривалості перебування, підвищення добових витрат і відродження міжнародного попиту. Ці тенденції створюють міцну основу для порівняння з подальшими роками та формування сценаріїв відновлення.

2022 рік став переломним у розвитку туристичної галузі Львова: місто зіткнулося з безпрецедентними викликами, спричиненими повномасштабною війною. Туризм, який лише почав відновлюватися після пандемії COVID-19, був поставлений у нові умови – Львів став не лише туристичною, а й гуманітарною столицею країни, приймаючи мільйони переселенців та міжнародних волонтерів [68].

Загальна кількість туристів, які приїхали саме з метою відпочинку чи відвідування культурних подій, різко скоротилась у порівнянні з 2021 роком. Проте потік відвідувачів до міста не зник повністю – він трансформувался: Львів у 2022 році відвідали здебільшого внутрішні туристи, представники міжнародних організацій, журналісти, дипломати та волонтери. Таким чином, структура відвідувачів набрала нового характеру – домінування «нетрадиційних» категорій, пов'язаних не з класичним туризмом, а з підтримкою країни в умовах війни [68].

У партнерстві з Офісом Президента в місті Львів почав роботу Медіацентр «Україна». Це місце стало важливим осередком для журналістів з різних куточків світу, де вони могли отримати необхідну інформацію, відвідати брифінги чи працювати. Загалом у Медіацентрі за 2022 рік відбулося понад 400 брифінгів, і тут зареєструвалися та працювали близько 3,5 тисяч представників медіа з більш ніж тисячі редакцій. В умовах війни про Львів написали такі відомі видання, як «Deutsche Welle», «The Washington Post», «The New York Times», «BBC» та інші. (рис. 3.4).

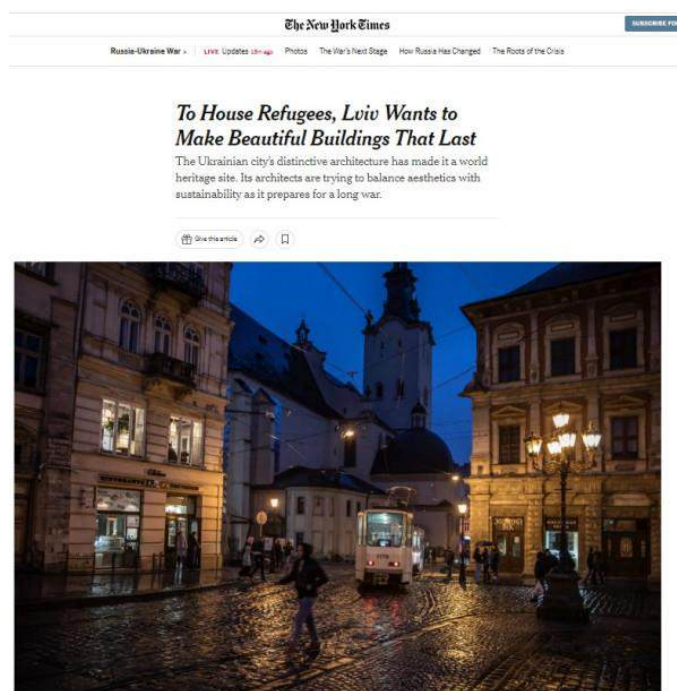


Рис. 3.4. Стаття The New York Times про Львів в умовах війни [68]

Львів славиться своєю творчою атмосферою та активними креативними середовищами. Свідченням цьому є здобуття Львовом статусу Молодіжної столиці Європи 2025. Незважаючи на війну, у місті продовжували проводитися численні виставки, зокрема, унікальна виставка робіт Марії Приймаченко, яка привернула увагу багатьох мешканців і гостей міста. Крім мистецьких заходів, львів'яни активно займаються волонтерством. У Львові діє кілька волонтерських та гуманітарних осередків де займаються плетінням маскувальних сіток для військових, виготовленням окопних свічок та роботою у волонтерській кухні. Один з найбільших розташований на вулиці Коперника, 17 [68].

Після початку війни Львів став притулком для багатьох українців, які були змушені залишити свої домівки через російську агресію. Осторонь не залишилися й культурні інституції міста, які заохочували людей до знайомства з містом через проект «Прогулянки Львовом». Цей проект, організований Львівським туристичним офісом та підтриманий місцевими гiдами, пропонував переселенцям безкоштовні екскурсії, що дозволяло їм відчутися частиною нової громади та краще зрозуміти культуру і історію Львова.

У Львові багато музеїв із унікальними експонатами і саме місто – наче музей під відкритим небом. З початком бойових дій на території України постало питання збереження спадщини. Окремі музеї не функціонують взагалі, інші відкриті, але заховали частину експонатів. На вулицях також бачимо захисні конструкції біля найбільш вразливих та цінних пам'яток (рис. 3.5). Попри все, місто продовжує жити. Скажімо, влітку 2022 року завершили реставрацію фасаду церкви Петра і Павла УГКЦ – колишньому костелу єзуїтів повернули автентичний вигляд [37].



Рис. 3.5. Зашиті вітражі Латинської катедрі [69]

Економічні показники індустрії туризму у 2022 році істотно знизилися. Більшість готелів працювала, але значну частку їхніх клієнтів склали внутрішньо переміщені особи, міжнародні гуманітарні працівники та журналісти [68]. Це означало, що класичний сегмент дозвілєвого туризму був замінений новим, соціально зумовленим попитом. При цьому Львів зумів зберегти певний рівень доходів від туристичної сфери завдяки активній роботі ресторанів,

кав'ярень, подекуди музеїв і локальних культурних ініціатив, які продовжували функціонувати навіть під час тривоги.

У 2022 році середня тривалість перебування гостей міста суттєво змінилася: багато відвідувачів залишалися у Львові тижнями або навіть місяцями, що різко контрастує з показниками попередніх років, де домінували поїздки на 3–5 днів. Цей аспект особливо характерний для внутрішньо переміщених осіб і представників міжнародних організацій, які обирали Львів як безпечний тиловий центр. Натомість класичні туристи, які відвідували місто з культурною чи рекреаційною метою, скоротили середню тривалість перебування через невизначеність і ризики.

Щодо географії гостей, у 2022 році переважали українські відвідувачі з центральних і східних регіонів країни. Іноземний туризм практично зупинився, окрім сегмента волонтерів та працівників гуманітарних місій, які прибували з країн ЄС, США, Канади та Великої Британії [68]. Таким чином, Львів у 2022 році виконував радше функцію гуманітарного й волонтерського центру, ніж класичної туристичної дестинації.

Львів став притулком не лише для біженців, але й центром лікування і реабілітації військових, чи просто транзитною точкою при відправленні їх на лікування закордон. У Львові, під патронатом Міністерства охорони здоров'я України та на базі Першого територіального медичного об'єднання, відкрили Центр реабілітації «Незламні/Unbroken». Дорослі та діти можуть отримати тут комплексну медичну допомогу. Хірургія, ортопедія, протезування – у Центрі надають різні послуги. Військові та цивільні можуть пройти тут фізичну та психосоціальну реабілітацію. Для військових, які проходять у Львові лікування та реабілітацію, Львівським туристичним офісом започатковано ще один проект: «Місто лікує». Захисники мають нагоду більше дізнатися про місто зі слів професійних та досвідчених гідів (рис. 3.6) [70].

Отже, 2022 рік відзначився не стільки падінням туризму як індустрії, скільки його переформатуванням. Львів зберіг функції гостинного міста, але головний акцент перемістився на забезпечення потреб внутрішньо переміщених

осіб та підтримку міжнародної гуманітарної діяльності. Цей досвід став унікальним у європейському контексті й визначив нові підходи до ролі туризму у кризових умовах.



Рис. 3.6. Реабілітаційні екскурсії містом для військових [70]

У 2023 році туристична сфера Львова продемонструвала стійке відновлення після глибоких криз попередніх періодів, зумовлених пандемією та повномасштабною війною. Хоча кількісні показники ще не досягли рівня 2019 року, саме цей рік став важливим етапом у формуванні нової моделі туристичної поведінки та структури відвідувачів міста (рис. 3.7). Згідно з даними Львівського туристичного офісу, частка українських гостей становила 88,6 %, тоді як іноземних – лише 11,4 %, що свідчить про домінування внутрішнього туризму у структурі відвідувань [71]. Основні країни походження іноземців – Польща, США та Велика Британія, а серед українських регіонів переважають Київська, Харківська, Одеська та Дніпропетровська області.

Відмінною рисою 2023 року стало повернення до регулярних візитів: 77 % гостей уже бували у Львові раніше. Цей показник суттєво контрастує з довоєнним періодом, коли значну частку становили нові відвідувачі, і засвідчує зростання лояльності до міста. Також простежується розширення мотиваційної структури туристів: окрім традиційного дозвіллевого туризму (34,6 %), помітну частку становили поїздки, пов'язані зі зміною місця проживання (19,7 %), відвідування родичів і друзів (18,1 %), ділові поїздки (14,4 %) та волонтерська діяльність (7,5 %) [71]. Така трансформація демонструє соціальний аспект

туризму в умовах війни – подорожі часто поєднували практичні, родинні й патріотичні мотиви.



Рис. 3.7. Дашборд туристичних показників Львова у 2023 році [71]

Середня тривалість перебування у Львові у 2023 році становила 2–3 дні для українців і 4–7 днів для іноземців, що свідчить про часткове скорочення тривалості візитів порівняно з 2021 роком, але стабілізацію після кризового 2022 [69]. Попит на короткі поїздки пояснюється бажанням безпеки та зручністю транспортного сполучення. Основними способами прибуття залишаються поїзд (56 %), власний автомобіль (26,3 %), а також автобусні перевезення (12,3 %) [69]. Така структура демонструє переорієнтацію на внутрішні пересування і відмову від авіатранспорту, що все ще відчуває наслідки воєнного стану.

Типові форми розміщення у 2023 році також відображають зміни споживчої поведінки. Найпопулярнішими залишалися орендовані квартири (28,4 %), далі – готелі (26,2 %) та проживання у друзів чи родичів (21,7 %) [71]. Це свідчить про тенденцію до більш гнучких і бюджетних форматів, характерну для посткризових періодів. Середньодобові витрати туристів становили 1450 грн серед українців і 2065 грн серед іноземців, що відповідає поступовому

відновленню купівельної спроможності та адаптації ціноутворення у сфері послуг.

У поведінці туристів простежується прагнення до емоційних, культурних і гастрономічних вражень: 81,9 % гостей віддавали перевагу самотійним прогулянкам, 73 % – відвідували кав'ярні й ресторани, а понад половина (51,4 %) – музеї та культурні об'єкти. Цей розподіл свідчить про зростання ролі локального досвіду як чинника туристичної привабливості міста. Також помітна переорієнтація каналів отримання інформації: 34,7 % дізнаються про Львів із рекомендацій знайомих, 21,3 % – через попередні відвідини, і лише 11,5 % – із соціальних мереж [71]. Це вказує на високу довіру до особистих контактів і культурну сталість туристичного іміджу Львова.

Таким чином, 2023 рік став для Львова періодом не лише кількісного відновлення, а й якісної реструктуризації туристичного профілю. Місто зберегло провідні позиції у внутрішньому туризмі України, демонструючи стійкість у кризових умовах та здатність приваблювати лояльну аудиторію.

У 2024 році Львів продовжив процес стабілізації туристичної активності, який почався в 2023, але з чіткими якісними зрушеннями в профілі гостей (рис. 3.8). За даними опитування Львівського туристичного офісу спільно з Українським католицьким університетом, частка іноземних туристів виросла з $\approx 11\%$ у 2023 до $\approx 15\%$ у 2024 [72]. Це означає, що після попереднього року, коли більшість гостей були українцями, іноземці знову почали активніше подорожувати до Львова, хоч їхній обсяг ще не повернувся до доковідних показників. Водночас, більшість гостей – близько 85 % – залишаються представниками внутрішнього ринку.

Середня тривалість перебування також зросла. Для українських гостей вона збільшилась із 2-3 днів у 2023 році до 3-7 днів у 2024; іноземні гості зазвичай залишаються 6-10 діб, порівняно з 4-7 діб у попередньому році. Це означає, що гості прагнуть проводити більше часу у Львові, що потенційно сприяє більшій інтеграції з культурним життям міста, глибшому знайомству з його пропозиціями та вищим витратам на добу.

Щодо витрат, середньодобові витрати на одну людину без урахування транспорту до Львова у 2024 становили 1494 грн (≈ 34 €), для іноземців – 1986 грн (≈ 45 €) [72]. Це підтверджує тенденцію, що іноземні гості витрачають більше, і вони є важливим сегментом для доходної частини туристської галузі. Для порівняння: у 2023 добові витрати для іноземців були нижчими, а українців – також, через більш скромні витрати у внутрішніх мандрівках.



Рис. 3.8. Дашборд туристичних показників Львова у 2024 році [72]

Щодо каналу прибуття, форм проживання та планування подорожей у 2024 році: потяг залишався найпопулярнішим транспортом – 58,5 % гостей прибували поїздом; власний автомобіль та рейсовий автобус займали друге і третє місця (25,2 % та 11,6 % відповідно). У структурі проживання стало помітним підвищення ролі готелів: 37 % гостей обирають готелі (проти 26,2 % у 2023), орендовані квартири – 29,6 %, проживання у друзів/родичів – 21,7 %, хостели – 9,3 % [72]. Це свідчить про зростання попиту на стандартні туристичні послуги та повернення до більш формалізованих форматів проживання.

У мотиваційній структурі подорожей 2024 року відбулися також трансформації: найбільша частка гостей приїжджає для відпочинку ($\approx 43,6$ %), далі – робота чи бізнес-візити ($\approx 19,7$ %), відвідування друзів/родичів ($\approx 15,4$ %).

Іноземці серед своїх мотивів окреслювали: відпочинок (~27,4 %), роботу (~25,3 %), волонтерство (~17,9 %). Збільшилась також частка тих, хто відвідує місто повторно: 79 % у 2024 проти 77 % у 2023 року. Це демонструє підвищення лояльності та сталості туристичного попиту.

Поведінка гостей у Львові щодо дозвілля та оцінки міського середовища також має значення: 82,3 % гостей надають перевагу самотійним прогулянкам містом; 78,7 % відвідують ресторани та кав'ярні; 52,5 % користуються культурними закладами; серед іноземців культурні події й ярмарки мають трохи більшу вагу ($\approx 25,3$ %) [72]. Щодо оцінки міста, гості дали високі оцінки привабливості ($\approx 4,77$), атмосфері, історичним пам'яткам; трішки нижчими були оцінки за параметрами транспорту та цін на товари/послуги.

Типовий портрет гостя Львова у 2024 році змінився: це молода жінка віком 16-25 років, яка приїжджає для відпочинку з друзями або сім'єю. Географія внутрішнього попиту – переважно з Києва, Тернополя, Харкова, Хмельницького; серед іноземців – Польщі, Німеччини, Великої Британії, Нідерландів та США. Асоціації, які гості згадують, – історія, архітектура, затишок, кава – що вказує на те, що Львів позиціонується не як «масова туристична точка», а як місце з атмосферою, з досвідом, з колоритом.

У першій половині 2025 року (Q1–Q3) Львів демонструє помітне пожвавлення туристичної активності та поступове відновлення платіжного потоку після кризових 2020–2022 років. Центри туристичної інформації міста зафіксували понад 5 тисяч відвідувачів (за звітами до середини літа), при чому частка іноземців серед відвідувачів інформаційних центрів оцінюється приблизно у 11 % - це свідчить про повернення інтересу з-за кордону, хоч і поки що в помірних обсягах [75]. Паралельно регіональні надходження від туристичного збору за літній період у Львівській області досягли орієнтовно 15,8 млн УАН, що вказує на підвищену платоспроможність відвідувачів та на пожвавлення внутрішнього потоку в літньому сезоні 2025.

Поведінковий та якісний профіль відвідувача у Q1–Q3 2025 має помітні риси. Іноземні гості виявляють інтерес до індивідуальних культурно-історичних

маршрутів, гастрономії та подійного календаря (фестивалі, концерти), активно користуються цифровими путівниками та мобільними сервісами; путівник-гайд 2025 року підкреслює важливість онлайн-ресурсів та англomовного контенту у плануванні поїздки для іноземців [73]. Українські відвідувачі лишаються домінуючою групою, але структура поїздок змінюється: зростає частка коротких, тематичних візитів (гастрономія, фестивалі), а також ділових/подієвих поїздок у зв'язку з відновленням заходів [74]. Конкретні канали прибуття й проживання відображають перевагу залізничної доступності й апартаментів/готелів у літній сезон, що поєднується зі збільшенням попитом на індивідуальні екскурсії.

Політика туристичного збору, ухвалена міською радою у 2025 році, прямо впливає на економічні характеристики Q1–Q3 і набуде чинності з 2026. Запровадження фіксованої ставки 80 UAH/добу для іноземців (еквівалентна 1% від мінімальної зарплати на момент ухвалення) означає формалізацію джерела доходів для бюджету міста та можливість спрямування цих коштів на інфраструктуру, промоцію і поліпшення якості сервісу. У короткій перспективі (2025) рішення само по собі створює очікування в секторі: власники готелів і сервісів прогнозують збільшення надходжень у 2026 році, водночас галузь оцінює потребу в прозорій адмініструванні й роз'яснювальній кампанії для гостей. Зміна моделі оподаткування також може трохи змінити структуру попиту (у бік більш формалізованого розміщення у готелях) і сприяти підвищенню частки офіційно зареєстрованих послуг у 2026 році [76].

Економічні наслідки Q1–Q3 2025: по-перше, зростання збору влітку ($\approx 15,8$ млн UAH по області) і загальна позитивна динаміка платежів у туристичному секторі вказують на підвищення оборотності у суміжних галузях (ресторани, ТІ, гіді, транспорт). За ширшою статистикою по країні, туристичний збір у першій половині 2025 року збільшився на значні відсотки порівняно з 2024, і Львівщина лишається серед лідерів за сумами збору, що підтверджує роль регіону як ключової туристичної локації [77]. Проте важливо підкреслити: частина цих надходжень – результат сезонного піку, тож для стійкого річного зростання необхідна диверсифікація продукту й розширення позасезонних пропозицій.

Провівши даний аналіз, варто сформувати перспективи розвитку туризму в місті Львові до кінця 2025 року та на 2026. Оскільки зважаючи на нестабільну безпекову ситуацію, імовірність зміни ситуації в регіоні та постійний кризливий стан, для розуміння усіх імовірних варіантів розвитку подій, варто навести три варіанти сценарію щодо розвитку туристичної галузі в місті Львові.

1. Реалістичний (базовий) сценарій: якщо літня хвиля підсилиться фестивалями та залізничним/авіаційним сполученням, очікуване підвищення загальної річної відвідуваності Львова у 2025 до $\approx 70\text{--}80\%$ від рівня 2019 (по окремих показниках – готельні ночі, запити в ТЦ, надходження збору). У цьому сценарії туристичний збір по Львівщині за рік може сягнути 20–25 млн UAH (попередня оцінка, з урахуванням літніх надходжень та помірнього зростання осінніх місяців).

2. Оптимістичний сценарій: за умови інтенсивної промоції на європейських ринках, активного фестивального календаря та відносної стабільності безпеки – можливе відновлення до $\approx 85\text{--}95\%$ від 2019 за кількістю візитів; туристичний збір – відповідно вищий за базовий (понад 25–30 млн UAH). Це вимагатиме цілеспрямованих інвестицій у сервіс, англomовну інфраструктуру та розширення позасезонних продуктів.

3. Песимістичний сценарій: у разі зниження платоспроможності населення, загострень на транспортних лініях або посиленних обмежень – повернення до помірних рівнів ($\approx 50\text{--}60\%$ від 2019) і збереження туристичного збору близько або нижче показника 2024. Ризики цього сценарію залишаються пов'язаними з макроекономічними шоками та конкуренцією регіонів.

Ключові умови для переходу від базового до оптимістичного сценарію:

- збереження та розвиток подієвого напрямку, позиціонування як безпечного місця для проведення заходів;
- зміцнення міжнародних маршрутів і інтеграція з європейськими туристичними ланцюгами;
- ефективне використання надходжень від нового туристичного збору для інфраструктурних проєктів;

- активна цифровізація інформаційних сервісів міста та бізнесу;
- тісна координація з регіональними ініціативами з агломерації.

Якщо ці умови будуть реалізовані, 2026 може стати роком суттєвого відновлення туристичної галузі міста. Проте, варто зазначити, що для цих прогнозів використовуються дані за Q1–Q3 2025 в частині відвідувань центрів ТЦ і літніх надходжень, що є оперативними (медіа-повідомлення й пресрелізи), тому в окремих підрахунках можливі уточнення після фінального підбиття підсумків 2025.

3.2. Місце сталого розвитку в планах та стратегіях Львівської громади

Сталий розвиток у сучасних умовах посідає центральне місце в системі стратегічного управління містами, які прагнуть забезпечити гармонійне поєднання економічного зростання, соціальної стабільності та збереження довкілля. Львівська міська територіальна громада, будучи найбільшою урбанізованою системою Західної України, формує власну модель сталого розвитку, інтегруючи його принципи у всі базові стратегії – від соціально-економічних програм до планів з енергетики, культури, мобільності й туризму. Хоча термін «сталый розвиток» не завжди вживається буквально в назвах документів, його зміст чітко простежується через пріоритети: децентралізацію управління, участь громади, ефективне використання ресурсів і збереження природного та культурного середовища.

Одним із фундаментальних документів є Стратегія розвитку Львівської міської територіальної громади до 2027 року, що визначає місію громади як «міста можливостей, яке забезпечує якість життя та простір для реалізації потенціалу кожного жителя» [79]. У документі окреслено три стратегічні цілі: конкурентоспроможна економіка, комфортне середовище проживання та ефективне управління. Кожна з них містить екологічні, соціальні й туристичні аспекти, що утворюють основу сталого розвитку. Зокрема, в частині «Комфортне середовище» акцент зроблено на розвитку сталої міської мобільності, підвищенні енергоефективності житлового фонду, збереженні зелених зон і підтримці локальної ідентичності. Економічна складова підсилюється розвитком

малого бізнесу, креативних індустрій і туризму як чинників збалансованого зростання [79][82].

