


DOI 10.36074/grail-of-science.23.01.2026.133

ВПЛИВ ТРАНСПОРТНО-ЛОГІСТИЧНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ НА РОЗВИТОК ПОСЕЛЕНЬ У ЛЬВІВСЬКІЙ ОБЛАСТІ

Дністрянський Мирослав Степанович 

професор кафедри географії України

Львівський національний університет імені Івана Франка, Україна

Гудзеляк Ірина Іванівна 

доцент кафедри економічної і соціальної географії

імені професора Олега Шаблія

Львівський національний університет імені Івана Франка, Україна

Склярська Оксана Ігорівна 

доцент кафедри географії України

Львівський національний університет імені Івана Франка, Україна

Анотація. У статті проаналізовано вплив транспортно-логістичної інфраструктури на просторовий розвиток поселень у Львівській області. Розглянуто історико-географічні передумови формування транспортної мережі, визначено основні напрями та типи інфраструктурних впливів на урбанізаційні процеси, демографічну динаміку та економічну активність. Виявлено регіональні особливості залежності розвитку поселень від доступності до основних транспортних коридорів.

Ключові слова: транспортно-логістична інфраструктура, просторовий розвиток, Львівська область, урбанізація, поселення.

В умовах просторової трансформації територіальних систем та посилення внутрішньої мобільності зростає роль транспортної інфраструктури як ключового чинника соціально-економічного розвитку поселень. Львівська область характеризується значними відмінностями у рівні доступності населених пунктів до транспортних магістралей, що зумовлює нерівномірність їх соціально-економічного зростання. Відсутність або недостатність транспортного сполучення гальмує розвиток віддалених та гірських територій, водночас сприяючи надмірній концентрації населення та економічної активності у приміських зонах.

Незважаючи на наявність досліджень у сфері регіонального планування та транспортної географії, залишаються недостатньо вивченими регіональні особливості впливу транспортної інфраструктури на динаміку поселень Львівської області; типи просторових диспропорцій, які формуються під її впливом; практичні підходи до вирівнювання інфраструктурного розвитку територій з різним рівнем доступності.

Отже, актуальним є комплексне дослідження взаємозв'язків між розвитком транспортної інфраструктури та просторовою еволюцією мережі поселень Львівської області, що дозволить обґрунтувати напрями інфраструктурного планування й регіональної політики на принципах збалансованого розвитку.

У період просторової реструктуризації економіки та зростання регіональних відмін транспортна інфраструктура виступає одним із ключових факторів забезпечення сталого розвитку територій. Львівська область, яка є важливим економічним та транскордонним вузлом, демонструє значну неоднорідність у розміщенні та функціонуванні транспортної мережі. Це безпосередньо впливає на соціально-економічний стан поселень, їхню демографічну динаміку, рівень інвестиційної привабливості та загальні перспективи розвитку.

В умовах інтеграції України до європейського транспортного простору та актуалізації проблем регіональної політики постає потреба в поглибленому аналізі просторових взаємозв'язків між транспортною інфраструктурою та розвитком населених пунктів на субрегіональному рівні. Таке дослідження є особливо важливим для формування ефективних підходів до планування територій, зменшення інфраструктурної нерівності та оптимізації мережі поселень.

Під час наукового дослідження уточнено регіональні особливості впливу транспортної інфраструктури на динаміку та функціональну трансформацію поселень Львівської області; запропоновано класифікацію типів територіальної взаємодії між транспортною мережею та системою розселення; виявлено просторові диспропорції у доступності поселень до ключових інфраструктурних вузлів та їх вплив на міграційну та економічну активність; сформульовано практичні рекомендації щодо врахування транспортного чинника в регіональному плануванні й територіальному управлінні.

Дослідження впливу транспортної інфраструктури на розвиток поселень у Львівській області відповідає пріоритетним напрямкам сучасної регіональної географії, соціально-економічного планування та просторового розвитку. Воно безпосередньо пов'язане з вирішенням таких актуальних науково-практичних завдань, як:

- забезпечення збалансованого розвитку поселень із різним рівнем транспортної доступності;
- удосконалення територіальної організації транспортної мережі з урахуванням потреб мобільності населення та економічної інтеграції територій;
- обґрунтування підходів до розвитку інфраструктури як інструменту подолання просторових диспропорцій;
- формування аналітичної основи для прийняття управлінських рішень у сфері регіонального планування, особливо в умовах післявоєнного відновлення та децентралізації.

Таким чином, тема дослідження має не лише теоретичну цінність для подальшого розвитку географічної науки, а й високу прикладну значущість для органів місцевого самоврядування, державних інституцій та інфраструктурних інвесторів.

