

МІСТОБУДУВАННЯ

DOI: <https://doi.org/10.32347/2077-3455.2022.63.124-134>

УДК 711.71

Гнесь Людмила Богданівна
*кандидат архітектури,
доцент кафедри містобудування
Національний університет «Львівська політехніка», Львів*
liudmyla.b.hnes@lpnu.ua
<https://orcid.org/0000-0001-5594-2474>

РОЛЬ ТРАНСПОРТНИХ МЕРЕЖ В ЕКОНОМІЧНОМУ РОЗВИТКУ СІЛЬСЬКИХ ПОСЕЛЕНЬ

Анотація: у статті проаналізовано вплив транспортних мереж на розвиток поселень. Виявлено важливу роль транспортної мережі, зокрема автодоріг та їх вплив на розвиток сільських поселень. Авторка відмічає, що розвиток сільських територій варто розглядати з позиції теорії Гутнова «каркас і тканина», які є складовою циклічного розвитку та еволюційної динаміки містобудівних систем.

Ключові слова: сільські поселення; транспортні мережі; комунікаційний зв'язок; «каркас і тканина» для сільських поселень; тканинна забудова поселень.

Постановка проблеми. В Україні економіці сільських територій завжди відводили другорядну роль. Навіть сьогодні сільські території держава розглядає винятково у площині продовольчого забезпечення країни. Таке спрямування призвело до демографічної кризи, занепаду соціальної сфери, зниження рівня та якості життя сільського населення. Ця проблема і надалі залишається актуальною, оскільки сільськогосподарські території не тільки забезпечують державу сировиною та продовольством, а й є потенційним носієм і продовжувачем матеріальних, культурних, моральних надбань та традицій минулих поколінь, менталітету народу.

Значна кількість сільського населення здійснює свою трудову діяльність у сфері сільського господарства у власних садибах та присадибних ділянках, передусім з метою забезпечення своїх потреб. Попри низьку дохідність та високу трудомісткість такої діяльності, для більшості сільського населення

України альтернативи, окрім зайнятості у сільському господарстві, сьогодні практично немає.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Науково-теоретичні дослідження транспортно-комунікаційної системи, її вплив на оточуючі території та середовище вивчали і вивчають у різних галузях, багатоаспектно. Зокрема відомі ґрунтовні напрацювання Ю. Білоконя, І. Фомін [1], Н. Бобрун [2], М. Габреля [3], М. Дьоміна [4] Ю. Криворучка [5], Т. Панченко [6], Б. Посацького [7], І. Русанової [8], А. Рудницького [9], В. Тімохіна [10], В. Товбича [11], Г. Фільварова [12], та інших у формулюванні загальної методики просторової організації метрополісних територій України. У представленні основних системних принципів формування поліфункціональних транспортних вузлів, містобудівних програм великих міст тощо. Заслужують на увагу і праці численних закордонних науковців Ж.-П. Родріге (JeanPaul Rodrigue), Б. Слек (Brian Slack) [13], П. Вайта (P. Witte), Дж. Маріка (Maric Dj.), Д. Баїка (Vajic D.) [14]. Науковці відзначають, що покращання транспортної інфраструктури розширює можливості розвитку територій.

Актуальність дослідження обумовлена необхідністю виявити основні чинники впливу на розвиток сучасного українського села, зокрема під впливом транспортних мереж.

Мета дослідження полягає у спробі узагальнення та порівняння результатів аналізу наукових та натурних досліджень розвитку українського села, які знаходяться в зоні впливу транспортних мереж та їх відсутності.

Методика дослідження - натурні дослідження автора десятків сіл центральних, південних із західних регіонів України, аналіз наукових публікацій у сфері урбаністики і соціальних трансформацій сільських поселень.