Важливу роль відіграє Стратегія «Львів-2030», яка продовжує попередні підходи та пропонує системне бачення сталого розвитку міста на довший горизонт [80]. Документ виокремлює напрями: «Зелене місто», «Розумне місто», «Активне місто» і «Спільне місто». У розділі «Зелене місто» йдеться про формування екологічно стійкої урбаністичної системи: раціональне використання земель, перехід на відновлювані джерела енергії, розвиток громадського транспорту й екологічного туризму. Концепція «Розумного міста» безпосередньо корелює з цілями сталого розвитку ООН, орієнтуючись на цифрову трансформацію міських сервісів, прозорість управління та участь громадян у прийнятті рішень. Водночас стратегія підкреслює роль культурного і туристичного потенціалу Львова як ресурсу для забезпечення сталого економічного зростання через інновації у сфері гостинності та культурної спадщини [80].

У документі «Стратегія розвитку Львівської області на 2021–2027 роки», прийнятому обласною радою, сталий розвиток розглядається як інтеграційна рамка для всієї регіональної політики [81]. В ній закладено принцип «збалансованості територій» – тобто розвиток агломерацій, малих міст і сільських територій у взаємодії. Особлива увага приділяється створенню «економіки знань» і підвищенню конкурентоспроможності туристичного сектору через впровадження екологічних стандартів, розбудову туристичних маршрутів, збереження природних парків і промоцію локальної продукції. Львівська громада, як головний урбаністичний центр області, виступає в документі «якорем регіонального розвитку» й центром поширення інноваційних практик, зокрема у сфері мобільності, енергоефективності та туристичного планування [81].

Комплементарним до цього є документ «Стратегія розвитку Львівської агломерації до 2027 року», де сталий розвиток прямо визначено як методологічну основу інтеграції міста та навколишніх територій [78]. В

агломераційному підході Львівська громада виступає координатором просторового розвитку, де туризм і рекреація – спільні пріоритети [110]. Зазначається необхідність створення єдиної туристично-транспортної системи, розширення зелених коридорів між містом і приміськими громадами, формування міжмуніципальних маршрутів, що забезпечать децентралізацію туристичного потоку. Стратегія акцентує також на розвитку екотуризму, велосипедної інфраструктури, агротуризму та рекреаційних парків як засобів досягнення сталого балансу між урбанізацією й природним середовищем [78].

Програма соціально-економічного та культурного розвитку Львівської МТГ на 2024–2025 роки конкретизує стратегічні принципи у короткотермінові заходи [82]. Серед пріоритетів – підвищення енергоефективності комунальних об'єктів, підтримка зеленої енергетики, розвиток сталої транспортної системи, формування комфортного міського середовища для жителів і туристів. Важливо, що в документі згадується про підготовку до впровадження Цілей сталого розвитку ООН через секторальні програми, зокрема в туризмі, урбаністиці й екології. Програма передбачає підтримку локальних культурних ініціатив, розвиток малих туристичних кластерів і збереження історичних районів, що є проявом соціальної та екологічної складових сталого розвитку [82].

Не менш вагомим напрямом є молодіжна політика, закріплена у «Молодстратегії Львівської громади на 2025–2035 роки» [83]. Документ визначає молодь як головного агента сталого розвитку, підкреслюючи необхідність освіти у сфері екології, соціальної відповідальності та волонтерства. Стратегія передбачає створення молодіжних просторів, підтримку «зелених» ініціатив, розвиток неформальної освіти та громадської участі. Такі цілі повністю узгоджуються з Цілями сталого розвитку ООН (№4, №11, №13, №17), і водночас демонструють орієнтацію Львова на формування довгострокової соціальної сталості [83].

Екологічний компонент у стратегічному плануванні громади яскраво проявляється у Плані розвитку електромобільності Львова [85]. Документ створено в межах міжнародного проєкту Transformative Urban Mobility Initiative

й визначає конкретні заходи для скорочення викидів CO₂ у транспортному секторі, підвищення частки електротранспорту, розвитку мережі зарядних станцій і стимулювання громадського транспорту. Цей план не лише технічний, а й соціально-економічний – він спрямований на покращення якості життя, зменшення транспортного шуму, підвищення енергоефективності та формування позитивного іміджу Львова як «зеленого міста» [85].

До групи документів, що опосередковано втілюють ідеї сталого розвитку, належить Концепція інтегрованого розвитку Львівської МТГ [84]. Вона ще перебуває у стадії обговорення, однак уже визначає ключові принципи – інтеграцію міських і приміських зон, баланс соціальної, екологічної та економічної політики, партисипативне планування. Концепція наголошує на необхідності залучення громади до розробки просторових рішень, що пов'язано з принципом сталого управління територіями та формуванням екосистемного підходу до розвитку. Туризм у цьому контексті розглядається як «м'яка інфраструктура» – сфера, що поєднує економічну активність, збереження культурної спадщини й соціальну інтеграцію [84].

Значна частина екологічних та соціальних ініціатив Львівської громади відображена також у Стратегії розвитку культури агломерації, розробленій Інститутом стратегії культури [86]. Документ розкриває культуру як інструмент сталого розвитку – через підвищення якості публічного простору, активізацію локальних спільнот, ревіталізацію промислових територій під культурні осередки, екотуризм та культурні маршрути. Таким чином, культурна політика стає частиною сталого урбаністичного мислення Львова [86].

Узагальнюючи, можна зазначити, що всі стратегічні документи Львівської громади, незалежно від секторальної спрямованості, утворюють єдину систему, засновану на принципах сталого розвитку. Вони охоплюють економічну (інновації, туризм, креативні індустрії), соціальну (участь громад, молодь, культура, освіта) та екологічну (мобільність, енергоефективність, зелені зони) складові. Львівська громада поступово переходить від декларативного використання терміну «сталий розвиток» до практичної імплементації його

принципів у плануванні, інвестиційних рішеннях і просторовій політиці. У цьому процесі туризм виступає не лише індикатором, а й каталізатором змін – через здатність поєднувати економічний ефект із формуванням екологічно та соціально відповідального середовища.

3.3. Приклади реалізації сталого розвитку з імплементацією туризму в Львівській громаді

Реалізація принципів сталого розвитку на міському рівні передбачає одночасне досягнення економічної життєздатності, соціальної інклюзії та екологічної стійкості. Для Львівської міської територіальної громади це означає формування політик і проєктів, які дозволяють підтримувати туристичну привабливість міста, не навантажуючи історичне ядро, підвищуючи якість життя місцевих жителів і мінімізуючи негативний вплив на довкілля.

Питання сталого розвитку уже давно почали піднімати в науковій сфері та в політиці міста що ми чітко бачимо після аналізу місця «сталого розвитку» в програмах та стратегіях міста та регіону в цілому. Проте, варто зазначити, що всі ці плани та стратегії прийняті доволі недавно та орієнтуються на виконання в майбутньому. Окрім цього, зважаючи на військовий стан в Україні, відсутність безпекової та економічної стабільності та переспрямування великої частки коштів на потреби армії, більшість програм фактично стоять на паузі через відсутність повноцінного фінансування. Тому, більшість проєктів, які зараз реалізовані, або в процесі реалізації є міжнародними, або фінансуються іноземними інвесторами.

Для повноцінного розуміння сучасного стану впровадження цілей сталого розвитку у теперішнє життя міста Львова та громади, а також зрозуміти яку роль відіграє сталий туризм чи які можливості для нього формуються, пропонуємо розглянути декілька запущених і частково реалізованих проєктів. Кожен проєкт буде проаналізовано, виділено досягнення яких цілей сталого розвитку він передбачає (інколи опосередковано), та яку роль проєкт відіграє в розвитку сталого туризму в межах Львівської ТГ.

1. Sustainable Urban Mobility Plan (SUMP) – цілісна трансформація мобільності. SUMP у Львові – це системний стратегічний документ, який визначає довгострокові цілі та коротко- й середньострокові заходи з переходу до сталої мобільності (рис. 3.9). План поєднує інфраструктурні рішення (пріоритетні смуги для громадського транспорту, комфортні пішохідні маршрути, інфраструктура для велосипедистів), організаційні заходи (зміни в управлінні рухом, паркуванні, тарифній політиці) і цифрові сервіси для інтегрованого управління транспортом [87].



Рис. 3.9. Sustainable Urban Mobility Plan [87]

Серед ключових цілей проекту – виділення пріоритетних смуг та вдосконалення маршрутної мережі, реконструкція зупинок з урахуванням доступності, упровадження єдиної електронної оплати проїзду, розширення мережі велодоріжок, обмеження транзитного автотрафіку через історичний центр. Усе це супроводжується заходами інформаційного супроводу й пілотними експериментами з переформатування вулиць під пріоритети людей, а не автомобілів.

Програма була запущена у 2019 році, та організована в межах однойменного проекту всеукраїнського рівня, що фінансується місцевими

органами управління спільно з федеральними урядами Німеччини та Швейцарії через німецьку федеральну компанію GIZ (Німецьке товариство міжнародного співробітництва).

Програма активно виконується, замінено та перетворено на доступні більшість зупинок громадського транспорту, прокладено велику кількість велодоріжок, якими тепер можна дістатися практично усіх частин міста. Також відремонтовано майже 60% тротуарів та перетворено на безбар'єрні. Проведено повноцінні реконструкції багатьох вулиць, відремонтовано інфраструктуру для громадського електротранспорту. В процесі перебуває виконання планів з прокладання велоінфраструктури до навколишніх населених пунктів та об'єднання усієї громади та агломерації [111], створення нових трамвайних та тролейбусних маршрутів для покращення сполучення між районами міста та громадою, створення перехоплюючих паркінгів, модернізація громадського транспорту та його екологізація.

Розглядаючи користь проекту для туризму, SUMP дає змогу забезпечити більш комфортний досвід пересування для відвідувачів, зменшити шум і забруднення в історичній частині, а також розширити можливості для створення тематичних «транспортувальних» туристичних продуктів (екскурсійні автобуси, веломаршрути, «зелені» шателі). Крім того, управління паркуванням і обмеження автопотоків сприяє формуванню пішохідних зон і збільшенню площ для публічних культурних подій. SUMP відповідає SDG 11 (сталі міські поселення), SDG 3 (здоров'я) та SDG 13 (дії щодо клімату) [87].

2. План розвитку електромобільності та оновлення рухомого складу (електробуси, низькопідлогові трамваї). Розгортання електротранспорту у Львові (рис. 3.10) – складова імплементації SUMP та одночасно незалежний проект з чітким набором заходів: закупівля електробусів та сучасних низькопідлогових трамваїв, встановлення зарядної інфраструктури в ключових вузлах міста (аеропорт, вокзал, центри турінформації), адаптація зупинок і терміналів до потреб пасажирів та туристів [88].



Рис. 3.10. План розвитку електромобільності Львівської ТГ [88]

Програма створена у 2023 році, і, фактично, формує стратегію щодо електротранспорту не лише в громадському транспорті, а й адаптацію міста до зростаючої кількості електромобілів та альтернативних видів транспорту що використовують електродвигуни та батареї. Таким чином місто створює умови для розвитку таких видів транспорту та екологізації міського середовища.

Практичні кроки включали технічні тендери, співфінансування з міжнародними програмами, тренінги для оператора рухомого складу й інформаційні кампанії для мешканців та гостей. Для туристичного сектору важлива опція – створення спеціальних «зелених» маршрутів-шийтів, які можна використовувати для організованих екскурсій або як «екологічний трансфер» між туристичними вузлами [93].

В проекті хоч напряду і не внесено, але згадується перспектива розвитку мережі громадського електротранспорту за межі міста, для охоплення громади та агломерації, розвиток залізничного транспорту в межах міста та агломерації, за допомогою створення формату міської електрички та покращення та

екологізації сполучення, розвиток веломережі для сполучення ключових населених пунктів агломерації [111] зі Львовом а також створення мережі перехоплюючих паркінгів, зарядних точок для електрокарів та ін.

Серед основних ефектів проекту – зниження викидів та шуму у центральних кварталах, підвищення якості пересування для груп з обмеженими можливостями, формування екологічного бренду міста, що має позитивний вплив на вибір дестинації іноземними туристами. Проект корелює з SDG 7 (чиста енергія), SDG 11 та SDG 13 [88].

3. Пілоти енергоефективності в житлових районах (приклад Сихова).

Проекти енергоефективного оновлення житлового фонду (пілотні райони, зокрема на Сихові) передбачають комплексну термореабілітацію будинків, модернізацію тепломереж, встановлення індивідуальних та загальнобудинкових лічильників, запровадження механізмів фінансування через гранти й пільгові кредити (рис. 3.11). Такі заходи реалізуються за участі міжнародних донорів і технічних партнерів, і мають на меті знизити енергоспоживання й викиди CO₂ [99].

Energy efficiency Renewable energies
Sustainable energy supply

Old combined heat and power stations, obsolete district heating networks and improperly insulated buildings with inefficient heating lead to high energy consumption in many Ukrainian towns and cities – and consequently to high emissions and costs. The pilot project aims at transforming Sykhiv, a district in Lviv, into a model district for energy efficiency. Apartment owners receive organizational and technical advice to plan and carry out their renovation projects. In addition to the national support from the Ukrainian Energy Efficiency Fund, apartment owners in Sykhiv, and in particular low-income households, receive financial incentives to renovate their buildings. At the same time, the local heat supplier is supported in adapting its heating networks and heat generation capacities to the reduced heat demand. Thus, an energy-efficient district is being created in Lviv, which is intended to serve as a model for other cities in the region.

EEDL | Energy efficient district Lviv

Funding: 5,000,000.00 €
Duration: 10/2018 till 12/2028
Contact: [Eike Meyer](#)
[Read more about the project](#)

Рис. 3.11. Energy-Efficient District in Lviv [99]

В рамках реалізації проекту ОСББ Сихівського масиву у Львові мали можливості перекрити частину фінансування на утеплення будинків, заміну

опалювальних мереж, встановлення лічильників та ін. Таким чином район, який є найбільшим спальним масивом Львова, може зменшити кількість викидів CO₂ та підвищити енергоефективність та комфорт для місцевих мешканців. Наразі фінансуванням скористалися вже близько 10 ОСББ, більшість на межі Сихівського масиву при в'їзді з центру міста та навколо парку Івана Павла II, що є рекреаційним серцем району.

Для туристичної сфери цей напрям дає кілька непрямих, але важливих переваг: підвищення якості житлових апартаментів (важливо для короткострокового і довготривалого розміщення), зменшення ризиків сервісних перебоїв у сезоні (теплопостачання/гаряча вода), а також імідж «екологічного» міста, що приваблює сегменти свідомих мандрівників. SDG, з якими корелює проект: SDG 7, SDG 11, SDG 13 [99].

Окрім цього, реалізація проекту носить і візуально-естетичний характер, оскільки при утепленні, фасади будинків одразу оформляють у сучасному стилі, естетично прикрашаючи сіру і одноманітну радянську забудову, що, зокрема для українських туристів, дозволяє збільшити привабливість району.

4. Green City Action Plan (GCAP) та створення/реконструкція зелених зон. GCAP (у методології EBRD) – це рамковий документ і практичні заходи з нарощування міської екосистеми (рис. 3.12): картування зелених зон, посадка дерев, відновлення прибережних смуг малих річок, будівництво нових парків і благоустрій існуючих (прикладі робіт у Стрийському парку [94], створення нових паркових точок) [90].

Проект орієнтований на широкий період – з 2020 по 2035 роки, проте містить практично всі пункти щодо екологізації міського середовища. Частково перегукується з попередніми документами щодо енергоефективності та електромобільності. Велику увагу проект приділяє збереженню, відновленню та розширенню зелених зон. Багато х ініціатив програми уже реалізуються. Зокрема, створено нову паркову зону, за відповідністю до всіх сучасних стандартів – це парк Замарстинівський [91], на півночі міста, що слугує також і рекреаційно зоною для національного реабілітаційного центру «Незламні» [96].

Також після деяких рішень міської ради у Львові нарешті почалася робота зі збереження водних ресурсів. Всі об'єкти описуються та передаються на баланс ЛьвівВодоканалу, який уже створив у своїй структурі окремих підрозділ який займатиметься збереженням та відновленням міських водойм, що є вкрай важливим для функціонування екосистеми міста.



Рис. 3.12. Green City Action Plan (GCAP) для Львова [90]

Реалізовані інтервенції охоплюють створення доступних пішохідних і велосипедних маршрутів, облаштування рекреаційних майданчиків, просвітницькі екопрограми. У туристичному контексті парки відіграють роль розвантажувальних зон, дозволяючи пропонувати відвідувачам альтернативні активності (пікніки, велотури, флора- та фаунатури), що зменшує сезонний тиск на пам'ятки. Green City ініціативи тісно пов'язані з SDG 11, SDG 15 (життя на суші) і SDG 6 (якість води при відновленні прибережних зон).

5. Ревіталізація промислових територій: LvivTech.City та adaptive reuse. Кейс ревіталізації промислових зон у форматі LvivTech.City (рис. 3.13) демонструє, як адаптивне повторне використання індустріальної інфраструктури може стати катализатором креативної економіки і подовження туристичного сезону. Перетворення заводських корпусів на креативні хаби, виставкові та фестивальні майданчики, інноваційні кластери й коворкінги створює якісно нові пропозиції для відвідувачів [92].

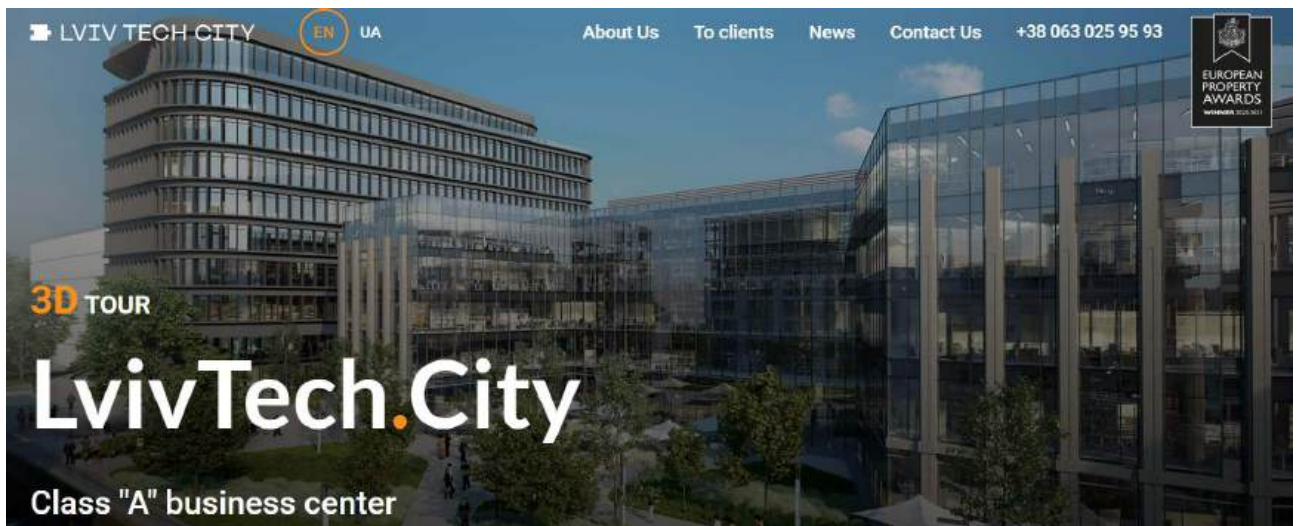


Рис. 3.13. Ревіталізація промислових зон у форматі LvivTech.City [92]

Якісними прикладами ревіталізації закритих промислових зон в межах міста є також перебудова на житловий та бізнес-квартал колишнього заводу Полярон на Новому Львові, створення мистецького простору LEM-Station на основі колишнього трамвайного депо на вулиці Вітовського та JAM Factory в приміщеннях закритої фабрики повидла на Підзамче. Такий підхід не лише ефективно використовує території в межах міста, але й дозволяє створювати комфортні для мешканців квартали, розвиває культурний та мистецький кластер, сприяє екологізації міста та розвитку туризму в менш залучених до нього районах [95]

Серед практичних результатів таких проєктів - збереження архітектурної сутності об'єктів, модернізація інженерних мереж з енергоефективними рішеннями, створення громадських просторів і форматів подій (ярмарки, мистецькі шоу, індустріальні екскурсії). Для туризму це означає розширення тематичного портфелю (індустріальний, креативний туризм), збільшення середньої тривалості перебування та створення нових місць зайнятості у сфері послуг. SDG, які виконують ці дії: 8, 9, 11.

Розглянуті проєкти демонструють наскрізну логіку: інфраструктурні зміни (мобільність, енергоефективність, парки, ревіталізація) створюють умови для сталого туризму, який легше контролювати і розвивати без шкоди для соціального й екологічного капіталу міста. З практичної точки зору, для посилення ефекту цих ініціатив у сфері туризму рекомендується:

1. **Інтегрувати проекти в туристичні продукти** – наприклад, e-mobility-схеми + зелені маршрути + ревіталізовані локації у комбіновані туристичні пропозиції.
2. **Напрацювати механізми фінансування зворотних інвестицій** – частина надходжень від туристичного збору спрямовувати на підтримку енергоефективних і рекреаційних проектів.
3. **Посилити партисипативність** – залучити громаду і бізнес до тримання зелених зон, ревіталізації, створення сервісів (прокат, гіді).
4. **Розвивати моніторинг та індикатори** – впровадити системи відстеження якості повітря, навантаження на об'єкти і показників економічного впливу туризму, щоб оперативно коригувати політики.

Отже, як бачимо, Львів впродовж останніх років, попри кризи, все ж створює максимально відкриті умови для реалізації проектів пов'язаних зі сталим розвитком. На жаль, через війну та зменшення фінансування реалізація таких проектів часто відкладається, проте завдяки фінансовій підтримці інвесторів з Європейського Союзу та інших країн, що зацікавлені в глобальному сталому розвитку, частина проектів все ж поступово реалізуються та роблять Львів більш екологічним, доступним для людей та бізнесу, та комфортним для проживання.