Проблематика взаємозв'язку транспортної інфраструктури з розвитком поселень широко висвітлена в українській та зарубіжній науковій літературі.

Вагомий внесок у розвиток географії транспорту здійснили українські науковці, зокрема І. Смирнов, О. Бордун, В. Грицевич, Я. Назаренко, Ю. Солоненко, О. Трегубов, у працях яких розглядаються основи територіальної організації транспортної системи, просторової диференціації транспортної доступності, формування транспортних вузлів і мереж [1, 8, 16, 18]. Значну увагу проблемі регіонального розвитку з урахуванням транспортного чинника приділяють інституційні дослідження, зокрема публікації Інституту регіональних досліджень імені М. Долишнього НАН України, де вивчаються просторові виклики для прикордонних та гірських районів.

У зарубіжній літературі особливо помітні наукові дослідження М. Вегенера та П. Галі, які аналізують роль транспортної інфраструктури у формуванні поліцентричних моделей розвитку територій, а також причинно-наслідкові зв'язки між транспортною доступністю, міграцією та інвестиційною активністю.

Разом із тим, більшість досліджень мають загальнонаціональний або макрорегіональний характер і недостатньо враховують окремі субрегіональні особливості, зокрема гірських і прикордонних територій Львівської області. Це зумовлює потребу у локалізованому аналізі впливу транспортної інфраструктури на динаміку поселень саме в межах цієї області.

Для досягнення мети дослідження було використано комплекс методів, що дозволили всебічно проаналізувати взаємозв'язки між розвитком транспортної інфраструктури та просторовою динамікою поселень у Львівській області.

Джерела й матеріали дослідження включають:

1. статистичні дані Головного управління статистики у Львівській області щодо чисельності населення, густоти розселення, міграційної динаміки, введення в експлуатацію житла;
2. офіційні документи стратегічного планування (Стратегія розвитку Львівської області на 2021–2027 рр., обласні програми розвитку інфраструктури, плани просторового розвитку територіальних громад);
3. картографічні матеріали (топографічні та транспортні карти масштабу 1:200000, цифрові карти дорожньої мережі, схеми залізничного сполучення);
4. геоінформаційні джерела (OpenStreetMap, Google Maps, Geoportal.gov.ua);
5. наукові публікації, аналітичні звіти, результати попередніх досліджень.

Серед методів дослідження використано такі: географічний описовий, картографічний, просторово-статистичний, порівняльного аналізу, системний. Географічний описовий метод застосовується для виявлення загальних характеристик транспортної мережі та особливостей просторового розміщення поселень, а картографічний метод – для візуалізації транспортної інфраструктури й населених пунктів, визначення зон транспортної доступності.

Просторово-статистичний метод поєднує географічне розташування поселень і кількісні статистичні показники для оцінки рівня транспортної доступності територій. Він дозволяє не лише встановити, наскільки зручно доїхати до певного об'єкта, а й порівняти різні поселення між собою. Під час виконання цього дослідження застосовано декілька етапів просторово-системного методу:

1. вибір показників транспортно-логістичної доступності;

2. просторове розташування поселень;
3. статистичне опрацювання даних;
4. візуалізація результатів;
5. інтерпретація та оцінка.

До показників транспортно-логістичної доступності центрів територіальних громад було взято інфраструктурні (наявність автомобільних шляхів державного значення різних категорій і залізниць залежно від кількості колій чи наявності / відсутності станцій) за їх розгалуженістю та логістичні (наявність автобусного чи залізничного внутрішньообласного, міжобласного та міжнародного сполучень) за кількістю поєднання адміністративно-територіальних одиниць різного рівня.

Ми розробили оцінку показників у балах залежно від запропонованих факторів:

1. інфраструктурні показники
 - 1.1. *мережа автошляхів*
 - * міжнародні дороги – 5 балів
 - * національні дороги – 4 бали
 - * регіональні дороги – 3 бали
 - * територіальні дороги – 2 бали
 - * дороги місцевого значення – 1 бал
 - 1.2. *мережа залізниць*
 - * двокільні залізниці зі станцією – 4 бали
 - * двокільні залізниці без станції – 3 бали
 - * однокільні залізниці зі станцією – 2 бали
 - * однокільні залізниці без станції – 1 бал
2. логістичні показники
 - 2.1. *автобусна мережа*
 - * міжнародне сполучення – 3 бали
 - * міжобласне сполучення – 2 бали
 - * внутрішньообласне сполучення – 1 бал
 - 2.2. *залізнична мережа*
 - * міжнародне сполучення – 3 бали
 - * міжобласне сполучення – 2 бали
 - * внутрішньообласне сполучення – 1 бал.