Виклад основного матеріалу Поняття «центральні та периферійні території» характеризує нерівномірність розвитку і поляризацію територій у соціально-економічному сенсі. Відомо, що у спадок ми отримали систему планування сільських територій, що сформувалася на основі багаторічного досвіду планування, яка була поширена в СРСР. Але із ринковою економікою, та європейським спрямуванням України надалі вступатимуть у силу вимоги щодо планування територій, які розвиватимуться під впливом міжнародних чинників, а саме – вимог Керівних принципів врівноваженого розвитку європейського континенту (м. Ганновер, 2000) [15] та європейської Хартії регіонального-просторового планування (Торремолінос, 1983) [16]. Ці керівні принципи просторового розвитку діють згідно з доктриною врівноваженого розвитку територій, де враховують потреби населення всіх регіонів, без обмеження прав і можливостей для подальшого розвитку прийдешніх поколінь. Основні принципи спрямовані на врегулювання соціальних та економічних

вимог щодо територій, з її екологічними і культурними функціями, що відповідно сприятимуть раціональному просторовому розвитку. Отже, один із численних принципів врівноваженого розвитку земель - створення транспортної мережі, яка спонукатиме до просторового розвитку територій, максимальної доступності до них, задовольнятиме основні функціональні вимоги щодо цих територій. Окрім того, не варто нехтувати вже існуючими, але застарілими транспортними мережами, не виконавши модернізації окремих доріг, які з'єднують так звані периферійні території. Зі створенням міжрегіональної мережі доріг покращуватиметься доступ до всіх територій. Унаслідок цього відбуватиметься «стиснення простору», що у свою чергу сприятиме розвитку не тільки економічної сфери «периферійних територій», а й соціальному розвитку. Водночас не можна нехтувати негативним впливом на навколишнє середовище мережі транспортних шляхів. Тому у своїх діях (проектних, та практичних) слід прагнути зменшення шкідливого впливу на довкілля та ландшафти [18-17].

Відомо, що транспортна мережа спонукає до залучення інвестицій, і завдяки цьому території отримують імпульс для подальшого розвитку. Практикою доведено, що вздовж транспортних мереж відбувається достатньо швидка локалізація нових інвестиційних об'єктів, які матимуть вплив на подальше розпланування місцевості. Такий прийом загальновідомий у Європі, де території поряд із транспортною інфраструктурою віддають під інвестиційні проекти і пропонують для розташування об'єктів виробництва, складування, автосервісів і транспортних баз, автостоянок, торгівлі тощо [19-18].

На сьогодні частина сільських поселень в Україні концентрується у придорожніх смугах на відстані 5–15 км. З іншого боку, наявний взаємозв'язок між типом транспортної мережі та системою розселення. Транспорт забезпечує міграційну рухливість населення. Від нього залежить інтенсивність процесу заселення територій, районів нового освоєння. Транспортна система тісно взаємозв'язана і з розвитком міст, і міською агломерацією, вона забезпечує систему формування взаємозв'язків між містом і сільськими поселеннями. І навпаки, відсутність доріг, розпад усієї сільської інфраструктури, що підсилює деградацію і без того нежиттєздатних поселень [20-19]. Найдоступніші для населення території, які концентрує в собі транспортна мережа, і розвиваються вони інтенсивніше. Такі сільські території можна розглядати з позицій теорії О. Гутнова, де «каркас і тканина» є складовою циклічного розвитку та еволюційної динаміки містобудівних систем, і виступають як утворювальний містобудівний простір, в якій виділяються основні складові: *комунікаційний каркас* (мережа доріг різних категорій та їх перетинів – вузлів); вузли соціальної активності (території вузлів транспортно-комунікаційного каркасу,

що насичені функціями громадського обслуговування); мережа інженерного забезпечення; ландшафтно-екологічний каркас (відкриті озеленені простори, пов'язані з природною основою поселення); *тканина забудови* (заповнена різноманітними просторово-локалізованими функціями) [21-20]. Опираючись на теоретичну модель О. Гутнова, можна спрогнозувати динаміку впливу транспортних мереж на середовище та на розвиток наявних поселень. Можна окреслити сучасну системну модель сільських територій як інтеграцію підсистем: транспортно-комунікаційного каркасу, лінійно-вузлової структури; центрів соціальної активності населення; ландшафтно-екологічний каркас, що характеризується обопільним зв'язком територій відкритого природного ландшафту зі зеленими природними просторами у структурі поселення, які здатні до самовідновлення, а також тканина забудови поселення, яка наповнена різноманітними просторово-локалізованими функціями.