РОЗДІЛ 4. ПРОПОЗИЦІЇ З СТВОРЕННЯ УМОВ ДЛЯ РОЗВИТКУ СТАЛОГО ТУРИЗМУ В МЕЖАХ ЛЬВІВСЬКОЇ ГРОМАДИ

4.1. Проектні можливості з сталого розвитку територій для туризму в межах Львівської громади

Аналізуючи перспективи сталого розвитку туризму у Львові, насамперед варто зазначити, що у доковідний період туристична діяльність у місті характеризувалася надмірною концентрацією в центральній частині, що зумовлювало значне перевантаження історичного ядра. Проблема просторової диспропорційності туристичних потоків неодноразово ставала предметом наукових досліджень. Так, Н. Паньків та Н. Макарчук у праці «До проблеми туристичного навантаження старої частини міста Львова» [97] проаналізували динаміку відвідуваності об'єктів культурної спадщини й, на прикладі Львівського історичного музею (пл. Ринок, 6), визначили його максимальну денну пропускну здатність – 420 осіб. У свою чергу, Чорна Л. В. та Гуменюк Г. М. у дослідженні, присвяченому туристичному потенціалу територій [98], відзначили наявність у Львові комплексу управлінських заходів, спрямованих на розвиток туристичної галузі. Серед них ключовим документом була Концепція розподілу туристичного навантаження на громадський простір Львова (далі – Концепція), затверджена у 2016 р. [99], що деталізувала стратегічні завдання Програми розвитку туризму у Львові на 2014–2022 рр. [100].

Зазначена Концепція стала першим документом, у якому системно окреслено проблему перенавантаження історичного центру туристичними потоками. Згідно з її Додатком 2 визначено конкретну територію, на яку передусім необхідно зменшити тиск відвідувачів (рис. 4.1). Основною метою цього документа було забезпечення збалансованого розвитку міського середовища шляхом раціонального регулювання туристичних потоків, підвищення конкурентоспроможності туристичної інфраструктури та формування стійкої системи управління туризмом.

До ключових завдань Концепції належали:

1. **Регулювання туристичних потоків** – запровадження механізмів керування відвідуваністю історичних територій задля запобігання перевантаженню інфраструктури та збереження культурної спадщини.
2. **Розвиток туристичної інфраструктури** – створення нових об'єктів і вдосконалення наявних для розширення туристичної пропозиції та стимулювання відвідувань поза межами центру.
3. **Раціональне використання ресурсів** – оптимізація туристичного потенціалу з урахуванням потреб як відвідувачів, так і мешканців, у тому числі через запровадження принципів екотуризму й цифрових технологій моніторингу.
4. **Підвищення економічної віддачі туризму** – активізація інвестиційної діяльності, розвиток малого та середнього бізнесу в туристичній сфері, збільшення бюджетних надходжень.

Таким чином, реалізація Концепції мала забезпечити комплексний розвиток міського простору, формування сприятливого середовища для туристичної діяльності та економічне зростання громади.

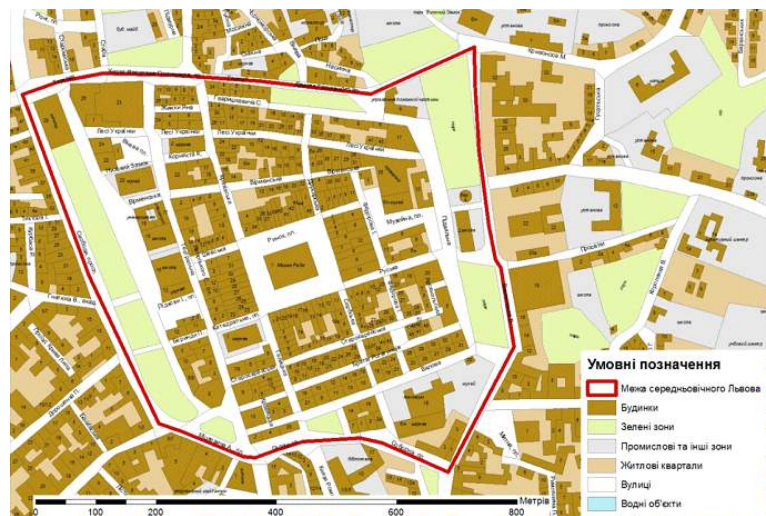


Рис. 4.1. Зона першочергового зменшення туристичного навантаження в історичній частині Львова [99]

Уся структура Концепції ґрунтувалася на ідеї розширення «туристичного Львова» за рахунок активізації прилеглих до центру площ, скверів та архітектурних ділянок. Впродовж 2016–2020 рр. це розширення частково відбулося, однак аналіз статистичних даних за 2019–2020 рр. показав, що очікуваного ефекту досягнуто не було. Стрімке зростання туристичних потоків

нівелювало позитивний результат: нові зони не встигли отримати достатнього функціонального наповнення, а це призвело до збереження надмірного тиску на центральну частину міста.

Ситуацію ускладнили глобальні виклики – пандемія COVID-19 та повномасштабна війна, які радикально змінили структуру туристичного попиту та пріоритети відвідувачів [101]. У нових умовах особливої актуальності набуло питання переосмислення просторового планування міського туризму відповідно до Цілей сталого розвитку ООН. Відтак, доцільним є розроблення оновленої концепції просторового розподілу туристичних потоків, яка б враховувала сучасні запити мандрівників і потреби місцевих мешканців, а також відповідала принципам сталості [109].

Адміністративно Львів складається з шести районів: Галицького, Личаківського, Сихівського, Франківського, Залізничного та Шевченківського. Їхня структура формувалася поступово разом із територіальним розширенням міста, а сучасні межі склалися після утворення Львівської територіальної громади, що об'єднала навколишні населені пункти.

З туристичної точки зору, до основних привабливих районів належать:

- Галицький – історичний центр міста, зона ЮНЕСКО;
- Личаківський – території зі збереженою історичною забудовою та меморіальними комплексами;
- Залізничний – район вокзалу й історичної магістралі вул. Городоцької.

Водночас райони Шевченківський, Франківський і Сихівський тривалий час розглядалися як переважно житлові, нетуристичні зони. Проте такий поділ є умовним, адже в межах кожного району наявні як туристично привабливі, так і периферійні ділянки. З огляду на це доцільніше користуватися поділом за мікрорайонами, сформованими з урахуванням історико-культурних, функціональних і територіальних особливостей. За таким принципом автором виділено 77 міських зон, які не завжди збігаються з адміністративними межами (рис. 4.2).

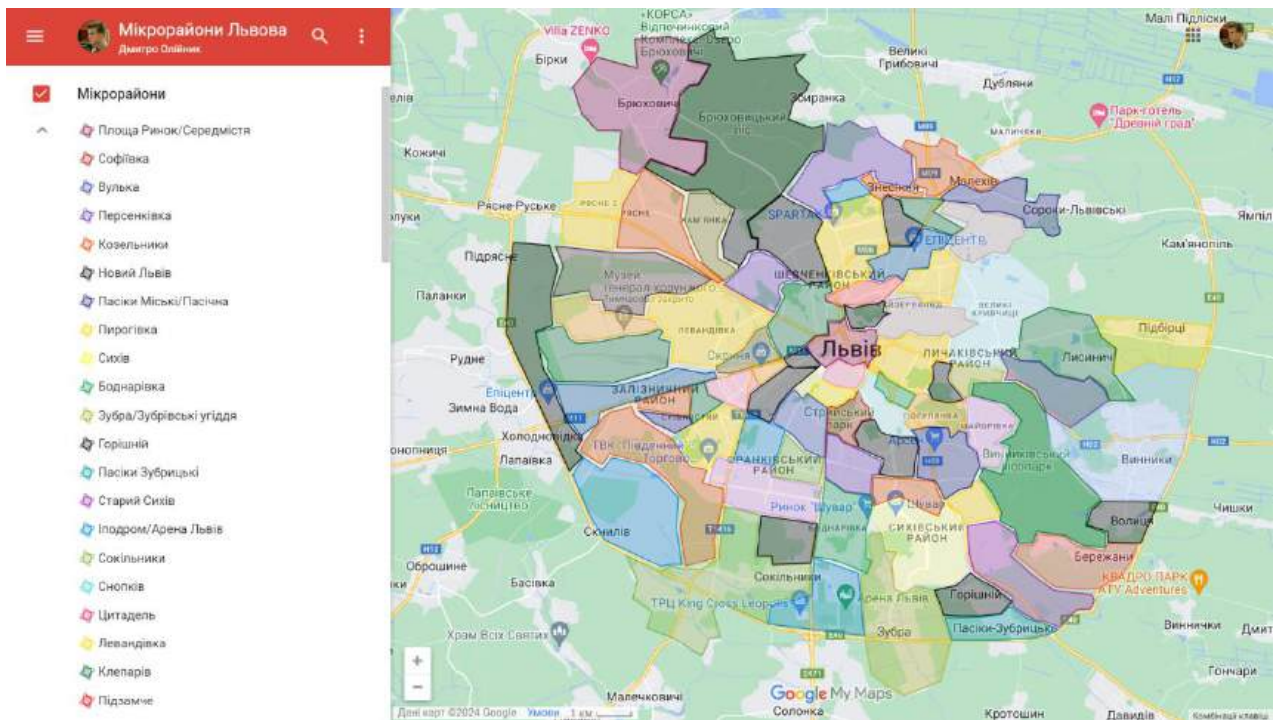


Рис. 4.2. Мікрорайони Львова [створено автором]

Подібний підхід частково відповідає баченню міського управління туризму, що при розробці Концепції 2016 року також спиралося на розширення туристичної активності у прилеглих дільницях. Проте, як показує аналіз, це розширення не створило очікуваного балансу – навантаження на центральну частину лише зросло. Отже, подальші кроки потребують більш комплексних і рішучих заходів, спрямованих на просторову децентралізацію туризму, інтеграцію периферійних районів та досягнення цілей сталого розвитку [109].

На основі зазначених передумов було сформовано пропозиції щодо оновленої схеми просторового розширення туристичного Львова [113], подані у таблиці 4.1 та відображені на рисунку 4.3.

Таблиця 4.1

Пропозиції щодо нового етапу розширення «туристичного» Львова

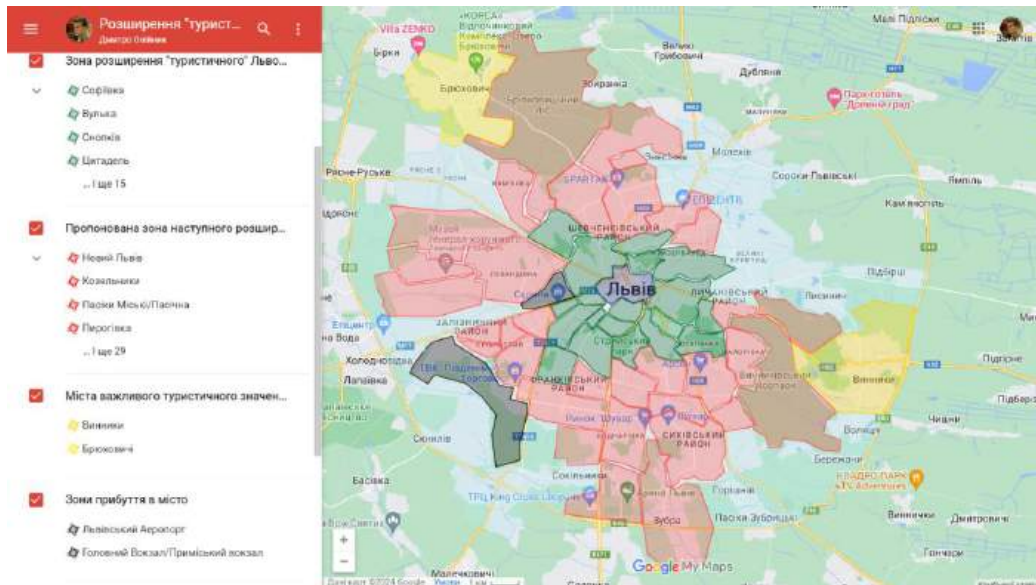
Параметри	Мікрорайони/Дільниці
Історичний центр міста	Площа Ринок та Середмістя
Розширений «туристичний Львів» за Концепцією 2016 року	Високий Замок, Знесіння, Підзамче, Кайзервальд, Личаків, Цетнерівка, Погулянка, Зелена, Снопків, Софіївка, Цитадель, Парк Культури, Вулька, Кастелівка, Кульпарків, на Байках, Привокзальна, Клепарів, Янів.
Пропозиції щодо нового розширення «туристичного» Львова	Кам'янка, Брюховичі (з Брюховицьким лісом), Голоско і цвинатр, Замарстинів, Богдана Хмельницького, Польова, Ялівець, Майорівка, Винники (Винниківський ліс, Чортові

	Скелі), Пасіки міські, Пирогівка, Новий Львів, Козельники, Сихів, Зубра, Іподром/Арена Львів, Боднарівка, Стрийська, Персенківка, Стрийська-Наукова, Горіховий Гай, Скнилівок, Богданівка, Сріблястий /Патона, Сигнівка, Левандівка, Білогорща.
Інші мікрорайони міста	Збоїща, Галицьке перехрестя, Нове Знесіня, Малехів, Муроване, Промзона очисних споруд, Великі Кривчиці, Лисиничі, Підбірці, Волиця, Бережани, Старий Сихів, Горішній, Пасіки-Зубрицькі, Соکیلники, Скнилів, Кільцева, Городоцька промзона, Рясне, Рясне 2.

Джерело: створено автором

Як показує представлена схема, подальший розвиток туристичного простору міста має відбуватися переважно у південному, південно-східному, західному та північно-західному напрямках. Таке рішення логічно впливає з останніх адміністративних змін – саме в цих напрямках відбулося основне розширення меж громади. Крім того, ці території мають високий природно-рекреаційний потенціал, що дозволяє створювати нові туристичні продукти поза історичним центром. Зміщення акцентів на природне довкілля й екотуризм відповідає сучасним тенденціям глобального туристичного ринку, де зростає попит на сталий туризм і відповідальні подорожі [108].

У цьому контексті головним пріоритетом є розвиток рекреаційних і зелених зон, які забезпечують перехід міського туризму від історико-культурного до сталого. Туристична діяльність безпосередньо реалізує екологічну складову сталого розвитку, водночас впливаючи на економічний і соціальний аспекти. Розвиток природних територій сприяє екопросвіті, оздоровленню населення, диверсифікації туристичних маршрутів і створенню нових робочих місць, що відповідає кільком Цілям сталого розвитку ООН.



**Рис. 4.3. Зональна карта поступового розширення туристичного Львова
[створено автором]**

При реалізації першої Концепції розподілу туристичного навантаження до туристичного ареалу Львова було інтегровано низку природно-рекреаційних територій, зокрема Регіональний ландшафтний парк «Знесіння». Нині цей об'єкт активно використовується в рекреаційній і туристичній діяльності. Проте внаслідок інтенсивного відвідування та збільшення антропогенного тиску на природні комплекси парку спостерігаються ознаки деградації екосистем. Це свідчить про необхідність подальшого розширення мережі природних зон, які могли б виконувати функцію альтернативних рекреаційних осередків, забезпечуючи рівномірний розподіл туристичних потоків і сприяючи раціональному природокористуванню [112].

Зокрема, на південних територіях міста ключовими природно-рекреаційними зонами виступають річка Зубра та Сихівський лісопарк, які мають високий потенціал для формування локальних екотуристичних маршрутів. На південному сході домінує Винниківський лісопарк, що практично оточує місто Винники. Ця територія, у поєднанні з комплексом Emily Resort та природними пам'ятками «Медова печера» і «Чортові скелі», формує самостійний туристично-рекреаційний район у межах Львівської громади. Подібного значення набуває селище Брюховичі з його лісовими масивами, пам'яткою природи Кортумова гора та низкою об'єктів туристичної

інфраструктури, що активно розвиваються. Важливою зоною на заході громади є Білогорща, де поєднуються торфовище та однойменний лісопарк, які разом утворюють ландшафтний заказник «Білогорща» – одну з найперспективніших природоохоронних територій для еколого-освітньої діяльності та відпочинку.

Окрім екологічного напрямку, важливим елементом оновленої концепції розвитку туризму у Львові є ревіталізація міських просторів. Цей процес виходить за межі простого оновлення або реставрації об'єктів – він спрямований на формування нової якості життя, активізацію соціально-культурного середовища та відродження економічної активності територій [102]. Сьогодні ревіталізація промислових комплексів, розташованих у межах міста, має особливе значення, оскільки відповідає сучасним тенденціям сталого розвитку, спрямованим на відновлення функціональності міських територій, гармонізацію архітектурного середовища та раціональне використання земельних ресурсів.

Для Львова, як одного з провідних туристичних центрів України, ревіталізація є ключовим механізмом просторового оновлення, що дозволяє не лише зменшити навантаження на центральну частину, але й сприяє розвитку нових туристичних зон у колишніх промислових районах. Наявність значних площ промислових територій, які тривалий час не використовуються за призначенням, створює потенціал для їх реорганізації у креативні простори, культурні центри чи об'єкти туристичної інфраструктури.

Сутність ревіталізації полягає у створенні комфортного середовища для життя та взаємодії мешканців, що повністю узгоджується з концепцією розвитку територій через формування привабливих локальних просторів. Як зазначено у дослідженні [103], саме створення комфортного середовища для місцевих жителів може стати передумовою появи нових цікавих локацій для туристів. Таким чином, урбаністичну ревіталізацію доцільно розглядати передусім як процес, орієнтований на громаду, який водночас сприяє залученню туристів.

Особливо перспективною є ревіталізація промислових об'єктів, розташованих поруч із житловими масивами. Історично такі підприємства формувалися поблизу густонаселених районів, що зумовлює зручність їх

інтеграції у сучасну міську структуру після реконверсії. Перетворення промислових територій на культурні, громадські чи туристичні простори забезпечує не лише естетичне оновлення середовища, але й розвиток нової економічної активності, формування локальної ідентичності та підвищення якості життя населення.

Ще у жовтні 2017 року міська влада визначила перелік промислових зон, що підлягають плановій ревіталізації (рис. 4.4) [104]. Значна частина з них уже зазнала трансформації, і станом на 2024 рік більшість проєктів реалізовано повністю або частково. Розглянемо найпоказовіші приклади, що мають як соціокультурне, так і туристичне значення.

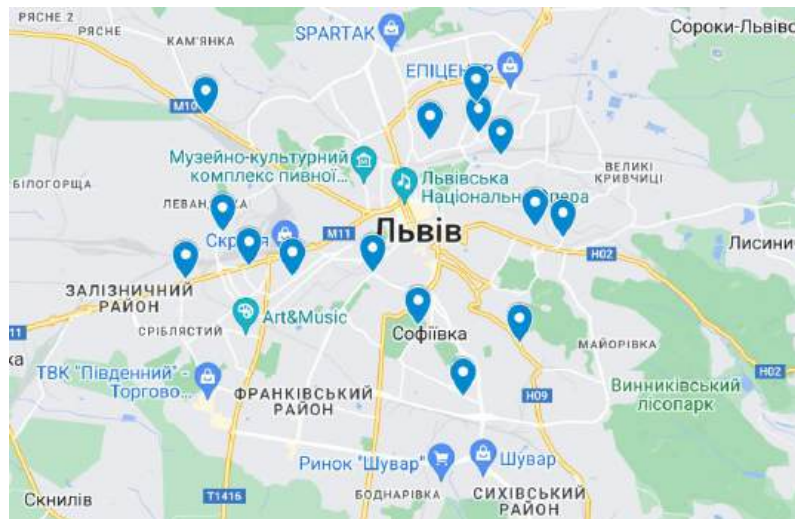


Рис. 4.4. Промислові об'єкти Львова що підпадали під планову ревіталізацію [104]

Одним із найяскравіших прикладів є Львівська фабрика повидла, відома сьогодні як Jam Factory Art Center (рис. 4.5). Це унікальний комплекс, фасад якого виконано у неоготичному стилі, що надає йому схожості з архітектурою англійських замків. Споруда була зведена у ХІХ ст. як фабрика алкогольних напоїв, а в радянський період функціонувала як підприємство з переробки фруктів та овочів. Проєкт ревіталізації реалізувала команда під керівництвом швейцарського історика та мецената Гаральда Біндера [105]. Основна ідея полягала у збереженні автентичності будівлі та водночас у наданні їй нового змістового наповнення. У сучасному просторі центру поєднано історичну

пам'ять про промислове минуле району Підзамче з культурно-освітніми функціями.



Рис. 4.5. Jam Factory Art Center [105]

У головному корпусі створено великий виставковий зал, придатний для проведення мистецьких, театральних і музичних заходів. Вежа будівлі містить постійну історичну експозицію, що відображає етапи розвитку фабрики, району та міста. Крім цього, на території центру облаштовано простори для конференцій, кінопоказів, воркшопів, а також крамницю, кав'ярню й бар із терасою. Таким чином, Jam Factory Art Center став не лише осередком культурного життя, але й новим туристичним магнітом Львова, який сприяє розвитку ділянки Підзамче.

Іншим прикладом є !FestRepublic – багатофункціональний фестивальний комплекс, створений на території колишнього промислового підприємства [106]. Простір став майданчиком для проведення великих культурних подій, концертів, тематичних івентів, що приваблюють як мешканців, так і туристів. У цьому випадку ревіталізація виконала роль каталізатора економічного пожвавлення прилеглого району.

Ще одним зразком ефективного переосмислення індустриальної спадщини є завод РЕМА, на території якого нині співіснують дизайнери, фотографи, ІТ-фахівці та інженери медичного обладнання [107]. Це приклад успішного поєднання виробничого потенціалу з креативними індустріями, що формує стійку економічну екосистему.

Водночас варто зазначити, що не всі промислові території Львова отримали нове функціональне призначення. Частина колишніх заводів ЛАЗ і «Полярон», які мали історичну та технологічну цінність, були перетворені на житлові квартали. Хоча така трансформація частково покращила інфраструктуру районів, вона призвела до втрати значної частини промислової спадщини міста та потенційних можливостей для туристичного розвитку.

Таким чином, успішно реалізовані приклади ревіталізації демонструють, що при грамотному поєднанні історичного контексту, сучасних функцій і суспільних потреб ці проєкти здатні забезпечити сталий розвиток міського середовища. Вони не лише покращують якість життя місцевих мешканців, але й формують нові туристичні продукти, знижують навантаження на історичний центр і створюють точки зростання для периферійних районів. Ревіталізація постає одним із найефективніших інструментів формування сталого туризму у Львові. Її поєднання з розвитком природно-рекреаційних територій дозволяє реалізувати екологічні, соціальні та економічні цілі сталого розвитку.