Отже, в кожного поселення буде сукупність інфраструктурних і логістичних показників. Але для відображення просторової інтеграції рекомендовано застосовувати зрівнювання даних мережі з кількістю розгалужень автомобільних шляхів чи залізничних ліній або адміністративно-територіальних одиниць залежно від виду сполучень (у міжнародному – кількості країн, у міжобласному – областей, у внутрішньообласному – кількості районів). Так, місто Бібрка Львівського району має розгалуження різних категорій автошляхів: національної дороги – на Львів і Рогатин (число 2); регіональної дороги – на Кам'янку-Бузьку (число 1); місцевих доріг – на села Волощина та Малі Ланки (число 2). Це означає, що бали відповідних автошляхів потрібно помножити на числа їх розгалужень. Наприклад, бал національної дороги число 4 помножити на 2, потім бал регіональної дороги число 3 – на 1 і



тоді бал місцевої дороги число 1 помножити на 2. Далі необхідно визначити просторову інтеграцію логістичної мережі. Відомо, що з міста Бібрка здійснюються прямі автобусні перевезення у міжнародному виді сполучень – до Польщі (число 1, бо одна країна), у міжобласному – до Івано-Франківської, Львівської та Чернівецької областей (число 3, бо три області), у внутрішньообласному – до Львівського та Стрийського районів (число 2, бо два райони). Знову потрібно бал конкретного виду сполучень помножити на числа кількості країн або одиниць АТУ. До прикладу, бал міжнародного сполучення число 3 помножити на 1 (одна країна), потім бал міжобласного сполучення число 2 – на 3 (три області) і бал внутрішньообласного сполучення число 1 помножити на 2 (два райони). Аналогічно за таким методом можна розрахувати для залізничної мережі, наприклад, для міста Дрогобича міжобласне сполучення число 2 помножити на 10 (десять областей) і внутрішньообласне число 1 – на 4 (чотири райони).

Фінальний етап оцінки пов'язаний зі сумуванням усіх інфраструктурних і логістичних показників. Тобто, чим більше в поселенні розгалужених автошляхів різних категорій або діючих автобусних і залізничних маршрутів за кордон і в межах України, тим більшою буде сума оцінки для того центру територіальної громади. З використанням картографічного методу числові параметри поселень інтерпретуються у кругові діаграми з характеристикою виду сполучень. Розрахунки відносних величин, зокрема щільності автошляхів державного значення на площу, відображені у вигляді картограми.

У процесі зіставлення поселень, розташованих у зонах із різним рівнем транспортної інфраструктури (наприклад, у межах гірських, рівнинних і прикордонних районів), взято метод порівняльного аналізу. Для оцінки взаємозв'язку між елементами транспортної мережі та соціально-економічними процесами у системі розселення використано системний метод.

Застосування зазначених методів забезпечило можливість не лише охарактеризувати сучасний стан транспортної інфраструктури Львівської області, але й простежити її вплив на трансформацію поселень в умовах регіональних диспропорцій.

Львівська область має розгалужену систему транспортної інфраструктури, що охоплює автомобільний, залізничний, авіаційний та навіть частково транскордонний сегменти. Найбільшою мірою на розвиток поселень впливають саме автомобільна та залізнична мережі, які забезпечують міжрайонні, міжміські та міжнародні зв'язки [5].

Загальна протяжність автомобільних доріг становить понад 8,3 тис. км, з них близько 850 км – дороги державного значення. Основні автомагістралі – М06 (Київ – Чоп), М09 (Тернопіль – Львів – Рава-Руська), М10 (Львів – Краковець), М11 (Львів – Шегині) – мають значний транзитний потенціал і зосереджують навколо себе найбільш розвинені господарські суб'єкти. З картосхеми видно, що найбільша щільність автошляхів державного значення спостерігається у Самбірській територіальній громаді. Також високий рівень щільності доріг на площу характерний для приміських територіальних громад у Львівському районі в південно-західному напрямку від обласного центру (Зимноводівська, Оброшинська).