Ареал впливу транспортної мережі на прилеглі території характеризуватиметься потенціалом соціально-економічного, природно-рекреаційного, історико-культурного сектору. При цьому генеза формування оптимальних зв'язків виробничих, економічних, соціальних об'єктів, розташованих на цих територіях, безумовно економічно ефективніша, ніж ті, на які затратиметься час для подолання відстані. Під впливом таких логічних закономірностей формуються економічна складова певного регіону та локальні системи розселення.

Варто окреслити ті поселення, через які проходять дороги, особливо автошляхи міжнародного або національного значення. Наявність транзитної дороги, що проходить через поселення, - важливий урбанізуючий чинник. Але водночас, цей чинник вважається чужим елементом, що негативно впливає на планувальну структуру поселення, порушуючи її єдність, створює негативний вплив на екологічний стан довкілля, тощо. Зокрема відомо, що для Європейських країн важливим є лише доступність до такої дороги, де у Європі більшість поселень знаходиться на відстані 1-3 км від транзитної дороги, яка входить у розгалужену систему транспортної мережі країни. В Україні ж у поселеннях навіть із транзитною автодорогою структура господарської діяльності розвиненіша, ніж у «глибинних» поселеннях країни. Сфера індивідуальної підприємницької діяльності у цих селах розвивається швидшими темпами і є різноманітнішою. Це збут власної сільськогосподарської і несільськогосподарської продукції, надання послуг населенню, а також транзитним споживачам тощо. Для прикладу, у Жовківському районі Львівської області більшість сільських малих підприємств розташована у сфері впливу траси Львів – Рава-Руська. Згідно з проведеним автором аналізом статистичних даних, впродовж 2010-2018 років, у

Жовківському районі Львівської області (села Артасів, Дорошів, Добросин, Надичі, Бишків, Воля Висоцька, смт. Куликів) кількість приватних підприємств загалом у 17 разів більша, ніж у селах, віддалених від трас, та й палітра підприємництва різноманітніша. Для прикладу, у смт. Куликові з поміж 13 досліджених магазинів 11 приватні, а також є приватні підприємства із надання послуг з обробітку землі та збору врожаю, широко представлені об'єкти харчування, автопослуги, а також масово розвинене виробництво м'ясних виробів. В інших селах приватний бізнес представлено вирощуванням і переробкою сільськогосподарської продукції, садівництва, виробництвом кисломолочної продукції, грибів, ягід, тощо. Принципово інша картина у селах, віддалених від трас на понад 15 км, де проблема зайнятості населення досить гостра. У селах так званої периферії приватний бізнес розвивається не так багатопланово і переважно представлений одним напрямком виробництва чи послуг. Натомість, ширше представлені фермерські господарства, а в самій структурі поселень – тільки зрідка невеликими крамницями продовольчих та господарських товарів.

Для припинення подальшої деградації і відновлення сільськогосподарської галузі та стійкого розвитку українського села необхідні тривала державна підтримка загосподарювання цих територій, нова політика відновлення сільськогосподарської галузі, забезпечення новітніх підходів до архітектурно-планувальної організації сільських територій. Це зокрема будівництво і реконструкція доріг, усієї транспортної мережі.

Із зарубіжного досвіду відомо, що мережа доріг місцевого значення сприяє розвитку хутірських поселень та малих фермерських господарств. Зокрема яскравим прикладом слугують Нідерланди та Ізраїль. Відомо, що у цих країнах структурній мережі доріг підпорядковуються новостворені сільські та хутірські поселення. Мережа доріг тут є тим «каркасом», на який нанизується вся інша «тканина» забудови поселення, рекреаційних, виробничих зон тощо. А це у свою чергу спонукає до економічного, соціального та містобудівного розвитку територій. Зазвичай на таких територіях широко представлений агротуризм, розгалужена мережа сфери обслуговування, тощо. Внаслідок цього зростатиме навантаження на туристичні ареали розташовані у зоні впливу автодоріг, що у свою чергу сприятиме інтенсивнішому розвитку туристичних дестинацій. Унаслідок формування мереж інтенсивніше розвиваються території.

Висновки

1. Теорію О. Гутнова «каркас і тканина», що є утворювальним містобудівним простором, містобудівною системою, можна повністю інсталювати стосовно прогнозів та аналізу:

- динаміки впливу транспортних мереж на сільське середовище;
- розвитку наявних поселень;
- інфраструктури громадського обслуговування, рекреаційного середовища, а також забезпечення життєдіяльності (виробництва, побуту, відпочинку, переміщення).