Надалі в роботі буде наведено декілька проєктів, що поєднують у собі цілі сталого розвитку, туристичний потенціал та відповідають пропонованій концепції. На нашу думку, саме виконання цих поступових кроків, реалізація конкретних проєктів, які міститимуть в собі ці компоненти, зможе допомогти досягти формату сталого розвитку та сталого туризму для Львова.

4.1.1. Виконання екологічних цілей сталого розвитку за рахунок створення Львівського РЛП

Як вже зазначалося, після реалізації попередньої Концепції розвитку туристичних зон Львова стало очевидно, що подальше розширення туристичного ареалу міста потребує переосмислення з позицій сталого розвитку. Досвід використання Регіонального ландшафтного парку «Знесіння» засвідчив важливість поєднання туристичних і природоохоронних підходів, адже надмірна рекреаційна активність у цій зоні призвела до помітного антропогенного навантаження на екосистему. Така ситуація демонструє, що розвиток туризму без екологічних обмежень здатен порушити природну рівновагу, тому нова

стратегія просторового планування має спиратися на принципи екологізації туризму.

Сучасний підхід до туристичного розвитку Львова передбачає збалансоване використання природних і урбанізованих територій, зокрема шляхом залучення до туристичного обороту менш освоєних, але екологічно цінних зон. Це дозволить не лише розвантажити історичний центр міста, а й забезпечити формування нового, екоорієнтованого туристичного продукту, що поєднує культурну спадщину з природним середовищем. Така трансформація сприятиме реалізації кількох ключових екологічних цілей сталого розвитку [116] – збереженню біорізноманіття, раціональному використанню земельних ресурсів, зниженню рівня забруднення та створенню розгалуженої системи зелених зон.

Особливого значення у цьому контексті набуває комплексний розвиток приміських територій Львівської громади, багатих на лісові масиви, водойми та природно-рекреаційні об'єкти. Розбудова екологічних маршрутів і створення єдиної мережі рекреаційних локацій навколо міста дозволить інтегрувати природні ресурси у туристичну систему Львова, зберігаючи їхню екологічну цінність і водночас розширюючи можливості для сталого туризму.

Однак, із розширенням туристичного ареалу важливо завчасно передбачити заходи захисту залучених природних територій. Необхідно встановити чіткі екологічні обмеження, механізми моніторингу туристичних потоків і систему управління рекреаційним навантаженням. Для розуміння потенціалу інтеграції природних зон у туристичну інфраструктуру міста варто проаналізувати структуру всієї зеленої мережі Львова.

На сьогодні у Львові нараховується 40 парків і природно-заповідних територій, а також близько 130 скверів. Відповідно до ухвали Львівської міської ради №4990 від 4 липня 2024 року «Про затвердження Програми комплексного розвитку та утримання парків, лісопарків, скверів і зелених зон Львівської міської територіальної громади на 2024–2028 роки» [118], загальна площа міських зелених зон становить 1322,895 га. Серед них виділяються три об'єкти,

Згідно з пропонованою новою моделлю просторового розвитку [113], територіальні напрямки розширення туристичного ареалу Львова мають формуватися навколо ключових природних осередків. Це повністю відповідає сучасним підходам до екологічно збалансованого урбанізму. Серед таких центрів розвитку, окрім уже функціонуючого РЛП «Знесіння», виділяються Винниківський лісопарк, Брюховицький ліс, лісопарк Білогорща та угіддя річки Зубра. Всі ці території володіють значним екотуристичним потенціалом і можуть бути інтегровані у спільну систему природоохоронних і рекреаційних об'єктів.

З огляду на ці передумови, доцільним є повернення до ідеї створення Регіонального ландшафтного парку «Львівський», що міг би стати важливим екологічним і туристичним осередком міської громади. Вперше така пропозиція пролунала ще у 2013 році [114], коли було запропоновано об'єднати заліснені території Знесіння, Брюхович, Голоска та Винників в єдиний природоохоронний комплекс. Передбачалося, що створення цього парку сприятиме збереженню біорізноманіття, посиленню природоохоронних заходів, розвитку рекреаційних функцій і формуванню умов для екологічного туризму. Проте через відсутність належного фінансування, узгодження управлінських питань і брак чіткої концепції проект залишився нереалізованим.

Сьогодні, в умовах актуалізації глобальних кліматичних викликів і необхідності адаптації міст до змін довкілля, ця ідея знову набуває ваги. Її реалізація відповідає цілям сталого розвитку ООН, зокрема цілям №11 «Сталий розвиток міст і громад» та №15 «Збереження екосистем суші». Об'єднання природних зон у єдиний природоохоронний кластер дозволить створити цілісну систему екологічної безпеки, яка одночасно стане базою для розвитку екологічного туризму, просвітницьких програм та наукових ініціатив.

З метою підвищення ефективності екологічного управління пропонується інтегрувати до майбутнього РЛП «Львівський» такі території: Винниківський лісопарк, Брюховицький ліс, лісовий заказник «Торфовище Білогорща», лісопарк Білогорща та РЛП «Знесіння» (рис. 4.7). Кожна з них має різний правовий статус, рівень охорони та ступінь антропогенного впливу, що

ускладнює реалізацію єдиної стратегії їхнього розвитку. Централізоване управління дозволить гармонізувати підходи до природокористування, розробити уніфіковані правила відвідування, створити спільну систему моніторингу екологічного стану та планування інфраструктури.



Рис. 4.7. Картосхема пропонованого РЛП «Львівський» (чорним) [створено автором]

Формування єдиного природоохоронного простору з централізованим управлінням відкриває нові можливості для сталого розвитку Львова. Такий парк може стати не лише екологічним щитом міста, а й платформою для розвитку екоосвітніх програм, організації екологічних маршрутів, розвитку велосипедної та пішохідної інфраструктури, проведення природоохоронних заходів та фестивалів. У перспективі це дозволить створити нову модель туристичної привабливості міста – на основі етичного туризму, де екологічна відповідальність поєднується з культурним пізнанням і рекреацією.

Таким чином, створення Регіонального ландшафтного парку «Львівський» є стратегічно важливим кроком у напрямку екологізації туристичного розвитку міста. Він забезпечить реалізацію одразу кількох цілей сталого розвитку, сприятиме збереженню природних ландшафтів і формуванню позитивного екологічного іміджу Львова як європейського центру сталого туризму. Об'єднання природних зон у спільний простір також допоможе зменшити урбанізаційний тиск, розвантажити історичний центр і створити умови для збалансованої взаємодії людини з природою.

4.1.2. Відновлення водних ресурсів Львівської громади на прикладі проекту відновлення Сихівського озера

Водні ресурси є невід’ємним компонентом природно-територіальних комплексів міських агломерацій, виконуючи поліфункціональну роль, що охоплює екологічну, кліматичну, соціально-економічну та рекреаційну складові. Збереження водного балансу та забезпечення належного геоекологічного стану водойм є критично важливим для сталого розвитку будь-якого урбанізованого середовища. Місто Львів, розташоване на Головному європейському вододілі (рис. 4.8), історично характеризується дефіцитом поверхневих вод [123], що в сучасних умовах кліматичних змін та інтенсивної урбанізації набуває стратегічного значення. Нераціональне використання та антропогенне забруднення призводять до обміління, забруднення та пришвидшеної евтрофікації існуючих водних об’єктів [125, с. 130–137]. У цьому контексті реалізація локальних проектів відновлення, таких як ревіталізація Сихівського озера, є необхідним інструментом імплементації Цілей сталого розвитку (ЦСР) на рівні громади.

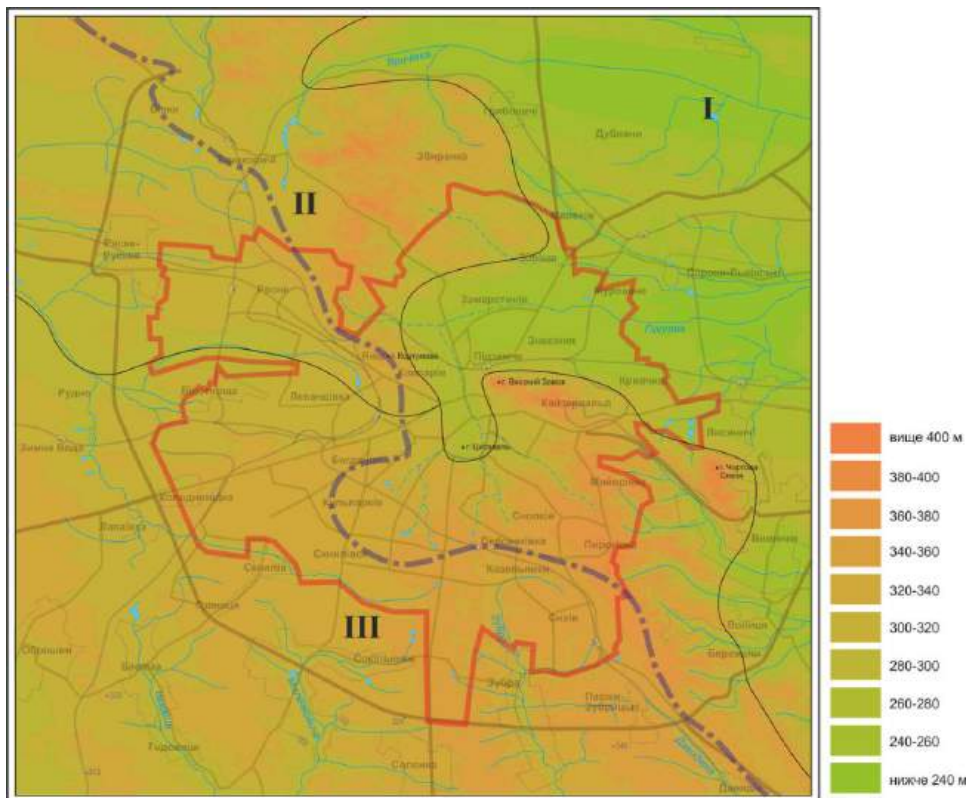


Рис. 4.8. Гідрологічна схема Львова [123]

Геоекологічний аналіз водних об'єктів Львівської громади, проведений І. Б. Койною та А.-К. Черною, свідчить про незадовільний стан більшості із понад ста ідентифікованих водойм [123]. Переважна більшість водойм є штучними (95,1%) та мають невелику площу. Аналіз фізичних параметрів стану води та забруднення репрезентативних водойм показує значне перевищення гранично допустимих концентрацій (ГДК) окремих хімічних елементів, зокрема заліза загального та завислих речовин, що унеможливує їхнє повноцінне рекреаційне використання [124]. Критичність ситуації підтверджується тим, що десять із двадцяти трьох досліджуваних водойм мають сильну і надсильну евтрофікацію. Станом на початок 2019 року лише Левандівський став, улоговина якого вкрита штучним покриттям (переважно бетоном), мав чисту воду.

Головні екологічні проблеми сконцентровані навколо деградації малих річок, зокрема Полтви та Зубри. Ці річки були частково каналізовані та використовуються як приймачі для неочищених побутових стоків. Інтенсивна забудова водозбірних басейнів та відведення дощових вод у загальну каналізацію призводять до порушення природного гідрологічного режиму, що спричиняє обміління водойм та замулення русел. Нераціональне використання призводить до пришвидшеної евтрофікації.

У відповідь на накопичені проблеми, Львівська міська рада ініціювала розробку «Водної візії Львова» (рис . 4.9) [119, 120]. Цей стратегічний документ має на меті створити комплексний план для системного управління водними екосистемами, який передбачає:

1. Збереження та відновлення малих річок [121].
2. Розділення каналізаційної мережі для раціонального використання дощових вод.
3. Створення екологічного паспорту водойм та посилення моніторингу [123].

Річка Зубра (загальна довжина 46 км, площа басейну 242 км²) є правою притокою Дністра [128, 126, с. 1]. Вона бере свій початок із джерела неподалік Церкви Різдва Пресвятої Богородиці на Сихові. У 1956 році на ній було створено велике штучне Піонерське озеро (Сихівське) площею 20 гектарів, яке стало

найпопулярнішою рекреаційною зоною Львова, де функціонував пляж та пункт прокату човнів [129].

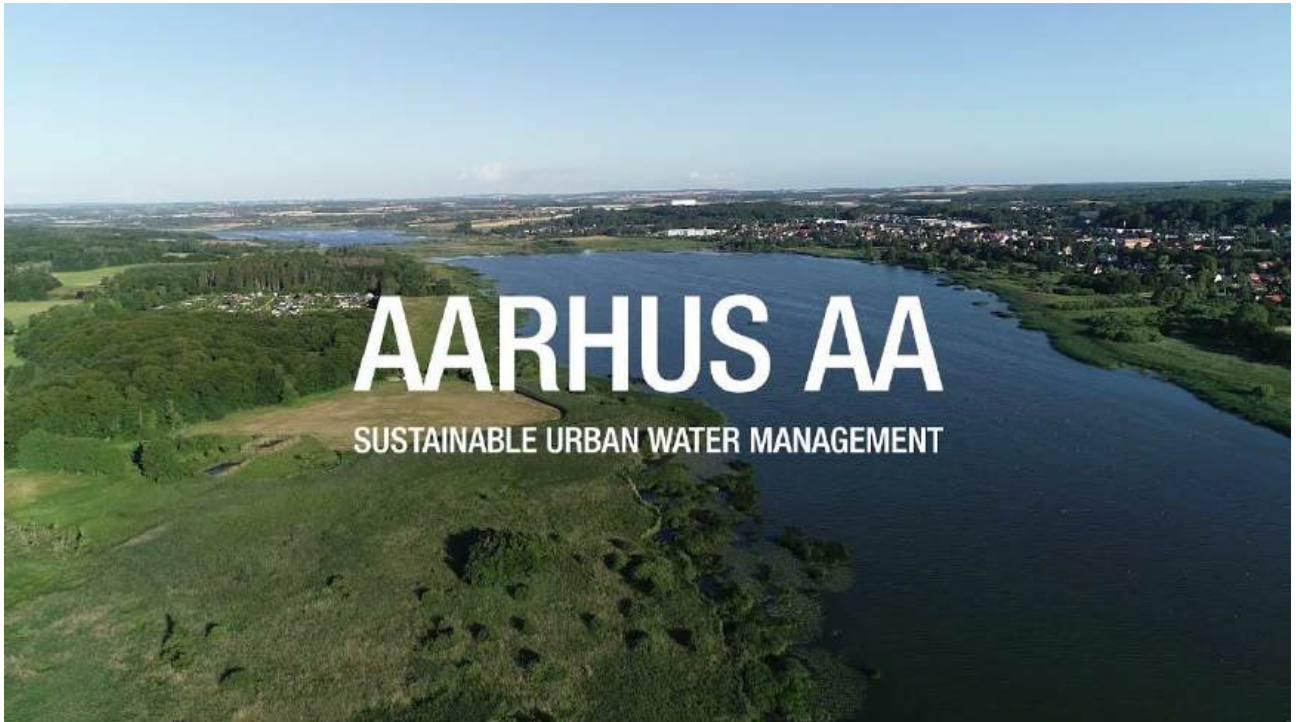


Рис. 4.9. Проект ЛМР та Данського міста Орхус «Водна візія Львова» [119]

З початком інтенсивної житлової забудови Сихова та будівництвом ЛАЗу у річку були під'єднані незаконні каналізаційні стоки [130]. Основним забруднювачем річки є мікрорайони Козельники та Персенківка (рис. 4.10). У колекторах фіксуються незаконні врізки з багатоповерхівок та автомийок. Катастрофічне забруднення, яке призвело до появи стійкого неприємного запаху, стало причиною спуску озера з санітарних міркувань у середині 1980-х років.



Рис. 4.10. Територія озера на сучасній площині та незаконні зливи в колектор Зубри з вулиці Хуторівка [130]

Долина Зубри, що межує з парком Івана Павла II та Зеленою стежкою Сихова, має високий природно-рекреаційний потенціал. Вона є частиною ширшої мережі зелених зон. Ревіталізація Сихівського озера дозволить відновити природний ландшафт і створити атракційний осередок для мешканців та туристів, що відповідає стратегії розвитку громадських просторів, орієнтованих на місцевих жителів.

Проект відновлення озера виник унаслідок суспільного запиту, оскільки Сихів є найбільшим житловим масивом міста (близько 150 тис. осіб) [127], якому бракує місць для відпочинку біля водойм. На місці озера зараз розташована заліснена долина та чатково заболочені території навколо русла забрудненої річки. Роботи з очищення, розпочаті у 2020 році [126, с. 2], мали на меті поступове відновлення річки. Згодом була розроблена концепція ревіталізації річки за участі місцевого самоврядування, науковців та громадських активістів. Основні цілі проекту:

1. Кардинальне покращення екологічного стану річки Зубра шляхом припинення каналізаційних скидів.
2. Відновлення рекреаційної функції та створення місця, де можна відпочити поблизу водойми.
3. Створення стійкого громадського простору для мешканців Сихова.

Етапи реалізації включають [126]:

- Довести до кінця перекриття незаконних зливів каналізаційних відходів у річку.
- Зачистку території колишнього озера, формування міцних берегів та поглиблення русла.
- Будівництво дамби та створення озера з відпочинковою зоною навколо.

Реалізація проекту обіцяє значні мультиплікативні ефекти:

- Екологічні результати: Зменшення забруднення річки Зубра та підвищення її самоочисної здатності, що сприяє збереженню природних ландшафтів.
- Соціальні результати: Створення якісного місця відпочинку для мешканців Сихова, покращення мікроклімату та формування екологічної свідомості.

- Туристично-рекреаційні результати: Надання поштовху до розвитку туризму в Сихівському районі, що традиційно вважається нетуристичною зоною.

Для забезпечення довготривалої стійкості функціонування об'єкта необхідно застосувати низку сучасних інженерно-екологічних рішень:

1. Контроль стоків: Забезпечення повного перепідключення будівель у стаціонарну каналізаційну мережу та моніторинг колекторів на наявність незаконних врізок. При цьому дощові води необхідно залишити для наповнення русла.
2. Гідрологічні роботи: Поглиблення дна та формування міцних берегів.
3. Облаштування екоінфраструктури: Створення якісних зон для відпочинку. У перспективі може бути застосоване використання біоінженерних технологій для фільтрації води.

Проект ревіталізації Сихівського озера є практичною моделлю локальної імплементації глобальних Цілей сталого розвитку ООН (ЦСР):

- Ціль 6 – Чиста вода та належні санітарні умови: Пряме вирішення проблеми несанкціонованих скидів та відновлення якості води.
- Ціль 11 – Стійкі міста та громади: Створення безпечного та інклюзивного громадського простору.
- Ціль 13 – Боротьба зі зміною клімату: Водойма сприятиме регулюванню мікроклімату, зменшуючи ефект «теплового острова».
- Ціль 15 – Збереження екосистем суші: Відновлення деградованої річкової екосистеми та прибережної зони.

Проект є ключовим, практичним компонентом реалізації «Водної візії Львова» [119], спрямованим на повернення води у просторове планування [121]. Його успіх створить прецедент для більш масштабних ініціатив, зокрема виведення на поверхню річки Полтви [122]. Це узгоджується із рекомендаціями щодо покращення геоекологічного стану водойм, які передбачають технічні та організаційні заходи, як-от роз'єднання дощової та комунальної каналізації [123].

Роль громади Сихова та екологічних активістів у впровадженні проєкту є вирішальною, оскільки вона забезпечує соціальну складову сталого розвитку. Залучення дигерів до виявлення джерел забруднення [126], а також організація екоакцій та фестивалів серед населення сприяють формуванню екологічної свідомості городян [123]. Місцеве самоврядування повинно забезпечити не лише фінансування, але й підвищення контролю за дотриманням природоохоронного законодавства .

Відновлене Сихівське озеро створить новий природно-туристичний осередок, що сприятиме просторовій децентралізації туристичних потоків Львова. Оскільки Сихів на даному етапі ще не є туристичним районом, розвиток громадських просторів, орієнтованих на місцевих жителів, є першочерговим завданням. Це, у свою чергу, приверне і туристів, перетворюючи район на нову туристичну дестинацію [126].

Навколо озера виникають ідеальні умови для розвитку видів сталого туризму:

- Екоосвіта та відпочинок: Організація просвітницьких програм та створення інформаційних стендів, що висвітлюють важливість водних екосистем.
- Вело- та пішохідний туризм: Інтеграція озера у мережу екостежок та «зелених маршрутів» міста, зокрема, через зв'язок із Зеленою стежкою Сихова.
- Сімейний відпочинок: Створення зон для відпочинку біля води, яких гостро бракує львів'янам.

Порівняння з аналогічними проєктами у Вроцлаві, Познані, Кракові, які поєднують відновлення водойм і туризм

Досвід європейських міст, особливо Польщі, підтверджує економічну та соціальну ефективність проєктів ревіталізації водних об'єктів. Проєкти у Вроцлаві, Познані та Кракові створили нові центри громадського життя та інтегрували природні елементи у міське середовище. Відновлення Сихівського озера має потенціал досягти подібних результатів, перетворивши екологічну проблему на ресурс сталого розвитку та підвищивши туристичну привабливість району.

Відновлення Сихівського озера є стратегічним і багатофункціональним проектом для Львівської громади. Це локальний, але системний елемент екологічної трансформації міста, що демонструє практичну імплементацію Цілей сталого розвитку ООН.

Проект відіграє вирішальну роль у формуванні нової культури водокористування та підвищенні природоохоронної свідомості мешканців [123, с. 13]. Успішний досвід Сихова створить необхідну методичну базу та сформує суспільний запит для подальших, більш масштабних ініціатив, таких як відновлення русла річки Полтва, ревіталізація Піскових озер та Винниківського ставу, забезпечуючи збалансований соціально-економічний та екологічний розвиток Львівської громади.

4.1.3. Проект туристично-рекреаційного простору навколо вулиці Вітовського як приклад економічного зростання локальних районів

Сучасна міська політика розвитку туризму дедалі частіше орієнтується на створення просторових систем, що поєднують рекреаційні, культурні та економічні функції. Важливо, щоб туристичний розвиток не обмежувався лише історичним центром міста, а сприяв формуванню нових активних зон на периферії, стимулюючи місцеве підприємництво, урбаністичне оновлення та соціальну інтеграцію. Саме ці завдання відповідають основним положенням Цілей сталого розвитку ООН – зокрема, ЦСР 8 «Гідна праця та економічне зростання», ЦСР 11 «Сталий розвиток міст і громад» та ЦСР 12 «Відповідальне споживання і виробництво».