Залізнична мережа Львівської області є однією з найбільш густих в Україні та має високу концентрацію у центральній та східній частинах області. Основні вузлові станції: Львів, Стрий, Дрогобич, Самбір, Ходорів, Шептицький. При цьому гірські територіальні громади (в південній частині Самбірського та Стрийського районів) мають гіршу щільність та нижчу якість транспортного сполучення. У західній окраїні Львівської області переважають рейси внутрішньообласного транспорту, зосереджені для маятникової міграції у напрямку міста. До прикладу, поїзди, що обслуговують Великолюбінську, Городоцьку, Комарнівську, Мостиську, Новояворівську, Судовишлянську територіальні громади, курсують до кінцевих точок у межах Львівської області [2].

Найвищу доступність мають поселення, розташовані на перетині головних автошляхів і залізниць. Зокрема, це міста Львів і Стрий – вузлові точки, що характеризуються вираженою розгалуженою структурою головно міжнародних і національних автошляхів та магістральних залізничних ліній.

Висока транспортно-логістична доступність характерна для міст людністю понад 10 тис. осіб із діючою залізничною інфраструктурою у міжобласному сполученні (Золочів, Броди, Шептицький, Жовква, Самбір, Трускавець), окремих гірських поселень у Стрийському районі (Славсько, Сколе). З селищ до високодоступних належить Красне – вузол, що розподіляє потоки в напрямку столиці чи сходу (Київ, Харків через Здолбунів, Шепетівку) або центру чи півдня України (Дніпро, Запоріжжя, Кривий Ріг, Полтава, Одеса, Миколаїв через Тернопіль, Хмельницький, Вінницю).

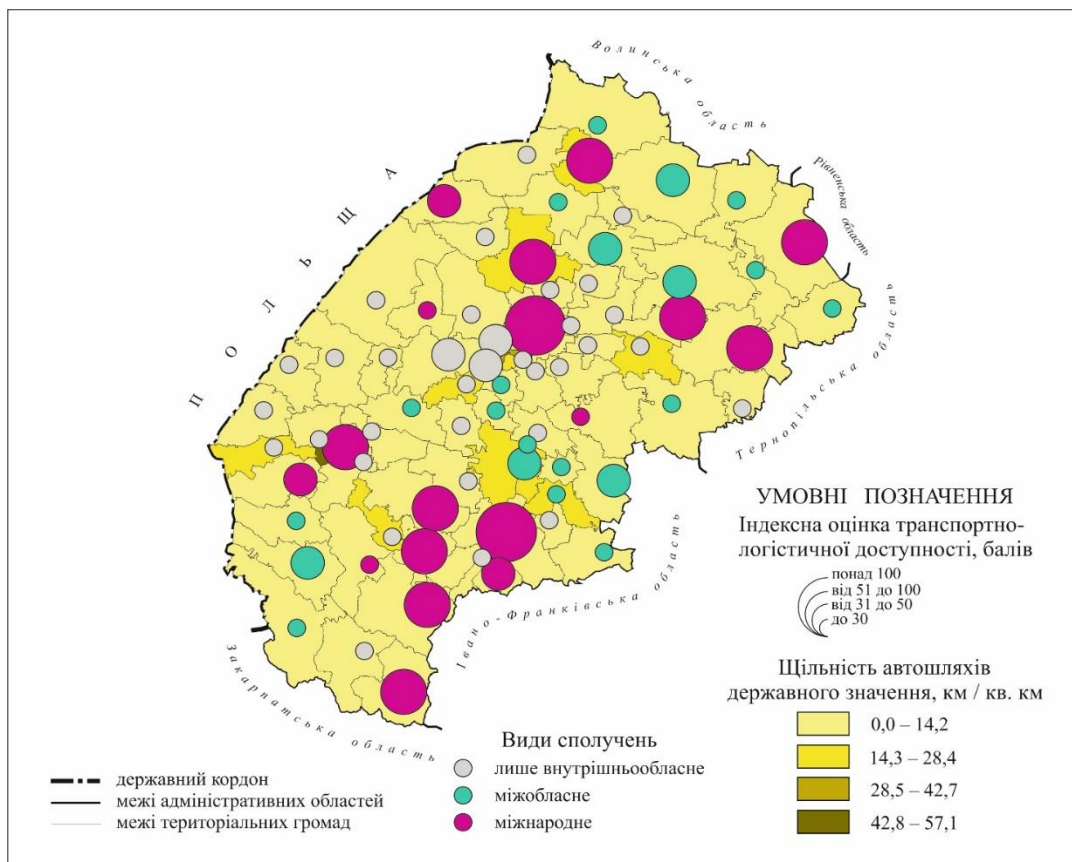


Рис. 1. Оцінка впливу транспортно-логістичної інфраструктури в розрізі територіальних громад Львівської області