Теорія дає змогу окреслити сучасну системну модель сільських територій, як інтеграцію підсистем: транспортно-комунікаційного каркасу, лінійно-вузлової структури; центрів соціальної активності населення; а також тканинну забудову поселення, наповнену різноманітними просторово - локалізованими функціями та об'єктами.

2. Основними критеріями якісного містобудівного розвитку територій, які перебувають під впливом транспортних мереж є:

- значне або часткове економічне зростання, концентрація виробництва, що матиме безпосередній вплив на розселення ;

- сприятливіша просторово-часова доступність до місць зайнятості, відпочинку, зовнішнього транспорту, центрів обслуговування тощо. Покращання стандартів життя в сільських поселеннях, розширення можливостей прикладення праці, зростання доступних, зокрема природних, природно-лікувальних, туристичних, духовних потреб, що зумовить зростання туристичної галузі як важливої економічної складової. Саме для оптимального розвитку сільських територій в Україні важливою складовою є функціональна та планувальна інтенсифікація використання територій розбудовою локальних транспортних інфраструктур.

3. Транспортна мережа слугуватиме каталізаторним чинником для вибору локальних інвестицій у конкретних регіонах. Такий підхід допоможе зберегти село як особливий соціум, і стане важливим інструментом впровадження принципів стійкого розвитку сільських територій України.

Бібліографічний список

1. Білоконь Ю., Фомін І. Транскордонні території України (проблеми розвитку): монографія, Київ : 1999. Укрархбудінформ. 234с.

2. Бобрун Н. Принципи розвитку територій в зонах впливу міжнародних транспортних коридорів [Текст]: автореф. дис. канд. арх. 18.00.01 / Бобрун Надія Володимирівна; Львів. Нац. ун-т «Львівська політехніка» – 2015. - 32 с.

3. Габрель М.М. Просторова організація містобудівних систем: Моногр. / М. М. Габрель; НАН України. Ін-т регіон. дослідж. - К.: Вид. дім А.С.С. 2004. – 400 с.

4. Дьомін М. М. Загальна методика формування метрополісних територій в Україні / М. М. Дьомін, М. М. Габрель // Містобудування та територіальне планування: Зб. наук. Пр. – Київ, 2005. С.102-113

5. Криворучко Ю.І. Вплив III Транс'європейського транспортного коридору «Via Regia» на просторовий розвиток території Львівщини / Ю. І. Криворучко, І. В. Русанова, Є.І. Король // Вісн. Нац. ун-ту «Львівська політехніка» – 2008 р. - № 632: Архітектура - С. 169 - 173.

6. Панченко Т.Ф. Туристичне середовище: архітектура, природа, інфраструктура: монографія. - К.: Логос, 2009. – С. 176.

7. Посацький Б.С. Простір міста і міська культура на зламі ХХ–ХХІ ст. // Вид-во Львівського національного університету" Львівська політехніка. – Львів, 2007. – 208 с.

8. Русанова І.В., Посацький Б.С. Транспорт в містобудівній організації міста: навч. посіб. / І. В. Русанова, Б. Посацький ; К. УМК ВО, 1991 – 104 с.

9. Рудницький А. М. Архітектурно-планувальні аспекти розвитку прикордонних територій на заході України / Рудницький А., Дида І. // Транскордонні території України (Проблеми розвитку) - К.: Укрархбудінформ, 1999. - С. 115-124

10. Тімохін В.О. Самоорганізація і гармонічний розвиток містобудівних систем / В. О. Тімохін // Містобудування та терит. планує. - 2005. - Вип. 20. - С. 353 - 357.

11. Товбич В.В. Головні системні принципи формування поліфункціональних транспортних вузлів / В. В. Товбич // Містобудування та терит. планує. - 2004. - Вип. 18. - С. 236-244.

12. Фільваров Г. Проблемы планирования городского развития в контексте мировых урбанистических процессов / Г. Фильваров // Досвід та перспективи розвитку міст України. - 2012. - Вип. 23. - С. 26-38

13. Rodrigue J.-P. The geography of transport systems / Rodrigue Jean-Paul, Claude Comtois, and Brian Slack // Routledge, 2013.