Розвиток туристично-рекреаційних просторів у локальних районах Львова стає не лише інструментом зменшення навантаження на центральну частину міста, а й важливим чинником економічної диверсифікації [137]. Завдяки створенню сучасних громадських зон та інфраструктури для дозвілля формується попит на нові послуги, що сприяє розвитку малого бізнесу, появі робочих місць, залученню інвестицій та підвищенню якості життя мешканців [131]. Крім того, такі проекти створюють передумови для збалансованого

просторового розвитку міста, де культурна спадщина, природні ресурси та сучасна урбаністика перебувають у гармонійному поєднанні.

Одним із прикладів реалізації таких принципів є проєкт формування туристично-рекреаційного простору навколо вулиці Вітовського [138]. Ця територія вирізняється унікальним поєднанням історико-архітектурних об'єктів, культурних інституцій та природних компонентів, що створюють значний потенціал для розвитку туристичних маршрутів і рекреаційних локацій. Район вулиці Вітовського розташований на стику історичного центру та південних житлових кварталів, що робить його стратегічно важливим у контексті розширення туристичного ареалу Львова [103].

Завдяки своїй структурі ця територія здатна стати просторовим мостом між центром і периферією, забезпечуючи рівномірний розподіл туристичних потоків і стимулюючи розвиток локальної економіки. В її межах сконцентровані об'єкти, які вже сьогодні формують ядро нової рекреаційної системи: LEM Station, Парк культури та відпочинку ім. Богдана Хмельницького, Цитадель, вулиця Д. Вітовського, вул. Сахарова, вул. Героїв Майдану тощо.

Потенціал цієї зони полягає у можливості інтеграції різнофункціональних об'єктів у спільний туристично-рекреаційний простір. Вулиця Вітовського є зручною транспортною артерією, яка з'єднує центральну частину Львова з південними районами, що створює можливості для формування пішохідних і веломаршрутів, а також організації екскурсійних маршрутів на основі екологічного транспорту.

Отже, ідейним серцем цього проєкту є розпочатий етап ревіталізації колишнього головного трамвайного ремонтного депо, розташованого на перехресті вулиць Сахарова та Вітовського, яка нині трансформується у багатофункціональний креативний простір під назвою «Lem Station». Хоча проєкт було затверджено та запущено вже давно, процес його реалізації затягнувся через низку об'єктивних причин. Ревіталізація комплексу відбувається поетапно, окремо для кожного з його складових об'єктів [134]. Так, будівля колишньої поліклініки, що в радянський період займала адміністративні

приміщення депо, вже перетворена на сучасний коворкінг із мініофісами. В інших управлінських корпусах після завершення історичної реставрації облаштовано простір для проведення заходів (рис. 4.11).

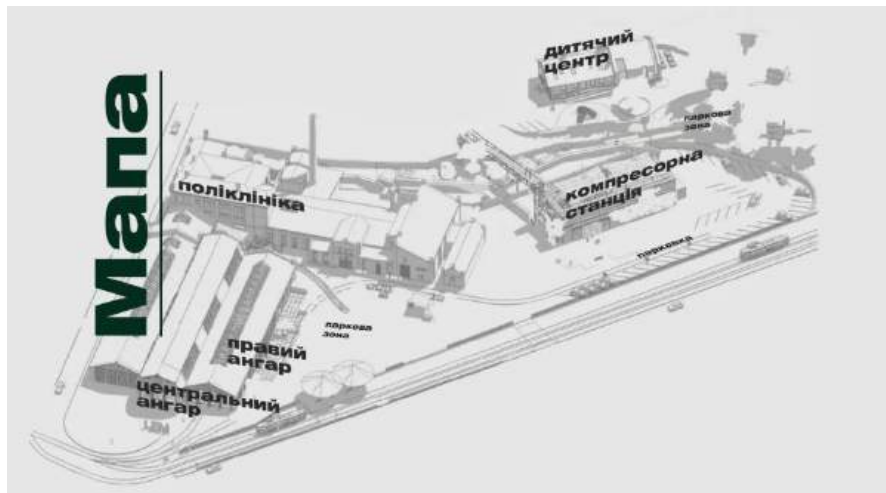


Рис. 4.11. Мапа проекту ревіталізації LEM Station [134]

Вздовж вулиці Сахарова тривають роботи над створенням паркових зон і паркінгу в напрямку Студентського парку, а на базі колишньої компресорної станції вже функціонує арт-центр і медіахаб. Центральний і правий ангари ще чекають на повноцінну реставрацію, проте вже використовуються як простори для проведення подій, зони громадського харчування, виставкові майданчики та майстерні (мейкерспейси). Існуючі трамвайні колії гармонійно інтегровані в оновлений простір, а в майбутньому розглядається можливість запуску «туристичного трамваю». Лівий ангар наразі перебуває у віданні Львівського історичного музею, який організував там виставку ретроавтомобілів [95].

Сьогодні простір уже викликає інтерес не лише серед львів'ян, а й серед туристів. У перспективі, після завершення ревіталізації та реконструкції вулиці Вітовського із запланованим створенням нової кільцевої розв'язки, відбудеться об'єднання територій Парку культури, Цитаделі та Студентського парку в єдиний масштабний рекреаційно-пізнавальний кластер. Пропонована зона туристично-рекреаційного простору розташована таким чином, що буде доступною з різних напрямків, зокрема з центру міста, зі сторони головного вокзалу та зі сторони основних спальних районів міста – Сихова та району

Стрийська-Наукова. Загальна територія пропонованої зони туристичної рекреації зображена на рисунку 4.12.

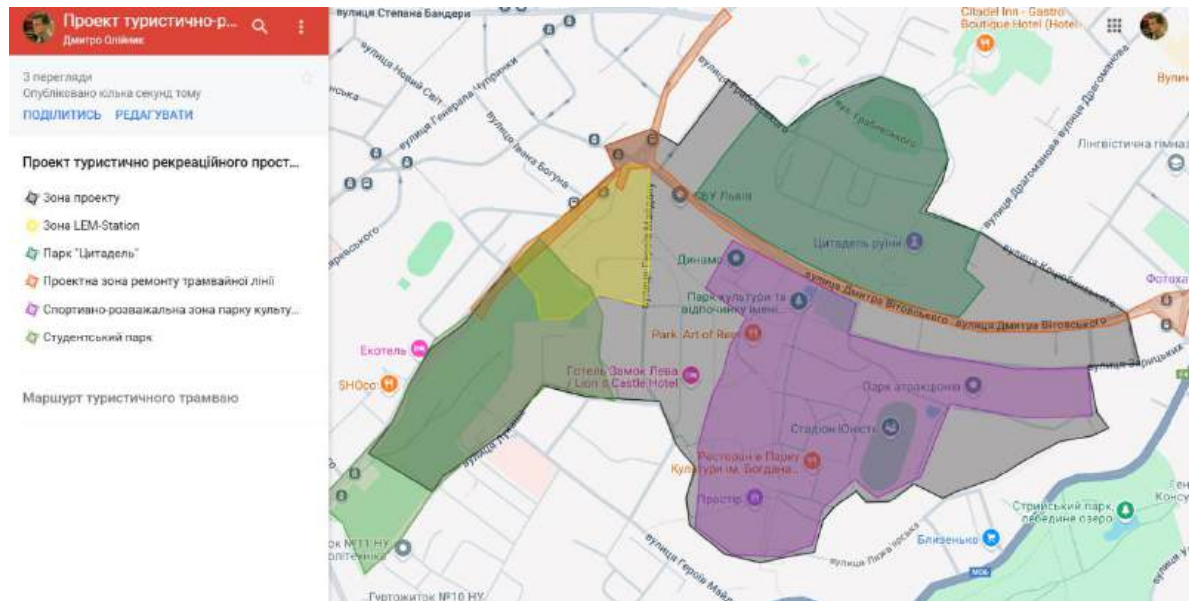


Рис. 4.12. Пропонована територія туристично-рекреаційного простору навколо вул. Вітовського [створено автором]

Отже, окрім вже згаданого проекту ревіталізації LEM Station, для успішного створення туристично-рекреаційного простору потрібно здійснити декілька важливих кроків:

1. Перший, і найважливіший етап – повна реконструкція та репланування транспортної розв’язки на площі Лема та трамвайної колії вздовж вулиці Вітовського. Оскільки в рамках створення туристично-рекреаційного простору найважливішим елементом є саме якісне транспортне сполучення, то без ремонту колії та переоблаштування хідників, велодоріжок, транспортного кільця вулиць Нечуя-Левицького-Сахарова-Коперника-Вітовського, яке визнане одним з найскладніших перехресть у місті, реалізація проекту практично неможлива. Заплановано оновлення дорожнього покриття, тротуарів, світлофорів та облаштування 13 пішохідних переходів. На ділянці від вулиці Героїв Майдану до Палацу спорту «Динамо» передбачено три смуги руху, одна з яких – для громадського транспорту. Поблизу майбутнього Пелчинського ставу планується чотири смуги, а після вулиці Болгарської – три, зокрема ще одна для громадського транспорту [133].

Особливу увагу приділено складному перехрестю вулиць Сахарова – Героїв Майдану – Коперника – Нечуя-Левицького. Було розглянуто 15 варіантів його організації, але від ідеї кільцевого руху відмовилися, щоб зберегти простір перед хабом LEM Station. Також передбачено прокладання нової трамвайної колії для маршруту «Залізничний вокзал – Аквапарк» з можливістю перетину Вітовського у напрямку Коперника. Втім реалізація проєкту наразі гальмується через обмеження капітальних видатків у зв'язку з воєнним станом, тому остаточне втілення може бути відкладене щонайменше на рік.

2. Етап - відновлення спортивної та розважальної інфраструктури Парку культури та відпочинку ім. Б. Хмельницького. Ця частина проєкту складається з двох різнопланових елементів. Перший – відновлення Пелчинського ставу. Другий – переоблаштування парку Атракціонів.

Згідно з детальним планом території, затвердженим у 2018 році, на місці фонтану «Кульбаби» та частково території сучасної дороги по вулиці Вітовського передбачено облаштування штучного ставу навпроти входу до Парку культури. Це не створення нових водних елементів, а відновлення історичного об'єкту, оскільки вздовж парку Культури колись був цілий каскад ставків та озер. Відновлення ставу має на меті покращення мікроклімату району, зменшення підтоплень та створення рекреаційної зони для мешканців і туристів. У відновленому ставку планується організувати човнові прогулянки, купання влітку, а взимку – ковзанку або місце для зимового рибальства [136].

Друга частина – створення розважальної та спортивної інфраструктури на базі парку Атракціонів. Тут виступає проблема виходу з експлуатації більшості атракціонів парку та відсутності можливостей в адміністрації парку з їх відновлення чи заміни на сучасні. Таким чином важливо розробити стратегію для відновлення парку атракціонів, зокрема діяти через залучення інвесторів, але з посередництвом міського управління для регулювання цього процесу і запобіганню переходу атракціонів в повну приватну власність, що створить перешкоди в створенні туристично-рекреаційного простору [135]. Стосовно спортивної інфраструктури, то вже відбувається реалізація проєкту з

відновлення стадіону «Юність», що на території парку. Зокрема зараз закінчують будівництво нової трибуни з укриттям, та облаштування гандбольного майданчика, велоінфраструктури, спортивних майданчиків, скейт-парку та інших спортивних об'єктів [132].

3. Третя частина проєкту – створення інфраструктури для відпочинку в парках «Цитадель» та Студентському. Окрім цього – у парку Цитадель важливо створити культурно-історичний простір з залученням оборонних споруд. Відкритий доступ, стенди з історичною довідкою та внутрішні виставки, де можна висвітлити історію Львова в ХХ столітті, у розрізі воєн і переходу міста від одних держав до інших. Таким чином це доповнить пізнавальну складову простору, яку створює простір LEM Station.

4. Заключним етапом повинен бути запуск туристичного трамваю, який курсуватиме з LEM Station через вулицю Коперника, Дорошенка, площу Ринок, Підвальну, Франка, Вітовського і назад до простору (рис. 4.13). Це допоможе створити активний туристичний інтерес до простору. Додатково розглядається доступ до річки Полтва, оскільки на території LEM Station є один з старих входів в колектор, який планують відновити та відкрити для туристів після завершення воєнного стану.

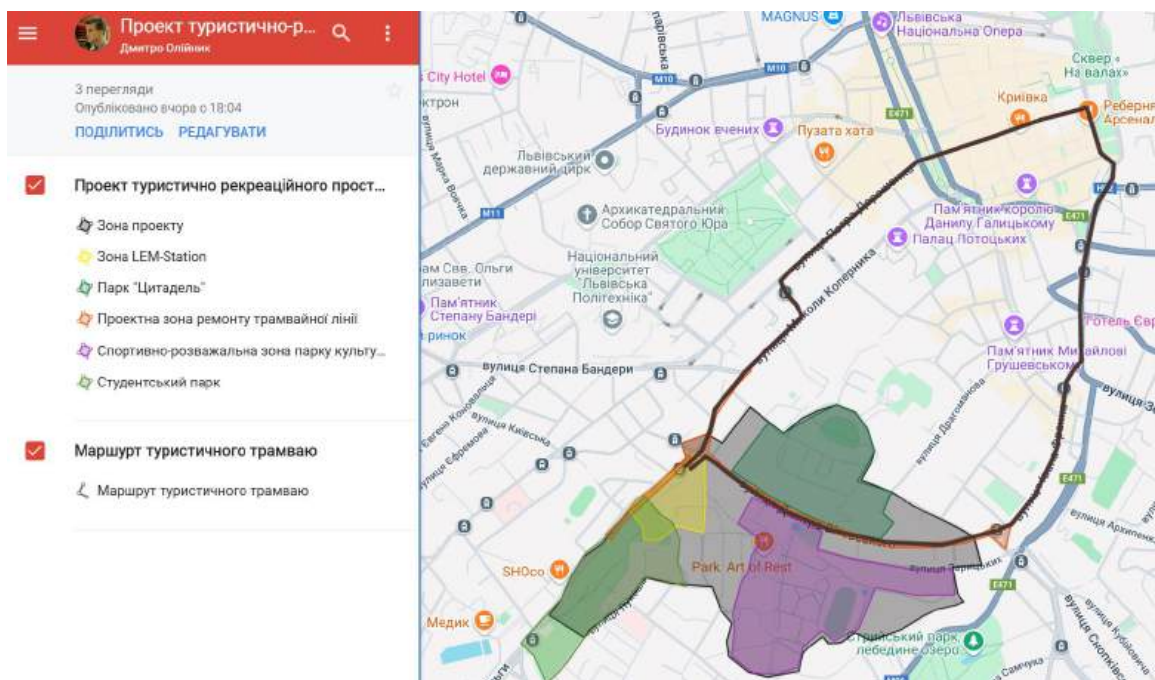


Рис. 4.13. Маршрут туристичного трамваю [створено автором]

Цей проєкт має потенціал не лише для розвитку сталого туризму Львова, а й для трансформації міського простору у фактор сталого економічного зростання. Відновлення та ревіталізація колишніх промислових і громадських об'єктів сприяє створенню нових робочих місць у секторах культури, послуг і креативної економіки, стимулює розвиток малого та середнього бізнесу та залучення приватних інвестицій – тобто реалізує ключові положення Цілі 8 сталого розвитку ООН («Гідна праця та економічне зростання»). Водночас проєкт формує передумови для підвищення місцевих бюджетних надходжень (через податки, туристичні збори, оренду комерційних площ) і підвищує інвестиційну привабливість суміжних кварталів, що посилює мультиплікативний економічний ефект на рівні громади.

У процесі ревіталізації важливо поєднати збереження культурної й історичної спадщини та екологічну безпеку з інноваційними рішеннями, які безпосередньо покращать якість життя мешканців і сприятимуть економічній стійкості району. Це означає проєктування інфраструктури з урахуванням «зеленої мобільності», енергоефективних рішень, місць для малого бізнесу та соціальних послуг – підходи, що відповідають Цілям 11 і 12 сталого розвитку (сталі міста та відповідальне споживання й виробництво). Інтеграція освітніх і культурно-туристичних програм підвищує локальну капіталізацію людського потенціалу й створює додану вартість для туристичного продукту, одночасно мінімізуючи ризики комерціалізації на шкоду громадам.

Ревіталізація вулиці Вітовського та реконструкція транспортної інфраструктури спрямовані на створення зручного, доступного і конкурентоспроможного туристично-рекреаційного кластера – об'єднання Парку культури, Цитаделі та Студентського парку. Реалізація пропонованих заходів (відновлення ставу, модернізація атракціонів, запуск туристичного трамваю) підвищить привабливість території для відвідувачів і місцевих мешканців, що в підсумку збільшить соціально-економічний ефект: зростання доходів сектору послуг, поява нових сервісів, збільшення податкових надходжень і краща зайнятість. Водночас успіх залежатиме від урахування

екологічних стандартів і потреб громади – лише такий баланс гарантує довготривалу стійкість і справжнє місцеве благополуччя.

4.1.4. Міська електричка: можливості транспортного, економічного та туристичного зв'язку громади та агломерації

Як ми вже багато разів згадували, тенденції сталого розвитку впроваджуються в програми на багатьох рівнях. Зокрема нами була розглянута Стратегія розвитку Львівської агломерації до 2027 року [78], в якій важливим елементом є транспортне сполучення. В рамках її реалізації було проаналізовано перспективи реалізації в межах Львівської агломерації проекту Lviv City Express та його впливу на сталий розвиток туризму [139]. Враховуючи що Львівська громада є ядром агломерації, доцільність врахування цього проекту до нашого дослідження є дуже важливою.

Сучасні міські агломерації, зокрема і Львівська, стикаються з комплексом критичних проблем, які є наслідком інтенсивної урбанізації та недостатньої розвиненості інфраструктури: це, передусім, обмежена транспортна мобільність, підвищене екологічне навантаження та незбалансований просторовий розвиток [140]. Зростання кількості приватних автомобілів у Львівській агломерації, яка об'єднує 18 навколишніх громад, спричиняє перевантаження дорожньої мережі, значні затори та погіршення екологічної ситуації. Водночас, через історичну забудову та вузькі вулиці Львова, розвиток масштабних транспортних розв'язок чи метрополітену є практично неможливим. У цьому контексті проєкт Lviv City Express розглядається як ключовий інструмент для інтеграції територій агломерації та вирішення цих проблем, пропонуючи ефективне, сучасне та екологічне інфраструктурне рішення.

Lviv City Express являє собою ідею створення комплексної приміської залізничної системи в межах Львівської агломерації, метою якої є забезпечення швидкого, регулярного та екологічного сполучення Львова з прилеглими громадами [141]. Концепція проєкту ґрунтується на використанні існуючої залізничної інфраструктури, що суттєво зменшує необхідність нового будівництва, але вимагає модернізації станцій, оновлення рухомого складу,

електрифікації колій та підвищення частоти рейсів. Ключовим елементом інтеграції є створення пересадкових вузлів на стику з міським громадським транспортом, що має забезпечити безшовний пасажирський досвід. Основні завдання проєкту, відповідно до стратегічних документів, включають скорочення часу в дорозі для мешканців передмістя, зменшення транспортних витрат, а також суттєве зниження навантаження на автомобільні магістралі, що прямо впливає на підвищення комфорту для пасажирів [142].

СХЕМА ЗАЛІЗНИЧНИХ МАРШРУТІВ „LVIV CITY EXPRESS”

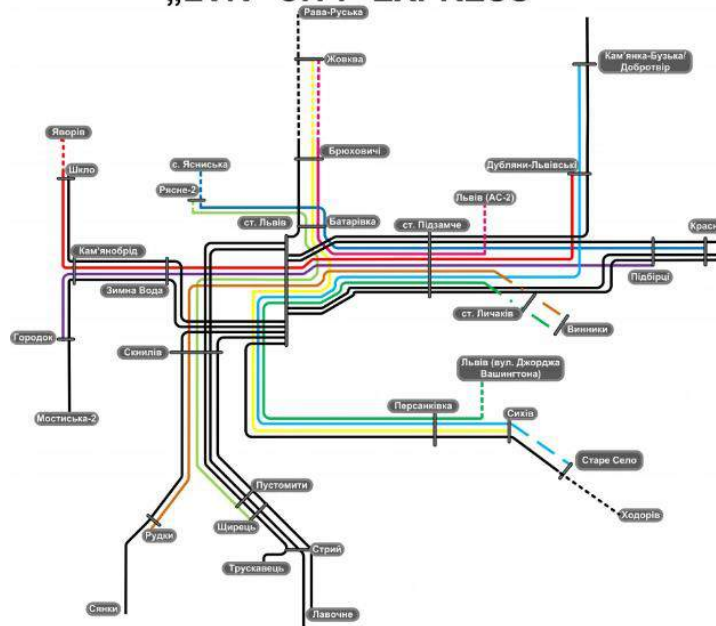


Рис. 4.14. Потенційні маршрути Lviv City Express [142]

На рис. 4.14 представлені потенційні маршрути Lviv City Express, які охоплюють найбільш завантажені напрямки.

- маршрут №1 Підбірці-Підзамче-ст. Львів-Рудне-Яворів;
- маршрут №2 Дубляни-Підзамче-ст. Львів-Рудне-Городок;
- маршрут №3 Ясниська-Жорніська-Рясне-Руське-Рясне-2-Рясне1-Підзамче-Красне;
- маршрут №4 Кам'янка-Бузька-Підзамче-ст.Львів-Сихів-Давидів-Старе Село;
- маршрут №5 Щирець-Пустомити-ст. Львів-Рясне-1-Рясне-2;
- маршрут №6 Винники-ст.Личаків-ст. Підзамче-ст.Львів-Рудки;
- маршрут №7 Старе Село-Давидів-ст. Брюховичі-Жовква;
- маршрут №8 Жовква-Зашків-Брюховичі-ст.Підзамче-вул.Б.Хмельницького;

– маршрут №9 Винники-ст.Личаків-ст.Підзамче-ст.Львів-вул.Дж.Вашингтона.

Така інтеграція сприятиме більш збалансованому розвитку всієї Львівської агломерації.

Проект тісно інтегрований у стратегічні плани розвитку регіону, згадуючись у Стратегії розвитку Львівської області на 2021-2027 роки ("Міська електричка Львів + 20 км") та у Стратегії розвитку Львівської агломерації до 2027 року [78]. Крім того, він є частиною державної програми «City Express» для великих міст, що реалізується за участі «Укрзалізниці» [141]. Така інституційна підтримка підкреслює його стратегічну важливість для досягнення цілей сталого розвитку. З позицій сталого розвитку, проект Lviv City Express має кілька важливих вимірів: транспортний, соціальний та економічний, які взаємопов'язані та сприяють реалізації глобальних Цілей сталого розвитку ООН (ЦСР).