Також ми виділяємо тип території, сформований із малих міст, перспективних селищ або великих сіл, як-от Зимна Вода Львівського району чи Розвадів Стрийського району. Так, до таких міст потрапляють Ходорів, Моршин, Рава-Руська, Радехів, Старий Самбір, Городок, Буськ, Кам'янка-Бузька, Турка, Сокаль, Судова Вишня, Мостиська, Жидачів, Рудки, Бібрка, Новояворівськ, Яворів, Пустомити. Майже всі перелічені міські поселення (крім міст Буськ, Бібрка, Яворів) розвиваються за рахунок діючої залізничної інфраструктури. Проте Буськ і Яворів розташовані в зоні впливу міжнародних автомобільних коридорів, зокрема E40 Кале – Харків, що проходить від українсько-польського кордону через Львів до Бродів і далі на Київ.

У районах із високою транспортною доступністю простежується стабільна позитивна динаміка населення, зростання кількості новобудов та активізація підприємницької діяльності. Зокрема, у громадах, розташованих уздовж дороги M10, розвиваються логістичні центри та промислові парки.

Винники, Брюховичі, Рудно за останнє десятиліття перетворилися на передмістя Львова з розвиненою житловою і транспортною інфраструктурою. Урбанізаційні процеси тут тісно пов'язані із транспортною доступністю, зокрема наявністю маршрутного громадського транспорту [4].

Транспортно-логістична доступність безпосередньо впливає на локалізацію виробничої діяльності. Території з вигідним розташуванням уздовж міжнародних автомобільних шляхів (особливо в межах Львівського, Стрийського, Яворівського районів) приваблюють інвестиції у виробничо-складську інфраструктуру. Тут спостерігається зростання кількості підприємств малого та середнього бізнесу, а також створення нових робочих місць.

У той же час у віддалених малодоступних районах зберігається домінування аграрного сектору, обмежений розвиток промисловості, високий рівень трудової міграції. Наприклад, Турківська та Сколівська територіальні громади стикаються зі складністю у логістиці та низьким рівнем транспортного обслуговування населення.

Використовуючи статистичні дані, досліджено зв'язок між транспортною доступністю та демографічними тенденціями. Громади з добре налагодженим сполученням до великих міст мають менші темпи депопуляції або навіть демонструють приріст населення. У той час, у гірських селах фіксується старіння населення і занепад соціальної інфраструктури [15].

Особливо чітко цей ефект проявляється у динаміці освітніх закладів, передусім загальноосвітніх шкіл, доступності медичних послуг та пасажирських перевезень. У громадах, де немає регулярного автобусного сполучення або доступу до залізниці, знижується якість життя та мобільність населення.

Результатом географічного аналізу розвитку транспортної інфраструктури є виділення чотирьох типів територій Львівської області за характером впливу транспортно-логістичної інфраструктури на розвиток поселень:

1. вузлові міста (обласний центр або кілька доступних районних центрів у різних видах перевезень): активна урбанізація, житлове будівництво, маятникова міграція;

2. території проходження міжнародних коридорів (уздовж міжнародних автошляхів та залізниць): промисловий розвиток, ріст населення, формування логістичних вузлів;

3. віддалені рівнинні території: помірна динаміка розвитку підприємництва, дефіцит робочої сили;

4. гірська периферія (Карпатські гори): обмежена доступність, депопуляція, динамічний розвиток туризму, потреба в державній підтримці.

У Львівській області простежується просторове розмежування територій за впливом транспортно-логістичної інфраструктури на мобільність населення. Найбільш динамічними є вузлові міста, що формують центральну точку області чи адміністративного району (Львів, Дрогобич, Самбір, Стрий). Тут зосереджена щільна мережа автомобільних шляхів, регулярне автобусне та залізничне сполучення, що зумовлює зростання чисельності населення, розвиток житлового будівництва та формування нових передмість. Водночас висока концентрація населення і потоків породжує проблему перевантаженості інфраструктури та потребу в удосконаленні громадського транспорту.

Другу групу становлять території, розташовані уздовж транспортних коридорів, серед яких особливо виокремлюються магістралі М06, М10, М11, Н09 (Стрий, Городок, Яворів, Бібрка, Давидів), а також залізничні вузли Дрогобич, Самбір та Шептицький. Їхнє положення у структурі міжнародної та національної транспортної системи зумовлює високий рівень економічної активності. Проте транспортна інтенсивність створює додаткові екологічні ризики, а також потребує модернізації дорожньої й залізничної інфраструктури відповідно до європейських стандартів.