14. Witte P. Maric Dj., Bajic D., Conceptualising Corridors. The Corridor Chronicles / Maric Dj., Bajic D. // Utrecht University. The Netherlands, 2014. С. 39.

15. Керівні принципи сталого просторового розвитку Європейського континенту. Програма 12 сесії Європейської конференції міністрів, відповідальних за регіональне планування. Ганновер, 7-8 вересня 2000 року /рада Європи. URL: <https://rm.coe.int/168070018e> С. 2-3 (дата звернення 08.02.2022)

16. Европейская Хартия регионального пространственного планирования (Торремолиноская Хартия 1983 года).URL:<http://docs.cntd.ru/document/902018818>// (дата звернення 08.02.2022)

17. Бобрун Н.В. Транспортна інфраструктура – важливий чинник інтеграції України до загальноєвропейського простору // Сучасне промислове та цивільне виробництво. Том 6, № 4, 2010. С. 217 – 222.
18. Куйбіда В. С., Негода В.А., Толканов В.В. Регіональний розвиток та просторове планування територій: досвід України та інших держав-членів Ради Європи / Київ: Крамар, 2009. С. 43
19. Габрель М. М., Хромяк Й.Я., Лисяк Н.М. Територіально-містобудівні механізми підвищення інвестиційної привабливості Львівщини / *Менеджмент та підприємництво в Україні: етапи становлення і проблеми розвитку*: спец. вип. Інституту підприємництва та перспективних технологій / Міністерство освіти і науки, молоді і спорту України: Національний університет Львівська політехніка; відп. ред. О.Є. Кузьмін. Львів: Видавництво Львівської політехніки, 2012. С. 137-143.
20. Гнесь Л. Б. Соціально-економічні проблеми стійкого розвитку українського села. *Міжнародна наукова географічна конференція*. – Берегово: *PoliPrint Kft. / Поліграфцентр «Ліра»*, 2012. т. I. С. 268 - 276.
21. Гутнов А. Эволюция градостроительства. Москва: Стройиздат, 1984. – 256 с.

References

1. Bilokon Yu., Fomin I. (1999). Transboundary territories of Ukraine (development problems). [Transkordoni terytoriyi Ukrayiny (problemy rozvytku)]: monografiya, K.: Ukrarhbudinformat. 234 s. - (in Ukrainian).
2. Bobrun N. (2015). Principles of development of territories in zones of influence of international transport corridors. avtoref. dys. Cand. of Architecture: 18.00.01. [Pryncypy rozvytku terytorij v zonah vplyvu mizhnarodnyh transportnyh korydoriv]. avtoref. dis. kand. 18.00.01. Lviv.: NU «Lvivska politehnika» – 32 s. - (in Ukrainian).
3. Gabrel M.M. (2004). Spatial organization of urban systems. [Prostorova organizaciya mistobudivnyh sistem]. Monogr. NAN Ukrayini. In-t region. doslidzh. - K.: Vyd. dim A.S.S. – 400 c. - (in Ukrainian).
4. Dyomin M.M. (2005). General methods of forming metropolitan territories in Ukraine. [Zagalna metodyka formuvannya metropolisnyh terytorij v Ukrayini]. Mistobuduvannya ta terytorialne planuvannya. K.: S. 102 - 113. - (in Ukrainian).
5. Kryvoruchko Y.I. (2008). Influence of the III Trans-European Transport Corridor «Via Regia» on the spatial development of the territory of Lviv region. [Vplyv III Trans'yevropejskogo transportnogo korydoru «Via Regia» na prostorovij rozvytok terytoriyi Lvivshiny]. Visn. NU «Lvivska politehnika» - № 632: Arhitektura - S.169-173. - (in Ukrainian).