Транспортний вимір проекту є його основою і безпосередньо корелює з Цілями 11 (Сталий розвиток міст) та 13 (Боротьба зі зміною клімату). Запровадження регулярного електрифікованого приміського сполучення дозволить значно зменшити кількість приватних автомобілів на дорогах агломерації [140]. Ця зміна транспортної парадигми призведе до суттєвого зниження рівня забруднення повітря та зменшення викидів вуглекислого газу, що є прямим внеском у боротьбу зі зміною клімату [143]. Крім того, перенесення пасажиропотоку на залізничну мережу зменшує потребу в дороговартісному та ресурсоємному розширенні автомобільних магістралей, сприяючи створенню більш стійкої та екологічно відповідальної міської інфраструктури.

Висока ефективність та надійність приміської електрички як альтернативи приватному автотранспорту вже доведена досвідом інших міст. У Києві понад десять років функціонує міська кільцева електричка, яка інтегрована у систему громадського транспорту та щороку перевозить понад десять мільйонів пасажирів [145]. Ця система має розгалужену мережу зупинок та забезпечує зручні пересадки на метро та автобуси, доводячи, що за належної організації залізничні перевезення можуть стати реальною та конкурентною альтернативою

приватному автомобілю. Використання досвіду Києва, де вже наявні діючі механізми інтеграції та управління, дозволяє Львову уникнути початкових помилок та отримати конкурентну перевагу у швидкому впровадженні сучасної системи приміських перевезень [146].

Економічний вимір проєкту тісно пов'язаний із Цілями 8 (Гідна праця та економічне зростання) та 9 (Промисловість, інновації та інфраструктура). Наявність сучасної та надійної транспортної інфраструктури стимулює розвиток бізнесу як у самому Львові, так і в прилеглих громадах. Ефективне сполучення розширює доступ до ринку праці та логістичних маршрутів, що підвищує інвестиційну привабливість регіону в цілому. Покращення транспортної доступності передмість також сприяє зростанню ринку нерухомості за межами центральної частини міста, що є важливим чинником збалансованого територіального розвитку та запобігання надмірній концентрації населення і функцій у ядрі агломерації.

Однак, реалізація економічних переваг стикається зі значними викликами. Головною перешкодою є фінансове питання: модернізація колій, закупівля нового рухомого складу, а також облаштування сучасних станцій та пересадкових вузлів вимагають значних інвестицій, які не можуть бути забезпечені виключно за рахунок місцевих бюджетів [144]. Це потребує залучення центрального фінансування, міжнародних інвестицій та партнерства. Важливою є також інституційна координація – необхідне узгодження дій між Львівською міською радою та навколишніми громадами, а також ефективна співпраця між державними структурами, «Укрзалізницею» та місцевим самоврядуванням. Без чіткої стратегії управління та фінансування існує ризик фрагментарності та затягування реалізації проєкту.

Соціальний вимір проєкту корелює з Ціллю 10 (Скорочення нерівності). Забезпечення швидкого, надійного і доступного транспортного сервісу дозволяє мешканцям приміських громад ефективніше користуватися робочими місцями, освітніми та культурними інституціями у Львові. Таким чином, Lviv City Express виступає як інструмент зменшення соціальної нерівності в межах агломерації,

надаючи рівні можливості для доступу до ключових соціальних послуг, які часто сконцентровані в обласному центрі. Успіх проєкту залежить і від суспільної підтримки – мешканці агломерації мають сприймати електричку як реальну альтернативу автомобілю та бути готовими до зміни своїх транспортних звичок [141].

Туристичний аспект також є вагомим чинником проєкту і впливає на Ціль 8 (Гідна праця та економічне зростання) через розвиток туристичної галузі. Львів традиційно приваблює туристів своїм історичним центром, проте надмірна концентрація відвідувачів у цій частині міста створює перевантаження інфраструктури та знижує якість туристичного досвіду [103]. Реалізація Lviv City Express дозволить здійснити перерозподіл туристичних потоків, зробивши доступними численні пам'ятки та рекреаційні ресурси на периферії агломерації [139].

Lviv City Express дозволить перерозподілити туристичні потоки, роблячи доступними пам'ятки та рекреаційні ресурси на периферії, зокрема в прямій доступності з центру міста, в обхід автомагістралей стануть парк Знесіння та Шевченківський гай, Винниківський та Брюховицький лісопарк, спроститься транспортна доступність до історико-культурних пам'яток Городка, Жовкви та менших приміських зон (рис. 4.15). Таким чином, туристичний продукт Львівщини може бути диверсифікований, виходячи за межі традиційного «староміського» формату і набуваючи більшої різноманітності. Це відповідає сучасним світовим тенденціям туризму, які орієнтовані на сталий розвиток та нові враження [103].

Проєкт також створює можливості для формування нових комплексних туристичних маршрутів. Поєднання залізничного транспорту з велосипедними чи пішохідними маршрутами дає перспективу для розвитку еко-туризму, активного відпочинку та тематичних подорожей у межах агломерації. Це не тільки розширює географію туризму, але й забезпечує сталий розвиток галузі, оскільки екологічний та активний туризм менш навантажують інфраструктуру та є більш орієнтованими на місцеві спільноти.

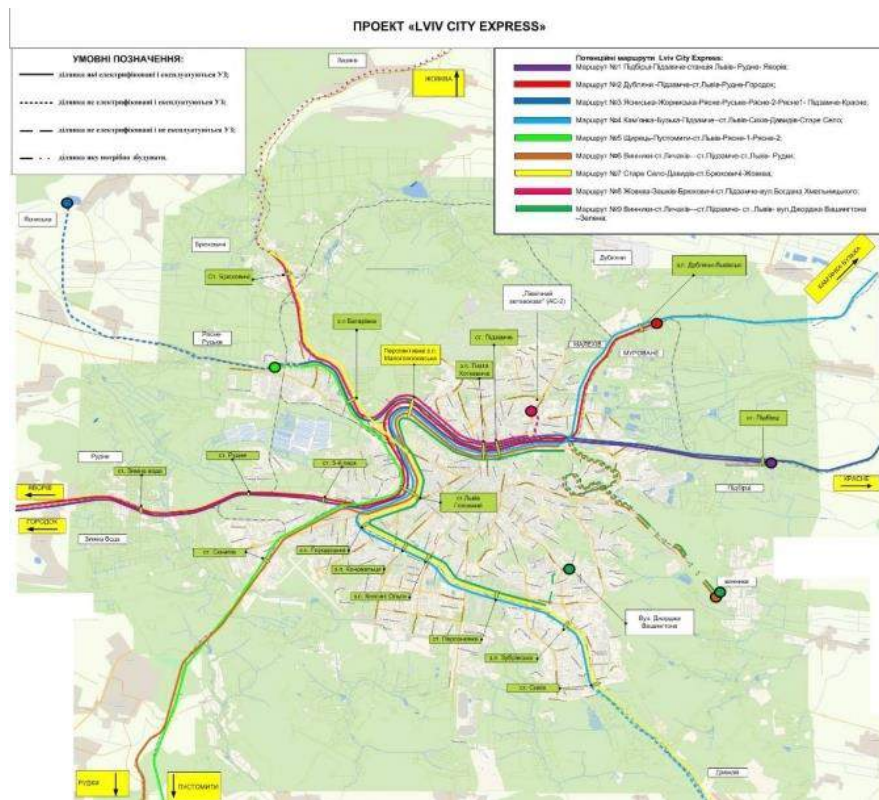


Рис. 4.15. Географічна візуалізація маршрутів проекту LCE [141]

У контексті регіонального розвитку, проект Lviv City Express пропонує збалансовану відповідь на виклики агломерації, що стосуються транспортної, екологічної та соціальної стійкості. Забезпечуючи швидке та комфортне сполучення, він сприяє не лише зменшенню заторів і викидів, але й посиленню соціальної єдності та економічної активності між центром та периферією. Ця інтеграція є вирішальною для формування більш життєстійких та конкурентоспроможних громад.

Таким чином, проект Lviv City Express має потенціал стати не просто транспортним рішенням, а стратегічним чинником сталого розвитку Львівської агломерації. Він може поєднати екологічні, соціальні та економічні вигоди, одночасно відкривши нові можливості для туризму та рекреації. Для успішної реалізації цього амбітного задуму необхідний комплексний підхід, який включатиме не лише залучення значного фінансування, але й активну участь громадськості та обов'язкове врахування екологічних аспектів на всіх етапах впровадження.

У разі успішного впровадження, Lviv City Express стане прикладом сучасної європейської транспортної системи, що сприятиме сталому розвитку міста, підвищить його туристичну конкурентоспроможність та якість життя всіх мешканців агломерації. Це забезпечить Львову конкурентну перевагу перед іншими українськими містами, які лише планують подібні проекти, як, наприклад, Харків, де детальна концепція ще відсутня [146].

4.2. Перспективи розвитку сталого туризму за рахунок залучення громади, агломерації та міжнародної співпраці

Розвиток сталого туризму у Львівській міській територіальній громаді набуває особливої актуальності в контексті глобальних трансформацій, викликаних економічними, соціальними та екологічними змінами. Туризм, будучи однією з найдинамічніших галузей економіки, стає важливим чинником підвищення якості життя населення, створення нових робочих місць та збереження культурної й природної спадщини. Водночас сталий підхід до його розвитку передбачає не лише економічну вигоду, а й соціальну справедливість, екологічну збалансованість і культурну ідентичність території. Львів, як ключовий туристичний центр Західної України, має унікальні передумови для того, щоб стати моделлю збалансованого розвитку туризму, де синергія громади, агломерації та міжнародних партнерств може забезпечити довготривалу стійкість галузі.

Першим ключовим напрямом є активне залучення місцевої громади до формування туристичної політики. Сталий туризм не може існувати без участі мешканців, адже саме вони є носіями локальної ідентичності та культурних традицій, які становлять основу туристичної привабливості. Важливо забезпечити партнерську взаємодію між органами місцевого самоврядування, підприємцями, науковими установами та громадськими організаціями. Місцеві ініціативи, орієнтовані на розвиток мікротуризму, екологічних маршрутів та екоосвітніх програм, повинні отримати фінансову та консультативну підтримку [79]. Це сприятиме формуванню свідомої громади, яка розуміє вигоди від

туризму і водночас усвідомлює відповідальність за збереження природного та культурного середовища.

Залучення мешканців також сприяє розвитку економіки малого бізнесу. Зокрема, підтримка локальних виробників, ремісників, власників садіб зеленого туризму чи сімейних кав'ярень забезпечує не лише додану вартість для туристичного продукту, а й створює передумови для самозайнятості населення. Розвиток сталого туризму в цьому випадку виступає каталізатором соціальної згуртованості, сприяє розвитку мікропідприємництва та дозволяє зменшити регіональні диспропорції. Формування туристичних просторів на локальному рівні (як приклад – у районах Сихова, Брюховичів чи Винників) сприятиме поширенню туристичних потоків за межі центральної частини міста, зменшуючи проблему овертуризму та водночас стимулюючи розвиток периферійних територій.

Другим важливим елементом є розвиток Львівської агломерації як єдиного туристичного простору. Агломераційна модель управління туризмом передбачає об'єднання ресурсів, інфраструктури та управлінських рішень для створення комплексного продукту, який би поєднував міські й приміські території. Розвиток сталого туризму в межах агломерації дозволить забезпечити рівномірний розподіл навантаження на туристичну інфраструктуру, підвищити мобільність відвідувачів і створити нові маршрути, які охоплюватимуть не лише Львів, але й сусідні громади.

Важливою передумовою цього процесу є створення єдиної транспортної системи, яка з'єднає міські райони та прилеглі населені пункти. Проекти на кшталт «Lviv City Express» здатні не лише забезпечити зручне сполучення, але й стимулювати економічне зростання приміських територій, відкривши для них нові можливості у сфері туризму, торгівлі та рекреації. У межах агломерації можуть бути розроблені спеціалізовані туристичні кластери: культурно-історичний (центральна частина Львова), природно-рекреаційний (Винники, Брюховичі, Білогорща), гастрономічний (Знесіння, Левандівка) та інноваційно-освітній (район вулиці Вітовського, Lem Station). Такий підхід сприятиме

диверсифікації туристичного продукту та формуванню нових точок економічного зростання.

Сучасні тенденції розвитку туризму вимагають створення інтегрованих управлінських механізмів між містом і громадою. Формування туристичних маршрутів, що охоплюють агломераційний простір, дозволить збільшити тривалість перебування туристів і, відповідно, доходи місцевого бюджету. Львівська агломерація може стати прикладом синергії між урбаністичним туризмом і сільськими рекреаційними практиками, об'єднуючи культурну, гастрономічну та екологічну складові. У перспективі розвиток такого партнерства дозволить створити єдиний туристичний бренд агломерації, що буде конкурентоспроможним на національному та європейському рівнях.

Третім напрямом, який визначає перспективи сталого туризму, є міжнародна співпраця. Європейські практики доводять, що сталі туристичні стратегії формуються саме через міжрегіональну кооперацію, участь у грантових програмах та обмін досвідом. Для Львова важливим є активне залучення до програм ЄС, таких як EU4Culture, Interreg Europe, Green Cities Initiative [147], які підтримують розвиток культурного, креативного й екотуризму. Участь у таких проєктах дозволить не лише залучити фінансування, а й впровадити сучасні методи управління туристичними територіями, підвищити енергоефективність об'єктів інфраструктури та створити інноваційні екологічні рішення.

Міжнародна співпраця також передбачає створення партнерських відносин між Львовом та іншими європейськими містами. Зокрема, досвід Кракова, Праги та Вільнюса може бути використаний у плануванні ревіталізації міських просторів, розвитку культурних маршрутів і створенні системи туристичного моніторингу. Спільні проєкти з європейськими партнерами відкривають нові можливості для просування міста на міжнародному ринку, підвищення стандартів якості туристичних послуг і впровадження екологічних технологій у сфері транспорту, енергоспоживання та поводження з відходами.

Важливо зазначити, що міжнародна інтеграція у сфері сталого туризму сприятиме також формуванню нового туристичного іміджу Львова як міста

відповідального туризму. Участь у глобальних ініціативах, таких як UNWTO Sustainable Tourism Program чи European Green Capital, дозволить позиціонувати Львів як місто, орієнтоване на гармонійний розвиток економіки, екології та культури [148]. Це створить передумови для збільшення кількості іноземних туристів, інвестицій у туристичну інфраструктуру та підвищення міжнародного статусу міста.

Одним із перспективних напрямів міжнародної діяльності є створення транскордонних екомаршрутів, що поєднують Львівщину з польськими, словацькими та угорськими регіонами. Такі маршрути можуть базуватися на спільних природних і культурних об'єктах, наприклад, на базі Карпатського біосферного регіону. Реалізація подібних проєктів забезпечить сталий розвиток не лише Львова, а й сусідніх регіонів, стимулюючи співпрацю в галузі екотуризму, наукових досліджень та освіти.

Важливою умовою сталого розвитку туризму залишається освітня та просвітницька робота. Формування культури екологічно відповідальної поведінки серед туристів і місцевих мешканців є необхідною складовою стратегії. Для цього доцільно створювати навчальні програми, інформаційні кампанії та волонтерські ініціативи, спрямовані на підвищення рівня екологічної обізнаності. Активна співпраця університетів, зокрема Львівського національного університету імені Івана Франка, з управлінням туризму та екології може сприяти формуванню нової генерації спеціалістів, здатних реалізовувати принципи сталого розвитку на практиці.

Підсумовуючи, можна стверджувати, що майбутнє сталого туризму у Львові залежить від здатності міста поєднати потенціал громади, ресурси агломерації та підтримку міжнародних партнерів. Такий триєдиний підхід дозволить сформувати комплексну модель розвитку, де туризм виступатиме не лише економічною галуззю, а й засобом соціальної інтеграції, культурного відродження та екологічної рівноваги. У результаті Львів може стати не лише туристичним лідером України, а й прикладом успішної імплементації європейських принципів сталого розвитку.

ВИСНОВКИ

Підсумовуючи результати проведеного дослідження, слід зазначити, що основною метою роботи було обґрунтування ролі туризму як чинника сталого розвитку та визначення можливостей імплементації європейського досвіду у межах Львівської міської територіальної громади. В ході виконання поставлених завдань було досліджено теоретико-методологічні засади сталого туризму, систематизовано сучасні підходи до його оцінювання, проаналізовано приклади реалізації концепції сталого розвитку у країнах Європи та на місцевому рівні. Особливу увагу приділено формуванню комплексної стратегії сталого туристичного розвитку Львова, що враховує екологічні, соціальні, економічні та культурні чинники.

Методологічною основою дослідження стали принципи системного та просторового аналізу, що дозволили розглядати туризм не ізольовано, а як інтегровану частину міської екосистеми. Завдяки цьому вдалося не лише визначити проблеми функціонування туристичної сфери, а й окреслити конкретні шляхи їх вирішення через проекти, які поєднують економічну вигоду, соціальну згуртованість і збереження природного середовища. Практична цінність дослідження полягає у можливості використання запропонованих рекомендацій органами місцевого самоврядування, управління туризму та учасниками туристичного бізнесу для формування стратегії сталого розвитку громади.

Проведене теоретико-методичне дослідження сталого туризму сформувало наукову базу роботи і дало системне уявлення про поняття сталого розвитку та сталого туризму. Було проаналізовано різні тлумачення поняття «sustainable development» у зарубіжній та вітчизняній літературі, відзначено історичні аспекти виникнення концепції і роль її у сучасному просторовому плануванні міст. Важливим результатом цієї частини стало виявлення феномена перекладу терміна Sustainable Development в українській науковій традиції (сталий/стійкий/постійний), що відображає різні підходи до акцентування екологічної, економічної або часової сталості. Теоретично-методологічний блок

також окреслив інструменти оцінки сталого туризму, індикатори його ефективності та принципи інтеграції Цілей сталого розвитку у туристичну політику.

Вивчення історичних аспектів і методичних підходів до включення принципів сталого розвитку у просторове планування дозволило визначення взаємозв'язку між плануванням міських територій та довготривалими екологічними й соціально-економічними наслідками. Було підкреслено роль ревіталізації, зелених зон і транспортних стратегій як ключових елементів для забезпечення балансованого розвитку міст. Методологічно робота поєднала аналіз нормативних документів, синтез наукових підходів та емпіричні приклади, що дозволило закласти міцний фундамент для практичних пропозицій у наступних розділах.

Аналіз досвіду інших європейських країн дав критично важливі приклади практик, які можуть бути адаптовані для Львова. На прикладі Іспанії проаналізовано комплексні підходи до регулювання масового туризму, місцеві ініціативи щодо «зеленої» мобільності, участі громад і економічних інструментів для перерозподілу туристичних потоків у межах міст – насамперед у Барселоні та Валенсії. Досвід Німеччини висвітлив роль національних політик європейського зеленого курсу у підтримці сталих транспортних рішень, енергоефективності в готельному секторі та цифровізації туризму. Приклади Польщі показали ефективність поєднання збереження культурної спадщини з розвитком локального гастрономічного та еко-туризму. Систематизація цих практик дозволила виокремити універсальні інструменти – нормативні ініціативи, податкові механізми, інструменти муніципального управління та програми залучення громади – які мають практичну цінність для імплементації у Львові.

Узагальнення теоретичних підходів і європейського досвіду дало підстави для формування практичних пропозицій у розділі 4: від ревіталізації промислових зон до розвитку міської електрички й інтеграції зелених зон у

туристичний продукт. Саме синтез цих підходів став основою для розроблених проектних рішень та рекомендацій.

У ході проведеного дослідження було з'ясовано, що туризм у сучасних умовах виступає не лише важливою складовою соціально-економічного розвитку територій, але й потужним інструментом реалізації концепції сталого розвитку. На прикладі Львівської міської територіальної громади було доведено, що поєднання економічних, екологічних і соціокультурних складових у сфері туризму здатне створити нову якість міського середовища, забезпечивши збалансоване функціонування громади та її привабливість для мешканців і відвідувачів.

Проведений аналіз показав, що Львів є одним із найважливіших туристичних центрів України, чия туристична динаміка суттєво впливає на розвиток регіону та формування туристичного іміджу країни загалом. Впродовж останніх років місто демонструвало стабільне зростання туристичних потоків, зокрема у доковідний період. Водночас, зростання кількості відвідувачів призвело до виникнення низки проблем – насамперед, до надмірного навантаження на історичну частину міста. Це зумовило потребу у формуванні нової туристичної політики, спрямованої на просторову диверсифікацію туристичного продукту та впровадження принципів сталого розвитку.

У процесі дослідження було розглянуто основні тенденції туристичних потоків у Львові за період 2019–2025 років. Аналіз статистичних матеріалів і звітів управління туризму Львівської міської ради, а також даних аналітичних ресурсів, таких як *lviv.travel*, засвідчив, що попри виклики, пов'язані з пандемією COVID-19 і повномасштабним вторгненням, місто зберігає лідерські позиції у сфері внутрішнього туризму. Від 2023 року простежується стале відновлення туристичної активності, що підтверджує життєздатність туристичної галузі та її адаптаційний потенціал.

Особливої уваги заслуговує тенденція зміни портрета туриста. Якщо раніше домінували короткотермінові культурно-пізнавальні поїздки, то у постпандемічний період перевагу отримують тривалі подорожі з акцентом на

здоров'я, природу, комфорт і безпеку. Це зумовило зростання інтересу до екотуризму, гастрономічних маршрутів, подієвого та оздоровчого туризму. Зміни у туристичних пріоритетах вимагали нових підходів до управління туристичними потоками й формування інноваційної інфраструктури міста.

У ході дослідження підтверджено, що основною проблемою Львова залишається просторове нерівномірне розподілення туристичної активності. Центральна частина міста, включно з територією ЮНЕСКО, залишається перевантаженою, тоді як периферійні райони використовують свій потенціал не повністю. Для вирішення цієї проблеми розроблена Концепція розподілу туристичного навантаження на громадський простір Львова, затверджена у 2016 році. Її метою було забезпечення збалансованого розвитку міста, проте з огляду на стрімке зростання туристичних потоків і зміну структури запитів туристів, виявлено необхідність оновлення Концепції на засадах сталого розвитку.