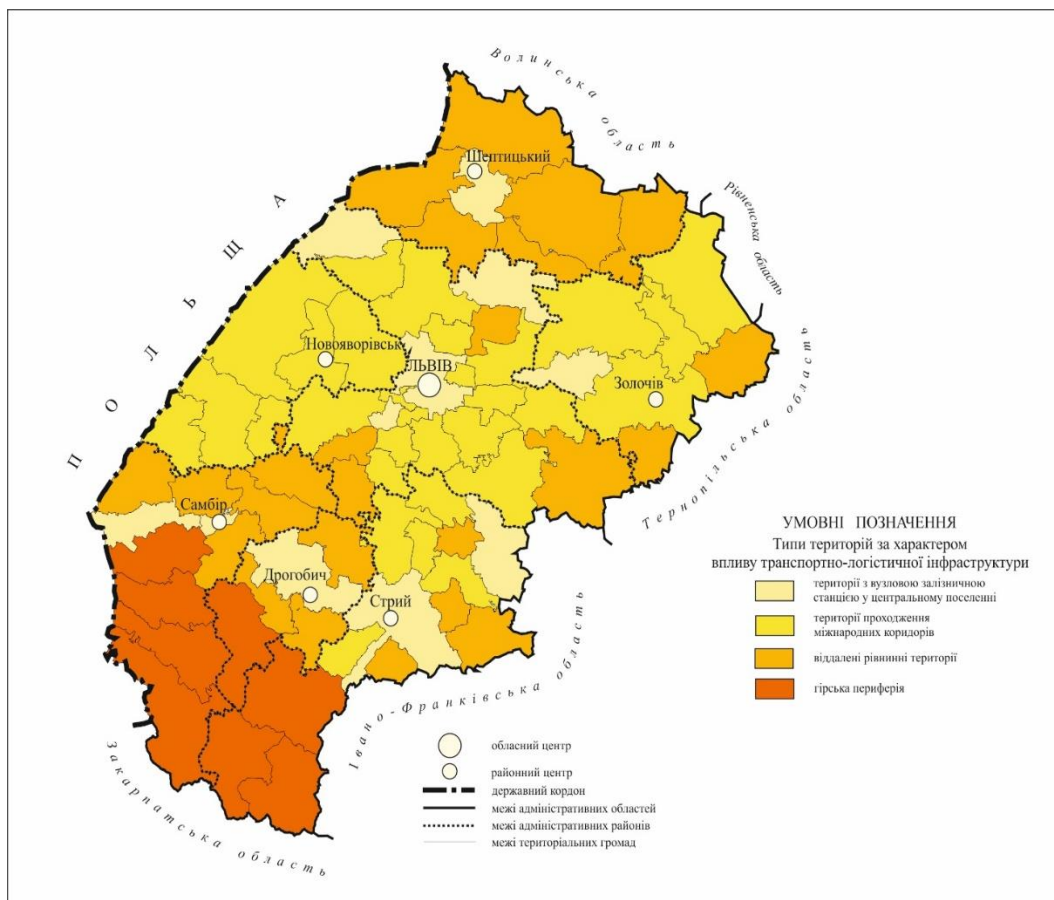


Рис. 2. Типологія територій за впливом транспортно-логістичної інфраструктури у Львівській області



Інший характер мають віддалені рівнинні території, зокрема Буська, Радохівська чи Кам'янка-Бузька громади. Хоча тут наявні дороги державного значення, проте їхня щільність нижча, автобусне сполучення менш регулярне порівняно з приміською зоною. Транспортно-логістична доступність забезпечує базові зв'язки з обласним центром, однак не створює потужних імпульсів для інтенсивної урбанізації. У таких громадах зберігається аграрна спеціалізація, розвиваються переробні підприємства харчової та деревообробної галузі, проте значна частина працездатного населення орієнтується на трудову міграцію. Демографічні тенденції у віддалених рівнинних територіях є помірно негативними: населення поступово скорочується, хоча не так різко, як у гірських районах. Основною проблемою є потреба у модернізації місцевих доріг та внутрішньообласних транспортних коридорів, що дало б поштовх для активізації економічних процесів та уповільнило депопуляцію.

Найбільш вразливою категорією виступає гірська периферія (Козівська, Боринська, Східницька територіальні громади). Тут транспортно-логістична інфраструктура суттєво обмежена як за протяжністю, так і за якістю. Складний рельєф ускладнює будівництво доріг і залізниць, а погодні фактори, особливо взимку, впливають на обмежену пропускну здатність автошляхів. Внаслідок цього економічна активність зводиться переважно до сільського господарства, лісокористування, туризму. Гірськолижні курорти є винятком, однак вони не можуть компенсувати загальне відставання регіону в економічному розвитку та вплинути на демографічну динаміку. Для гірських периферій характерні депопуляція, старіння населення та міграція молоді, що призводить до занепаду поселень [22]. Перспективи цих територій безпосередньо залежать від державної підтримки, насамперед розвитку транспортної інфраструктури, яка могла б зменшити їхню периферійність та підвищити туристичну й інвестиційну привабливість.