Оновлений підхід передбачає створення нових туристичних зон на базі природно-рекреаційних та ревіталізованих територій. Особливу роль у цьому відіграють зелені зони міста, які формують природне кільце навколо історичного ядра Львова. У роботі було обґрунтовано необхідність створення Регіонального ландшафтного парку «Львівський», який об'єднає території РЛП «Знесіння», Винниківського та Брюховицького лісів, лісопарку Білогорща та природоохоронної зони річки Зубра. Такий крок дозволить створити єдину систему управління природними ресурсами, сприятиме екологічній стабільності міста та розширить можливості для розвитку сталого туризму.

Розглянуті у роботі приклади ревіталізаційних проєктів, зокрема Jam Factory Art Center, !FestRepublic та простір LEM Station, доводять, що відновлення промислових територій може бути ефективним засобом не лише збереження історичної спадщини, а й формування сучасної туристично-рекреаційної інфраструктури. Вони демонструють, як завдяки залученню інвестицій, партнерству з культурними інституціями та підтримці громади можна створювати нові осередки міського життя, які поєднують економічну ефективність, соціальну інтеграцію та екологічну відповідальність.

На прикладі проекту туристично-рекреаційного простору навколо вулиці Вітовського показано, як локальні ініціативи можуть стати рушійною силою економічного зростання. Реалізація проекту передбачає об'єднання територій Парку культури, Цитаделі та Студентського парку в єдиний кластер, який стане моделлю гармонійного поєднання транспортної, культурної та рекреаційної інфраструктури. Такий підхід відповідає Цілям сталого розвитку ООН – зокрема, Цілі 11 («Сталий розвиток міст і громад») та Цілі 8 («Гідна праця та економічне зростання»).

Важливим аспектом є і транспортна складова сталого розвитку. Проект Lviv City Express продемонстрував, що розвиток міської електрички може стати інструментом інтеграції громади та агломерації. З'єднання міста з прилеглими населеними пунктами залізничною системою сприятиме рівномірному розподілу туристичних потоків, підвищенню мобільності населення та зміцненню економічних зв'язків. Такий підхід забезпечує реалізацію екологічних цілей (скорочення викидів транспорту), соціальних (доступність для всіх категорій населення) та економічних (розвиток місцевих бізнесів у приміських зонах).

Одним із ключових висновків дослідження є розуміння того, що сталий розвиток туризму у Львові неможливий без системної участі громади. Місцеві мешканці повинні розглядатися не як пасивні спостерігачі, а як активні учасники процесу – носії локальної ідентичності, ініціатори екопроектів, волонтери, культурні медіатори. Формування туристичного середовища має відбуватися на засадах партисипативності, що передбачає відкритий діалог між владою, бізнесом і громадськістю.

Водночас важливу роль у забезпеченні сталості відіграє агломераційний підхід. Львівська агломерація має потенціал стати єдиним туристичним простором, де поєднуються міські, природні та сільські території. Залучення громад Брюховичів, Винників, Лисиничів, Сокильників до реалізації спільних туристичних програм створює можливість рівномірного розвитку територій та

зменшення тиску на міський центр. Така модель є ефективною для досягнення територіальної справедливості та екологічного балансу.

Окрему увагу приділено ролі міжнародної співпраці у становленні сталого туризму. Досвід європейських міст – Кракова, Праги, Вільнюса – свідчить, що сталий туризм формується через інтеграцію у спільні європейські програми, такі як EU4Culture, Green Cities Initiative чи Interreg Europe. Львів, використовуючи свій культурний потенціал, може стати активним учасником міжнародних проєктів, спрямованих на розвиток екологічних технологій, ревіталізацію міських просторів та підвищення якості туристичних послуг.

Важливо зазначити, що реалізація концепції сталого туризму у Львові сприятиме досягненню низки Цілей сталого розвитку ООН, серед яких:

- Ціль 8: сприяння стійкому економічному зростанню, продуктивній зайнятості та гідній праці;
- Ціль 11: забезпечення відкритості, безпеки, стійкості та екологічності міст;
- Ціль 12: відповідальне споживання і виробництво;
- Ціль 13: боротьба зі зміною клімату через екологічні рішення в транспорті й енергетиці;
- Ціль 15: охорона екосистем суші.

У межах дослідження було також визначено, що майбутній розвиток туризму у Львові залежить від інтеграції екологічної освіти. Розробка екоосвітніх маршрутів, створення навчальних програм для студентів і працівників туристичної галузі, проведення просвітницьких кампаній для мешканців сприятимуть формуванню екологічно відповідальної поведінки. Це є важливою умовою для зміцнення соціальної складової сталого розвитку.

Серед ключових рекомендацій, які впливають з проведеного дослідження, можна виділити такі:

1. Необхідно оновити Концепцію розподілу туристичного навантаження з урахуванням принципів сталого розвитку.
2. Варто впровадити єдину стратегію управління природними територіями через створення Львівського РЛП.

3. Доцільно підтримувати ревіталізацію промислових об'єктів із перетворенням їх на культурно-туристичні простори.
4. Важливо інтегрувати транспортні ініціативи, такі як Lviv City Express, у загальну туристичну систему.
5. Необхідно розвивати партнерство з громадою та стимулювати місцеві ініціативи у сфері зеленого туризму.
6. Львів має активніше брати участь у міжнародних програмах сталого розвитку та обміні досвідом з європейськими містами.

Підсумовуючи, можна зазначити, що сталий туризм для Львова – це не лише напрям економічного зростання, а комплексна стратегія міського розвитку, орієнтована на майбутнє. Його успіх залежить від гармонійного поєднання економічної ефективності, екологічної рівноваги та соціальної згуртованості. Реалізація запропонованих у дослідженні проектів і підходів дозволить місту сформувати власну модель сталого розвитку, що стане прикладом для інших громад України.

Львів має всі передумови, щоб стати лідером сталого туризму в Східній Європі – містом, де туризм не руйнує середовище, а розвиває його; де мешканці стають співтворцями простору, а не лише його споживачами; де економічне зростання поєднується з турботою про природу та культурну спадщину. Саме в цьому полягає головний висновок і стратегічна перспектива розвитку Львівської громади у XXI столітті.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Carlowitz Н. К. von. Sylvicultura oeconomica. Leipzig, 1713. [Електронний ресурс] – Режим доступу: <https://bibliothek.wzb.eu/pdf/2007/p07-002.pdf>
2. Meadows D. H., Meadows D. L., Randers J., Behrens W. W. The Limits to Growth. New York: Universe Books, 1972. – 205 p.
3. World Commission on Environment and Development. Our Common Future. Oxford: Oxford University Press, 1987. – 383 p. [Електронний ресурс] – Режим доступу: <https://www.are.admin.ch/are/en/home/media/publications/sustainable-development/brundtland-report.html>
4. United Nations. Agenda 21: Programme of Action for Sustainable Development. Rio de Janeiro, 1992. [Електронний ресурс] – Режим доступу: <https://sustainabledevelopment.un.org/content/documents/Agenda21.pdf>
5. European Union. Sustainable Development [Електронний ресурс] – Режим доступу: <https://eur-lex.europa.eu/EN/legal-content/glossary/sustainable-development.html>
6. United Nations. The Sustainable Development Goals [Електронний ресурс] – Режим доступу: <https://sdgs.un.org/>
7. Mensah J. Sustainable development: Meaning, history, principles, pillars, and implications for human action: Literature review. *Cogent Social Sciences*. 2019. Vol. 5. Issue 1. – Article 1653531.
8. Сталій розвиток для України. [Електронний ресурс] – Режим доступу: <https://sd4ua.org/>
9. Grober, Ulrich (1999) Der erfinder der Nachhaltigkeit. *Die Zeit* Nr. 48/ 25.11.1999, page 98 (German). [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://www.agenda21-treffpunkt.de/archiv/99/pr/zei4898nachhalt.htm>
10. Blueprint for survival / ed. by G. E. 1928-. Boston : Houghton Mifflin, 1972. 189 p.
11. Герасимчук З. В. Регіональна політика сталого розвитку: теорія, методологія, практика: монографія / З. В. Герасимчук. Луцьк: Надстир'я, 2008. 528 с.

12. Про затвердження Концепції сталого розвитку населених пунктів: Постанова Верховної Ради України від 24 грудня 1999 року № 1359-XIV [Електронний ресурс]. Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua>
13. Основи стійкого розвитку: навчальний посібник / За заг. ред. д. е. н., проф. Л. Г. Мельника. Суми: ВТД «Університетська книга», 2005.-654 с.
14. Артеменко В. Б. Індикатори стійкого соціально-економічного розвитку регіонів / В. Б. Артеменко // Регіональна економіка. 2006.- № 2.- С. 90-97.
15. Назаретян А. П. Демографическая утопия «устойчивого развития» / А. П. Назаретян // Общественные науки и современность. 1996. - № 2. - С. 145-152.
16. Шевчук В. Я. Гармонійний розвиток – вибір ХХІ століття / В. Я. Шевчук // Екологічний вісник. 2002. С. 24-25.
17. Барановський В. А. Екологічний фактор сталого розвитку / В. А. Барановський // Екологічний вісник. 2003. С. 27-30.
18. Ватченко О. Б. Виникнення та аналіз поняття «сталий розвиток» / О. Б. Ватченко, В. М. Ільченко // Вісник Дніпропетровської державної фінансової академії. «Економічні науки». 2011. - № 1. - С. 64-68.
19. Стрільчук В. А. Теоретичні підходи до визначення концепту "сталий розвиток". у праві: критичний аналіз. *Юридичний науковий електронний журнал*. 2017. № 2. С. 28–31. [Електронний ресурс] – Режим доступу: http://www.lsej.org.ua/2_2017/9.pdf
20. United Nations. Transforming our world: the 2030 Agenda for Sustainable Development. Resolution adopted by the General Assembly on 25 September 2015. – New York: UN, 2015. – 41 p. [Електронний ресурс] – Режим доступу: <https://sdgs.un.org/2030agenda>
21. United Nations. The Sustainable Development Goals Report 2023. – New York: United Nations, 2023. – 72 p. [Електронний ресурс] – Режим доступу: <https://unstats.un.org/sdgs/report/2023/>
22. United Nations Human Settlements Programme (UN-Habitat). World Cities Report 2022. Envisaging the Future of Cities. – Nairobi: UN-Habitat, 2022. – 418 p. [Електронний ресурс] – Режим доступу: <https://unhabitat.org/wcr/>

23. United Nations. Sustainable Development Goal 11: Make cities inclusive, safe, resilient and sustainable. [Електронний ресурс] – Режим доступу: <https://www.un.org/sustainabledevelopment/cities/>
24. OECD. A Territorial Approach to the Sustainable Development Goals: Synthesis Report. – Paris: OECD Publishing, 2020. – 220 p. [Електронний ресурс] – Режим доступу: <https://doi.org/10.1787/e86fa715-en>
25. Barber B. *If Mayors Ruled the World: Dysfunctional Nations, Rising Cities*. – New Haven: Yale University Press, 2013. – 416 p.
26. Міністерство економіки України. Національна доповідь «Цілі сталого розвитку: Україна». – Київ: Мінекономіки, 2020. – 176 с. [Електронний ресурс] – Режим доступу: <https://me.gov.ua/Documents/Detail?lang=uk-UA&id=>
27. Hulme, David; Scott, James (January 2010). *The Political Economy of the MDGs : Retrospect and Prospect for the World's Biggest Promise*. Manchester: University of Manchester. Brooks World Poverty Institute. pp. 3–5.
28. UNWTO. Sustainable development of tourism. – Madrid: World Tourism Organization, 2005. – 52 p. [Електронний ресурс] – Режим доступу: <https://www.unwto.org/sustainable-development>
29. Sharpley R. Tourism and Sustainable Development: Exploring the Theoretical Divide. *Journal of Sustainable Tourism*. – 2000. – Vol. 8 (1). – P. 1–19.
30. UNWTO. Global Code of Ethics for Tourism. – Madrid: World Tourism Organization, 1999. – 22 p. [Електронний ресурс] – Режим доступу: <https://www.unwto.org/global-code-of-ethics-for-tourism>
31. Global Sustainable Tourism Council (GSTC). GSTC Criteria. – Washington, 2016. [Електронний ресурс] – Режим доступу: <https://www.gstcouncil.org/>
32. United Nations. Tourism and the Sustainable Development Goals. – New York: UN, 2017. – 36 p. [Електронний ресурс] – Режим доступу: <https://www.e-unwto.org/doi/book/10.18111/9789284419401>
33. Bramwell B., Lane B. Sustainable Tourism: An Evolving Global Approach. *Journal of Sustainable Tourism*. – 1993. – Vol. 1 (1). – P. 1–5.

34. Weaver D. Sustainable Tourism: Theory and Practice. – Oxford: Butterworth-Heinemann, 2006. – 256 p.
35. Ткаченко Т.І. Сталий розвиток туризму: теорія, методологія, реалії бізнесу: монографія. – К. : Київ. нац. торг.-екон. ун-т, 2006. – 537 с.
36. Gössling S., Scott D., Hall C. M. Tourism and Water: Interactions, Impacts and Challenges. – Bristol: Channel View Publications, 2015. – 364 p.
37. Ярославська Я. Офіційний туристичний сайт міста Львова. Iviv.travel - офіційний туристичний сайт міста Львова. [Електронний ресурс] – Режим доступу: https://lviv.travel/ua/news/stalyi-turyzm-chomu-tse-vazhlyvo?srsltid=AfmBOopgVZc4KcerMrF6lu4nXDs6vj3vRFT3_ZMDnywC-G4tTq_s2LaZ
38. Gobierno de España. Sustainable Tourism Strategy Spain 2030 / Ministerio de Industria, Comercio y Turismo. – Madrid, 2021. [Електронний ресурс] – Режим доступу: <https://turismo.gob.es/en-us/estrategia-turismo-sostenible/paginas/index.aspx>
39. EpicuroZge. The Battle for Barcelona: Locals vs. Tourism. *Medium*. [Електронний ресурс] – Режим доступу: <https://medium.com/@ozge.ynbl/the-battle-for-barcelona-locals-vs-tourism-93be6102ac8b>
40. Crespi Vallbona M., et al. Sustainable governance versus airbnbification: The case of Barcelona / Journal / Article 2023. [Електронний ресурс] – Режим доступу: <https://www.tandfonline.com/doi/full/10.1080/23311886.2023.2229112>
41. McKinsey & Company. Next stop for Spanish tourism excellence: Sustainability. Spain's Sustainable Tourism Strategy 2030. – Madrid, 2023. [Електронний ресурс] – Режим доступу: <https://www.mckinsey.com/industries/travel/our-insights/next-stop-for-spanish-tourism-excellence-sustainability>
42. Blanco-Romero A., Blázquez-Salom M., Cànoves G. Barcelona, Housing Rent Bubble in a Tourist City. Social Responses and Local Policies. *Sustainability*. Vol. 10, Issue 6, 2018. [Електронний ресурс] – Режим доступу: <https://www.mdpi.com/2071-1050/10/6/2043>

43. The Spanish Smart Tourism Destination Program (Spain & Madrid Region). *smartWB*. [Электронный ресурс] – Режим доступа: <https://smartwb-eu.com/archives/1050>
44. Donaire J. A., et al. Evaluating Tourism Scenarios within the Limit of Acceptable ... 2024. [Электронный ресурс] – Режим доступа: <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S2666957924000272>
45. Torres-Delgado A., et al. Thoughts on Spanish Urban Tourism in a Post-pandemic Reality. 2023. [Электронный ресурс] – Режим доступа: <https://www.emerald.com/ijtc/article/9/4/849/156803/Thoughts-on-Spanish-urban-tourism-in-a-post>
46. European Commission. The European Green Deal. Brussels: European Union, 2019. [Электронный ресурс] – Режим доступа: https://ec.europa.eu/info/strategy/priorities-2019-2024/european-green-deal_en
47. Bundesregierung. Nationale Tourismusstrategie. Berlin: Die Bundesregierung, 2019. [Электронный ресурс] – Режим доступа: <https://www.bundesregierung.de/breg-de/suche/nationale-tourismusstrategie-1679486>
48. Bundesregierung. Deutsche Nachhaltigkeitsstrategie. Aktualisierte Fassung 2021. Berlin: Presse- und Informationsamt der Bundesregierung, 2021. [Электронный ресурс] – Режим доступа: <https://www.bundesregierung.de/breg-de/themen/nachhaltigkeitspolitik/deutsche-nachhaltigkeitsstrategie-2021-langfassung-1915302>
49. Umweltbundesamt. Klimaschutz durch nachhaltige Mobilität: Evaluation des 9-Euro-Tickets. Dessau-Roßlau: UBA, 2023. [Электронный ресурс] – Режим доступа: <https://www.umweltbundesamt.de/publikationen/9-euro-ticket-klimaschutz>
50. Green Key International. Green Key in Germany. 2023. [Электронный ресурс] – Режим доступа: <https://www.greenkey.global/>

51. visitBerlin. Sustainable Tourism in Berlin. Berlin Tourismus & Kongress GmbH, 2022. [Электронный ресурс] – Режим доступа: <https://about.visitberlin.de/en/sustainability>
52. Stadt München. Nachhaltiger Tourismus in München. Referat für Arbeit und Wirtschaft, München, 2021. [Электронный ресурс] – Режим доступа: <https://stadt.muenchen.de/infos/nachhaltiger-tourismus.html>
53. City of Freiburg. Green City Freiburg: Sustainable Tourism Concept. Freiburg, 2020. [Электронный ресурс] – Режим доступа: <https://www.freiburg.de/pb/,Len/231748.html>
54. UNWTO. International Tourism Highlights: 2023 Edition. Madrid: World Tourism Organization, 2023. – 56 p. [Электронный ресурс] – Режим доступа: <https://www.e-unwto.org/doi/book/10.18111/9789284424924>
55. Strategia Rozwoju Turystyki dla Polski do 2030 roku. Serwis Polskiej Organizacji Turystycznej. Warszawa, 2025. [Электронный ресурс] – Режим доступа: <https://www.pot.gov.pl/pl/nawosci/wiadomosci-z-pot/strategia-rozwoju-turystyki-dla-polski-do-2030-roku-konsultacje-rozpozete-pierwsza-konferencja-w-zielonej-gorze-za-nami>
56. Pawlusinski R. Sustainable Tourism Development in Poland: Opportunities and Challenges. *Sustainability*. – 2021. – Vol. 13 (4). – P. 2121.
57. European Commission. EU Tourism and Sustainability Policies. Brussels, 2020. [Электронный ресурс] – Режим доступа: https://ec.europa.eu/growth/sectors/tourism_en
58. Cocola-Gant A., Gago A. Airbnb, buy-to-let investment and tourism-driven displacement: A case study in Krakow. *Environment and Planning A*. – 2021. – Vol. 53 (7). – P. 1671–1688.
59. Go to Warsaw. Sustainable Tourism in Warsaw. Warszawa, 2022. [Электронный ресурс] – Режим доступа: <https://warsawtour.pl/en>
60. Visit Gdańsk. Eco-friendly tourism initiatives in Gdańsk. Gdańsk, 2021. [Электронный ресурс] – Режим доступа: <https://visitgdansk.com/en/>

61. Tatry National Park. Sustainable Tourism Management Plan. Zakopane, 2020. [Електронний ресурс] – Режим доступу: <https://tpn.pl/>
62. Pawlikowska-Piechotka A. Sustainable Urban Tourism in Poland: Challenges and Practices. *Tourism Review*. – 2020. – Vol. 75 (3). – P. 497–509.
63. Turystyka+. *Główny Urząd Statystyczny Turystyka+*. [Електронний ресурс] – Режим доступу: <https://turystyka.stat.gov.pl/>
64. Lviv Tourism Office. Ольга Рабійчук. Львів, як потужний конкурент для Праги, Відня чи Кракова. Аналітика 2019 / *Lviv.travel*. – Львів, 2020. [Електронний ресурс] – Режим доступу: <https://lviv.travel/ua/news/infografika-turisti-u-lvovi-protiagom-2019-roku>
65. Lviv Tourism Office. Анастасія Гірзекорн. COVID-19 vs туризм 2020. Хто відвідав Львів під час карантину? / *Lviv.travel*. – 09.03.2021. [Електронний ресурс] – Режим доступу: <https://lviv.travel/ua/news/covid-19-vs-tourism-2020-hto-vidvidav-lviv-pid-chas-karantynu>
66. Lviv Tourism Office. Анастасія Гірзекорн. Етапи відновлення індустрії туризму у Львові / *Lviv.travel*. [Електронний ресурс] – Режим доступу: <https://lviv.travel/ua/news/etapi-vidnovlennia-industriyi-turizmu-u-lvovi>
67. Lviv Tourism Office. Лілія Курпіта. Як змінився туристичний Львів в 2021 році у цифрах? / *Lviv.travel*. – 14.02.2022. [Електронний ресурс] – Режим доступу: <https://lviv.travel/ua/news/infohrafika-turystiv-2021>
68. Lviv Tourism Office. Євген Гулюк. 365 днів війни: як змінилася туристична індустрія Львова / *Lviv.travel*. – 24.02.2023. [Електронний ресурс] – Режим доступу: <https://lviv.travel/ua/news/365-dniv-viyny-lviv>
69. The Guardian. Ukrainians in race to save cultural heritage. [Електронний ресурс] – Режим доступу: <https://www.theguardian.com/world/2022/mar/09/ukrainians-in-race-to-save-a-nations-cultural-heritage>
70. Vatican News. Mayor of Lviv: We are 'Unbroken'. [Електронний ресурс] – Режим доступу: <https://www.vaticannews.va/en/world/news/2022-12/mayor-lviv-andriy-sadovyi-interview-ukraine-war-peace-unbroken.html>