Транспортно-логістична інфраструктура Львівської області є одним із ключових чинників, що визначає просторову диференціацію різних територій за рівнем соціально-економічного розвитку. Міські агломерації та коридорні зони формують осередки урбанізаційних та економічних процесів, тоді як віддалені територіальні громади рівнинної частини й гірські територіальні громади відзначаються низкою демографічних та соціально-економічних викликів і потребують цілеспрямованої підтримки.

Типізації територій у межах Львівської області за впливом транспортно-логістичної інфраструктури мають не лише теоретико-методичне значення, але практичні й управлінські цілі.

Виділення чотирьох типів територій дає змогу пояснити відмінності в демографічній динаміці, економічній активності й рівні урбанізації. Це створює базу для прогнозування майбутніх трансформацій у мережі розселення та господарській структурі.

Для приміських зон є вагомою потреба в модернізації громадського транспорту та дорожньої мережі з метою зменшення автотранспортного навантаження, зокрема в межах Львівської територіальної громади, а для міжміських коридорів – доцільність розбудови логістичних та промислових

кластерів, насамперед у сільських Грабовецько-Дулібівській, Заболотцівській, Розвадівській територіальних громадах [14].

Методику оцінки впливу транспортної інфраструктури на розвиток поселень можна застосовувати у розробці стратегії розвитку регіонів. Державні інвестиції в інфраструктурні проекти, зокрема їхній обсяг та галузеве спрямування, повинні враховувати рівень розвитку транспортної інфраструктури. Це відповідає сучасним підходам до просторового планування у ЄС, які базуються на принципах поліцентричності, субсидіарності та орієнтації на конкурентні переваги територій.

Методика типізації територій за транспортно-логістичною інфраструктурою може бути використана як модель для аналізу інших областей України. Її застосування сприятиме виявленню “вузьких місць” та визначенню пріоритетних напрямів модернізації транспортно-логістичної інфраструктури.

Отже, перспективність типізації територій полягає у її здатності поєднувати аналітичний інструментарій із практичними завданнями управління розвитком територій, сприяючи формуванню ефективної транспортної та соціально-економічної політики на рівні Львівської області й держави загалом.

Список використаних джерел:

- [1] Бордун О., Грицевич В. (2016) Транспорт Розточчя в контексті рекреаційного розвитку регіону. *Вісник Харківського національного університету імені В. Н. Каразіна. Серія “Геологія. Географія. Екологія”*. 44, 77–83.
- [2] Борсук Ю. (2023) Транспортна логістика Львівської області під час воєнного стану в Україні. “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. 109–113.
- [3] Гудзеляк І. (2023) Географія внутрішньо переміщених осіб у Львівській області. *Географічна освіта і наука: виклики і поступ*: збірник матеріалів Міжнар. наук.-практ. конф., присвяч. 140-річчю географії у Львів. ун-ті (Україна, м. Львів, 18-20 травня 2023 р.). 1, 257–260.
- [4] Дністрянський М., Склярська О., Дністрянська Н. (2024) Структурно-функціональні проблеми урбанізованих територій Львівської області в контексті нових адміністративно-територіальних реалій. *Наукові записки Тернопільського національного педагогічного університету імені Володимира Гнатюка. Серія: географія*. 1 (56), 59–67.
- [5] Кузик С., Борсук Ю. (2018) Практичне використання геологістики в транспортній галузі Західного регіону України. *Вісник Львівського університету. Серія географічна*. 52, 152–162.
- [6] Львів – оперативна інформація автовокзалу (автостанції) про розклад руху автобусів та його зміни, наявність вільних місць в автобусах. URL: <http://bus.com.ua/cgi-bin/tablo.pl?as=460100>.
- [7] Львів АВ Двірцевий – оперативна інформація автовокзалу (автостанції) про розклад руху автобусів та його зміни, наявність вільних місць в автобусах. URL: <http://bus.com.ua/cgi-bin/tablo.pl?as=460800>.
- [8] Назаренко Я. (2017) Формування критеріїв якості послуг пасажирського транспорту в умовах європейської інтеграції України. *Економіка та управління на транспорті*. 4, 72–79.



- [9] Новояворівськ – оперативна інформація автовокзалу (автостанції) про розклад руху автобусів та його зміни, наявність вільних місць в автобусах. URL: <http://bus.com.ua/cgi-bin/tablo.pl?as=462200>.
- [10] Розклад приміських поїздів. Львівська залізниця. АТ “Українська залізниця”. URL: https://lv.uz.gov.ua/?page_id=24.
- [11] Розклад руху призначених пасажирських поїздів. АТ “Українська залізниця”. URL: <https://www.uz.gov.ua/passengers/timetable/>.
- [12] Савчук А. Яка демографічна ситуація в Україні: дані соціології. ОПОРА. URL: <https://www.oporaua.org/viyna/yaka-demografichna-situaciya-v-ukrayini-dani-sociologiji-24910>.
- [13] Самбір – оперативна інформація автовокзалу (автостанції) про розклад руху автобусів та його зміни, наявність вільних місць в автобусах. URL: <http://bus.com.ua/cgi-bin/tablo.pl?as=461200>.
- [14] Склярська О., Дністрянський М., Чайка І. (2024) Концептуальні засади і пріоритети просторового розвитку міст в процесі повоєнної відбудови України. *Наукові записки Тернопільського національного педагогічного університету імені Володимира Гнатюка. Серія: географія*. 1 (56), 12–19.
- [15] Склярська О. І. (2022) Стратегічне планування розвитку територіальних громад України. *Theoretical and practical scientific achievements: research and results of their implementation: collection of scientific papers “SCIENTIA” with Proceedings of the III International Scientific and Theoretical Conference, September 30, 2022. Pisa, Italian Republic*. 129–132.
- [16] Смирнов І., Любіцева О. (2023) Внесок Олени Степанів у транспортну географію України та Європи: актуальність для сучасних транспортно-логістичних проєктів ЄС “Ініціатива Тримор’я” та “TEN-T” (український контекст в умовах російської агресії). *Доктор філософії Олена Степанів: географ, краєзнавець, педагог: матеріали Міжнародного наукового онлайн-семінару до 130-ліття від народження ученої (Україна, м. Львів, 20 грудня 2022 р.)*. 112–119.
- [17] Стрий – оперативна інформація автовокзалу (автостанції) про розклад руху автобусів та його зміни, наявність вільних місць в автобусах. URL: <http://bus.com.ua/cgi-bin/tablo.pl?as=461400>.
- [18] Трегубов О., Солоненко Ю., Андронік О. (2022) Дослідження європейського досвіду підвищення конкурентоспроможності транспортної галузі. *Економіка і організація управління*. 2 (46), 240–249.
- [19] Трускавець – оперативна інформація автовокзалу (автостанції) про розклад руху автобусів та його зміни, наявність вільних місць в автобусах. URL: <http://bus.com.ua/cgi-bin/tablo.pl?as=460400>.
- [20] Cross-border resilience of critical transport infrastructure in Ukraine and impact on the economy and society (Workshop 5: held on 28 July 2023, Warsaw, Poland and online) (2024). 26.
- [21] Hrytsevych V., Senkiv M. (2017) Transport and logistic potential of the Western Ukrainian borderland. *Journal of Geography, Politics and Society*. 7(2), 81–86.
- [22] Hudzelyak I. (2023) Demographic disproportions of the new administrative-territorial system of the Lviv Oblast. *Journal of Geology, Geography and Geoecology*. 32(4), 753–764.

IMPACT OF TRANSPORT AND LOGISTIC INFRASTRUCTURE ON THE DEVELOPMENT OF SETTLEMENTS IN THE LVIV OBLAST

Myroslav Dnistriansky

Professor, Department of Geography of Ukraine
Ivan Franko National University of Lviv, Ukraine



Iryna Hudzelyak

Associate Professor, Department of Economic and Social Geography
named after Professor Oleh Shablîi
Ivan Franko National University of Lviv, Ukraine

Oksana Sklyarska

Associate Professor, Department of Geography of Ukraine
Ivan Franko National University of Lviv, Ukraine

Summary. *The article analyzes the impact of transport and logistic infrastructure on the spatial development of settlements in the Lviv Oblast. It considers the historical and geographical preconditions for the formation of the transport network and identifies the main directions and types of infrastructure influences on urbanization processes, demographic dynamics, and economic activity. Regional features of the dependence of settlement development on access to major transport corridors are identified.*

Keywords: «transport and logistic infrastructure»; «spatial development»; «Lviv Oblast»; «urbanization»; «settlement».