71. Lviv Tourism Office. Гості Львова у 2023 році. Хто вони? / *Lviv.travel*. [Електронний ресурс] – Режим доступу: <https://lviv.travel/ua/news/hosti-lvova-u-2023-khto-vony-doslidzhennia>
72. Lviv Tourism Office. Гості Львова у 2024 році – хто вони? / *Lviv.travel*. [Електронний ресурс] – Режим доступу: <https://lviv.travel/ua/news/hosti-lvova-u-2024-khto-vony-doslidzhennia>
73. Lviv Tourism Office. Львів 2025: гайд по місту, корисні поради, найкращі локації та заклади / *Lviv.travel*. – Львів, 18.06.2025. [Електронний ресурс] – Режим доступу: <https://lviv.travel/ua/news/faine-misto-u-fainomu-lvovi>
74. VisitUkraine.today. What to See in Lviv: a guide for foreigners traveling in 2025. – 2025. [Електронний ресурс] – Режим доступу: <https://visitukraine.today/uk/blog/6281/what-to-see-in-lviv-a-guide-for-foreigners-traveling-in-2025>
75. Duvys.info. Цьогоріч центри для туристів у Львові відвідали понад 5 тис. людей – начальниця управління / *Duvys.info*. – 31.07.2025. [Електронний ресурс] – Режим доступу: <https://duvys.info/2025/07/31/tsogorich-tsentry-dlya-turystiv-u-lvovi-vidvidaly-ponad-5-tys-lyudej-nachalnytsya-upravlinnya/>
76. Lviv City Council (City-Adm). З нового року у Львові зміниться туристичний збір / Офіційний сайт Львівської міської ради. – 12.06.2025. [Електронний ресурс] – Режим доступу: <https://city-adm.lviv.ua/news/tourism/z-novoho-roku-u-lvovi-zminytsia-turystychnyi-zbir/>
77. LIGA / Finance. Kyiv and Lviv region are the most popular tourist regions: their budgets account for a large share of tourist tax in H1 2025. – 2025. [Електронний ресурс] – Режим доступу: <https://tax.gov.ua/en/mass-media/news/917930.html>
78. Стратегія розвитку Львівської агломерації на період до 2027 року. – Львівська обласна державна адміністрація. – Львів, 2021. [Електронний ресурс] – Режим доступу: <https://loda.gov.ua/documents/87308>
79. Стратегія розвитку Львівської міської територіальної громади до 2027 року. – Львівська міська рада. – Львів, 2021. [Електронний ресурс] – Режим доступу: <https://city-adm.lviv.ua/lmr/strategy-of-lviv>

80. Стратегія “Львів-2030”: Комплексна стратегія розвитку міста. – Львівська міська рада, Інститут міста. – Львів, 2020. – 214 с. [Електронний ресурс] – Режим доступу: <https://www.ihorvasyunk.com/strategy-2030.pdf>
81. Стратегія розвитку Львівської області на період 2021–2027 років. – Львівська обласна рада, Департамент економічної політики ЛОДА. – Львів, 2021. [Електронний ресурс] – Режим доступу: <https://www.sambirrada.gov.ua/sozekonommeny/strategi/59232-stratehiia-rozvytku-lvivskoi-oblasti-na-period-z-2021-roku-do-2027-roku.html>
82. Програма соціально-економічного та культурного розвитку Львівської міської територіальної громади на 2024–2025 роки. – Львівська міська рада. – Львів, 2024. [Електронний ресурс] – Режим доступу: <https://city-adm.lviv.ua/lmr/strategija/prohrama-sotsialno-ekonomichnoho-ta-kulturnoho-rozvytku-na-2024-2025rr>
83. Молостратегія Львівської міської територіальної громади на 2025–2035 роки. – Львівська міська рада. – Львів, 2025. [Електронний ресурс] – Режим доступу: <https://lvivrada.gov.ua/novyny/item/13727-deputaty-zatverdyly-molostrategiyu-lyvivsykoji-misykoji-terytorialnoji-gromady-na-2025-2035-roky>
84. Концепція інтегрованого розвитку Львівської міської територіальної громади (проект). – Львівська міська рада. – Львів, 2025. [Електронний ресурс] – Режим доступу: <https://m.facebook.com/lvivrada/photos/концепція-інтегрованого-розвитку-львівської-міської-територіальної-громади/862311462597618/>
85. Plan for Development of E-Mobility in Lviv. – Transformative Urban Mobility Initiative (TUMI), Lviv City Council. – Bonn–Lviv, 2024. – 45 p. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: https://transformative-mobility.org/wp-content/uploads/2024/06/240422_Lviv_E-Mobility_Plan-2s.pdf
86. Інститут стратегії культури (ІСК). Стратегічне управління в культурі: Львівська агломерація (аналітичне дослідження). – Львів, 2023. [Електронний ресурс] – Режим доступу: <https://isc.lviv.ua/strategichne-upravlinnya-v-kulturi-lvivska-aglomeracziya-doslidzhennya-2023>

87. Sustainable Urban Mobility Plan for Lviv (PDF). Lviv City Council / MobiliseYourCity, 2020. [Електронний ресурс] – Режим доступу: https://www.mobiliseyourcity.net/sites/default/files/2020-10/Sustainable%20Urban%20Mobility%20Plan%20of%20Lviv_digital-compressed.pdf
88. Plan for Development of E-Mobility in Lviv. Transformative Urban Mobility Initiative (TUMI) / Lviv City Council, 2024. [Електронний ресурс] – Режим доступу: https://transformative-mobility.org/wp-content/uploads/2024/06/240422_Lviv_E-Mobility_Plan-2s.pdf
89. Energy-efficient district (Sykhiv) – International Climate Initiative (IKI) / GIZ project materials (pilot energy efficiency district in Lviv). [Електронний ресурс] – Режим доступу: <https://iki-ukraine.org/project/energy-efficient-district-in-lviv/>
90. Lviv Green City Action Plan (GCAP). EBRD / Lviv City (Green City methodology). [Електронний ресурс] – Режим доступу: https://ebrdgreencities.com/assets/Uploads/PDF/Lviv-GCAP-Final-ENG-merged_May2020.pdf
91. Новий парк у Львові (репортаж/анонс реалізації). Pragmatika.media, 2025. [Електронний ресурс] – Режим доступу: <https://pragmatika.media/en/news/uvovi-stvoriat-novyj-park-majzhe-na-try-hektary/>.
92. LvivTech.City – проєкт ревіталізації / adaptive reuse (офіційний ресурс). [Електронний ресурс] – Режим доступу: <https://www.lviv-tech.city/en/>.
93. ITDP case study: “Lviv – From Streets for Cars to Streets for All” (SUMP implementation examples). [Електронний ресурс] – Режим доступу: https://itdp.org/wp-content/uploads/2021/12/Lviv-Case-Study_12.15.21-pages.pdf.
94. Solutions from Ukraine: Stryisky park set to become Lviv’s first inclusive tourism space. *Rubryka*. [Електронний ресурс] – Режим доступу: <https://rubryka.com/en/2025/05/25/stryjskyj-park-stane-pershym-prostorom-dlya-inklyuzyvnoho-turyzmu-u-lvovi/>.
95. Олійник Д. І., Жук Ю. І. Ревіталізація промислових зон Львова як елемент туристичного розвитку міста. Реалії, проблеми та перспективи розвитку

- географії, екології, туризму та сфери гостинності в Україні : Матеріали XXV-ої Всеукр. студентсько-аспірант. наук. конф., м. Львів, 8 трав. 2024 р. Львів, 2024. С. 147–150.
96. Олійник Д. І., Олійник Т. І., Жук Ю. І. Спортивно-оздоровчий туризм у Львівській громаді як елемент реабілітації військових. Туризм, рекреація, гостинність: Матеріали І-шої Всеукраїнської студентської інтернет-конференції, м. Львів, 16 травня 2025 р. Львів 2025. С. 224-228
97. Н. Паньків, Н. Макарчук. До проблеми туристичного навантаження старої частини міста Львова // Географія, економіка і туризм: національний та міжнародний досвід / Матеріали ювілейної Х міжнародної наукової конференції. – Львів, 2016. – 476 с. – С. 309-314.
98. Чорна Л. В., Гуменюк Г.М. Регіональний аспект управління туристичним потенціалом // «Професор Ольга Заставецька – вчена, педагог, організатор географічної науки» (до 70-ої річниці від дня народження вченої): збірник матеріалів Всеукраїнської науково-практичної конференції, 27 квітня 2023 року, м. Тернопіль. ТНПУ ім. В. Гнатюка / Ред. кол.: Заставецька Л.Б., Заставецький Т.Б., Мариняк Я.О., Стецько Н.П. Тернопіль : ТНПУ ім. В. Гнатюка, 2023. 344 с. – С. 155-158.
99. Концепція розподілу туристичного навантаження на громадський простір Львова. Затверджено рішенням виконкому ЛМР від 01.08.2016 № 610 [Електронний ресурс] – Режим доступу: [https://www8.city-adm.lviv.ua/Pool/Info/doclmr_1.NSF/\(SearchForWeb\)/CD4E0367AC252DD5C225800400431997?OpenDocument](https://www8.city-adm.lviv.ua/Pool/Info/doclmr_1.NSF/(SearchForWeb)/CD4E0367AC252DD5C225800400431997?OpenDocument)
100. Про затвердження Програми розвитку туристичної галузі м. Львова на 2016-2022 роки. [Електронний ресурс] – Режим доступу: https://www.lvivrada.gov.ua/images/%D0%BF%D1%80%D0%BE%D0%B3%D1%80%D0%B0%D0%B/2016_03_01/9.doc
101. Олійник Д., Карпінська А., Красько А. АНАЛІЗ ФУНЦІОНУВАННЯ РИНКУ РЕКРЕАЦІЙНО-ТУРИСТИЧНИХ ТА ГОТЕЛЬНО-РЕСТОРАННИХ ПОСЛУГ МІСТА ЛЬВОВА. *Економіка та суспільство*. 2025. № 78.

- [Електронний ресурс] – Режим доступу: <https://doi.org/10.32782/2524-0072/2025-78-5>
102. Броневицький А.П. Особливості ревіталізації промислових будівель/Київ: ТОВ 'Інтербуд-АС' 2010р. 108-110 ст.
103. Д. Олійник, Н. Лемега. Розвиток туризму в нетуристичних районах Львова та його необхідність для послаблення туристичного тиску на центр міста // Реалії, проблеми та перспективи розвитку географії, екології, туризму та сфери гостинності в Україні/Матеріали XXIV-ої Всеукраїнської студентсько-аспірантської наукової конференції – Львів : ЛНУ ім. Івана Франка, 2023. – 125 с. [Електронний ресурс] – Режим доступу: https://geography.lnu.edu.ua/wp-content/uploads/2023/10/Zbirnyk_studkonf_2023.pdf
104. У Львові хочуть ревіталізувати 15 заводів. Карта. *Львівський онлайн медіа-портал «Твоє Місто»*. [Електронний ресурс] – Режим доступу: <https://tvoemisto.tv/news/>
105. Jam Factory Art Center. *Офіційний сайт*. [Електронний ресурс] – Режим доступу: <https://jamfactory.ua/>
106. Холдинг емоцій «!Fest». !FestRepublic. [Електронний ресурс] – Режим доступу: <https://www.fest.lviv.ua/uk/projects/festrepublic/>
107. Як працює та оживає легендарний завод «РЕМА». *Львівський онлайн медіа-портал «Твоє Місто»*. [Електронний ресурс] – Режим доступу: <https://tvoemisto.tv/>
108. Д. Олійник. Стратегії туризму Львівської громади як реакція на виклики світового та національного туристичних ринків. *Глобальні виклики людства: суспільство, держава, людина* : Матеріали II Міжнар. студентсько-аспірант. науково-практ. конф., м. Львів, 15 листоп. 2024 р. Львів, 2024. С. 423–248. [Електронний ресурс] – Режим доступу: http://sciencesociety.lnu.edu.ua/wp-content/uploads/2024/11/ZBIRNYK_MATERIALIV_MIZHNARODNOYI_KONFERENTSIYI_15_11_24.pdf
109. Олійник Д., Ямковий В. Сталий туризм як рушій сталого розвитку Львівської громади. *Організаційно-правові засади забезпечення сталого*

- розвитку України* : Зб. матеріалів Всеукр. науково-практ. конф., м. Кривий Ріг, 15 квіт. 2025. Прага, 2025. С. 581–586. [Електронний ресурс] – Режим доступу: https://www.duet.edu.ua/uploads/Pidrozdil/nauka/ZBIRNYK_TEZ_KONFERENT_SII_PRAVO_15_04_2025.pdf
110. Олійник Д., Жук Ю. Львівська агломерація як простір для інтегрованого туристичного розвитку. *Реалії, проблеми та перспективи розвитку географії, географічної освіти, екології, туризму та сфери гостинності в Україні* : Матеріали XXVI-ої Всеукр. студентсько-аспірант. наук. конф., м. Львів, 24–27 квіт. 2025 р. Львів, 2025.
111. Олійник Д., Жук Ю. Роль та місце велотуризму в туристичній інфраструктурі Львівської агломерації. *Контексти активного туризму* : Матеріали науково-практ. конф. пам'яті Михайла Гамкала, м. Львів, 11 листоп. 2024 р. Львів, 2024.
112. Олійник Д., Жук Ю. Зелені зони Львівської громади як об'єкти туризму та рекреації. *Географія, економіка і туризм: національний та міжнародний досвід* : Матеріали XVIII міжнар. наук. конф, м. Львів, 11–12 жовт. 2024 р. Львів, 2024. – 346 с. С. 207–211. [Електронний ресурс] – Режим доступу: https://geography.lnu.edu.ua/wp-content/uploads/2024/10/materialy-18-Neohrafiia-ekonomika-i-turyzm_2024.pdf
113. Олійник Д. І. Розвиток туризму в місті Львові: просторові аспекти : кваліфікаційна робота бакалавра. Львів, 2024. 98 с. С. 36-37
114. За матеріалами bei-news.blogspot.com. У Львові хочуть створити ландшафтний парк "Львівський". Портал «Зелене Закарпаття». [Електронний ресурс] – Режим доступу: <https://zelene.net/pubs/showrub/cikavi-noviny/u-lvovi-hochut-stvoriti-landshaftnij-park-lvivskij.html>
115. Комплексна місцева екологічна програма «Львів – 2001. Порядок денний на XXI сторіччя» на період 2001–2010 роки : Ухвала від 21.06.2001 № 1125.
116. Миронов Ю. Б. Сталий розвиток туризму: сутність, завдання та принципи. *Актуальні проблеми економіки і торгівлі в сучасних умовах євроінтеграції* : Матеріали наук. конф., м. Львів, 11–12 трав. 2017 р. Львів, 2017. С. 218–219.

[Електронний ресурс] – Режим доступу:
https://tourlib.net/statti_ukr/myronov7.htm

117. Пресслужба ЛМР. Вберегти від зазіхань: у Львові усім зеленим зонам, паркам та скверам закріплюють межі. *Офіційний сайт ЛМР*. [Електронний ресурс] – Режим доступу: <https://city-adm.lviv.ua/news/science-and-health/ecology/300827-vberegiti-vid-zazikhan-u-lvovi-usim-zelenim-zonam-parkam-ta-skveram-zakriplyuyut-mezhi>
118. Про затвердження Програми комплексного розвитку та утримання парків, лісопарків, скверів і зелених зон Львівської міської територіальної громади на 2024-2028 роки : Ухвала від 02.11.2023 № 4990 : станом на 4 лип. 2024 р. [Електронний ресурс] – Режим доступу: <https://www8.city-adm.lviv.ua/inteam/uhvaly.nsf/a19074bb3a9b23eac2256ac40046fcb4/782934674f18072cc2258b5b00318127?OpenDocument>
119. Львівська міська рада. У місті розроблятимуть Водну візію Львова: небайдужих просять долучатися // *Офіційний сайт Львівської міської ради*. [Електронний ресурс] – Режим доступу: <https://city-adm.lviv.ua/news/society/public-sector/u-misti-rozrobliatymut-vodnu-viziuu-lvova-nebaiduzhykh-prosiat-doluchatysia/>
120. Duvys.info. Сильні та слабкі сторони водних ресурсів у Львові: що загрожує зникненню води в місті // *Duvys.info*. – 18.07.2025. [Електронний ресурс] – Режим доступу: <https://dyvys.info/2025/07/18/sylni-ta-slabki-storony-vodnyh-resursiv-u-lvovi-shho-zagrozhuje-znyknennyu-vody-v-misti/>
121. ArtWizard.io. Як повернути воду у просторове планування Львова // *ArtWizard.io*. [Електронний ресурс] – Режим доступу: <https://artwizard.io/lviv/e/iak-povernuti-vodu-u-prostorove-planuvannia-lvova>
122. Duvys.info. Чи відкриють Полту у Львові, або Водна візія міста // *Duvys.info*. – 11.03.2025. [Електронний ресурс] – Режим доступу: <https://dyvys.info/2025/03/11/chy-vidkryyut-poltvu-u-lvovi-abo-vodna-viziya-mista/>

123. Койнова І. Б., Чорна А.-К. Водойми міста Львова: сучасний геоecологічний стан та можливості його покращення // *Man and Environment. Issues of Neoeology*. 2019. Issue 32. С. 1–10. [Електронний ресурс] – Режим доступу: <https://doi.org/10.26565/1992-4224-2019-32-01>
124. Волошин І., Собечко О. Кислотні опади міста Львова: їх хімізм, металізація природних компонентів: монографія. Львів: ЛДУФК, 2013. 316 с.
125. Гураль Р.І. Забруднення гідротопів Львова та його околиць іонами важких металів. Наукові записки Державного природознавчого музею. Львів, 2012. Вип. 28. С.69-76.
126. Д. Олійник, Ю. Жук. Річка Зубра в туристичному потенціалі Сихівського району міста Львова: виклики та можливості // Географія, економіка і туризм: національний та міжнародний досвід / Матеріали XVII Міжнародної наукової конференції. – Львів, 2023. – 440 с. [Електронний ресурс] – Режим доступу: <https://geography.lnu.edu.ua/wp-content/uploads/2023/10/materialy-17-Neohrafiia-ekonomika-i-turyzm-2023-book.pdf>
127. ДССУ. Головне управління статистики у Львівській області. [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://www.lv.ukrstat.gov.ua/>
128. Географічна енциклопедія України: [у 3 т.] / редкол.: О. М. Маринич (відповід. ред.) та ін. – К., 1989–1993. – 33 000 екз. - ISBN 5-88500-015-8
129. СихівМедіа. Каріна Роханська. 10 фактів про Піонерське озеро. [Електронний ресурс] – Режим доступу: <https://sykhiv.media/10-faktiv-pro-pionerske-ozero/#>
130. RDZS. Анрій Риштун. Підземний Сихів та куди зникло найбільше озеро Львова. [Електронний ресурс] – Режим доступу: <https://rdzs.org/pidzemnyj-syhiv-ta-kudy-znyklo-najbilshe-ozero-lvova/>
131. Бейдик О. О. Словник-довідник з географії туризму, рекреації та рекреаційної географії : словник-довідник. Київ : Палітра, 1997. 130 с.
132. Григор'єва С. У Парку культури і відпочинку активно ремонтують вхідну арку та стадіон «Юність». Офіційний сайт ЛМР. [Електронний ресурс] –

Режим доступу: <https://city-adm.lviv.ua/news/culture/281662-u-park-kulturi-i-vidpochinku-aktivno-remontuyut-vkhdnu-arku-ta-stadion-yunist>

133. Коваль О. Трамвай поїде швидше. Як може змінитися вулиця Вітовського у Львові. ТвоєМісто. Медіа якому довіряють. [Електронний ресурс] – Режим доступу:
https://tvoemisto.tv/exclusive/rekonstruktsiya_vulytsi_vitovskogo_134017.html
134. Креативний хаб «Lem Station». Офіційний сайт проекту. Lem Station. [Електронний ресурс] – Режим доступу: <https://lemstation.com/>
135. Парк Культури. Атракціони. centralpark.lviv.ua. [Електронний ресурс] – Режим доступу: <https://www.centralpark.lviv.ua/>
136. У Львові погодили документацію для відновлення Пелчинського ставу. ТвоєМісто. [Електронний ресурс] – Режим доступу:
https://tvoemisto.tv/news/u_lvovi_pogodyly_dokumentatsiya_dlya_vidnovlennya_pelchynskogo_stavu_94297.html
137. Ящук О. І. Рекреаційний простір міст: особливості формування та розвитку. Науковий вісник Чернівецького університету. 2014. Географія, № 709-710. С. 177–181. [Електронний ресурс] – Режим доступу:
https://tourlib.net/statti_ukr/yaschuk5.htm
138. Олійник Д. І., Жук Ю. І. Можливості зі створення туристично-рекреаційного простору навколо вулиці Дмитра Вітовського у Львові. *Туризм, рекреація, гостинність*: Матеріали І-шої Всеукраїнської студентської інтернет-конференції, м. Львів, 16 травня 2025 р. Львів 2025. С. 35-39
139. Д. Олійник, Ю. Жук. Проект Lviv City Express як потенційний чинник сталого розвитку та туризму Львівської агломерації // *Географія, економіка і туризм: національний та міжнародний досвід* / Матеріали ХІХ Міжнародної наукової конференції, м. Львів, 10-11 жовтня 2025 р – Львів, 2025. – 560 с.
140. Мельник М.І., Яремчук Р.Є. Аналіз проблем транспортної мобільності агломерацій (на прикладі Львівської агломерації) // *Регіональна економіка.* – 2024. – №4.

141. Львівська міська рада. У Львові презентували концепцію впровадження «Lviv City Express». – [Електронний ресурс] – Режим доступу: <https://city-adm.lviv.ua/>
142. Львівська ОДА. Швидкісні приміські поїзди та електробус: робота над проектом «Lviv City Express». – [Електронний ресурс] – Режим доступу: <https://loda.gov.ua/>
143. Борсук І. Приміські залізничні перевезення в Україні: сучасний стан та перспективи розвитку. // Наукові записки ЛНУ ім. І. Франка. – 2025. – 112 с.
144. Інституційні проблеми та виклики функціонування агломерацій в Україні / ДУ «Інститут регіональних досліджень ім. М.І. Долишнього». – Львів, 2025.
145. Міністерство розвитку громад та територій України. Київська міська електричка перевезла понад 10 мільйонів пасажирів. – [Електронний ресурс] – Режим доступу: <https://www.minregion.gov.ua/>
146. Харківська міська рада. Стратегія розвитку міста Харкова до 2030 року. – [Електронний ресурс] – Режим доступу: <https://city.kharkov.ua/>
147. European Commission. Green Cities Initiative. [Електронний ресурс] – Режим доступу: <https://environment.ec.europa.eu/topics/urban-environment/green-cities>
148. UNWTO. Sustainable Tourism Programme. [Електронний ресурс] – Режим доступу: <https://www.unwto.org/sustainable-development>