6. Panchenko T.F. (2009). Tourist environment: architecture, nature, infrastructure. [Turystichne seredovyshe: arhitektura, pryroda, infrastruktura]. monografiya. - K.: Logos. – S. 176. - (in Ukrainian).
7. Posatsky B.S. (2007). City space and urban culture at the turn of the XX-XXI centuries. [Prostir mista i miska kultura na zlami XX–XXI st.]. Vyd-vo Lvivskogo NU " Lvivska politehnyka. – Lviv. – 208 c. - (in Ukrainian).
8. Rusanova I.V., Posatsky B.S. (1991). Transport in the urban organization of the city. [Transport u mistobudivnyj organizaciyi mista]. navch. posib. K.: UMK VO. – 104s. - (in Ukrainian).
9. Rudnytsky A.M. (1999). Architectural and planning aspects of the development of border areas in western Ukraine. [Arhitekturno-planuvalni aspekty rozvytku prykordonnih terytorij na zahodi Ukrayiny]. Transkordonni terytoriyi Ukrayiny - K.: Ukrarhbudinform. - S.115-124. - (in Ukrainian).
10. Timokhin V.O. (2005). Self-organization and harmonious development of urban systems. [Samoorganizaciya i garmonichnij rozvitok mistobudivnih sistem]. Mistobuduvannya terytorial'ne planuvannya. - Vyp. 20. - S. 353-357 - (in Ukrainian).
11. Tovbych V.V. (2004). Main system principles of formation of polyfunctional transport nodes. [Golovni systemni pryncypy formuvannya polifunkcionalnyh transportnyh vuzliv]. Mistobuduvannya ta terytorial'ne planuvannya. - Vyp. 18. - S. 236-244 – (in Ukrainian).
12. Filvarov G. (2012). Problems of urban development planning in the context of global urban processes. [Problemy planirovaniya gorodskogo razvitiya v kontekste mirovyh urbanisticheskikh processov]. Dosvid ta perspektyvy rozvytku mist Ukrayini. - Vyp. 23. - S. 26-38- (in Russian).
13. Rodrigue J.-P. (2013). The geography of transport systems / Rodrigue Jean-Paul, Claude Comtois, and Brian Slack // Routledge - (in English).
14. Witte P. Maric Dj., Bajic D., (2014). Conceptualising Corridors. The Corridor Chronicles / Maric Dj., Bajic D. // Utrecht University. The Netherlands. S. 39. – (in English.)
15. Guiding Principles for the Sustainable Spatial Development of the European Continent (2000). [Kerivni pryncypy stalogo prostorovogo rozvytku Yevropejskogo kontynentu. Programa 12 sesiyi Yevropejskoyi konferenciyi ministriv, vidpovidalnih za regionalne planuvannya. Gannover, 7-8 veresnya 2000 roku /rada Yevropi.] URL: https://rm.coe.int/168070018e_p.2-3. (in Ukrainian).
16. European Charter for Regional Spatial Planning (Torremolinos Charter of 1983). [Evropejskaya Hartiya regional'nogo prostranstvennogo planirovaniya (Terremolinskaya Hatiya 1983)]. URL: <http://docs.cntd.ru/document/902018818> (in Russian).

17. Bobrun N.V. (2010). Transport infrastructure is an important factor in Ukraine's integration into the European space. [Transportna infrastruktura – vazhlyvij chynnyk integraciyi v Ukrayini do zagalnoyevropejskogo prostoru]. Suchasne promyslove ta cyvilne vyrobnyctvo. - T. 6. № 4, S. 217 – 222.] (in Ukrainian).
18. Kuibida V. S., Negro V.A., Tolkanov V.V. (2009). Regional development and spatial planning of territories: experience of Ukraine and other member states of the Council of Europe. [Regionalnij rozvytok ta prostorove planuvannya terytorij: dosvid Ukrayiny ta inshyh derzhav-chleniv Rady Yevropy]. Kiyiv: Kramar, S. 43. (in Ukrainian)
19. Gabrel M. M., Khromyak Y.Y., Lisyak N.M. (2012). Territorial and Urban Planning Mechanisms for Increasing the Investment Attractiveness of Lviv Region. [Terytorialno-mistobudivni mehanizmy pidvyshennya investicijnoyi pryvablivosti Lvivshini] Lviv: Vydavnytvo Lvivskoyi politehniky. S. 137-143.] (in Ukrainian)
20. Hnes L. B. (2012). Socio-economic problems of sustainable development of Ukrainian villag. [Socialno-ekonomichni problemi stijkogo rozvitku ukrayinskogo sela]. Mizhnarodna naukova geografichna konferenciya. Beregovo: Poligrafcentr «Lira». T. I. - S. 268 - 276. (in Ukrainian)
21. Gutnov A. E. (1984). The evolution of urban planning. [Evolyuciya gradostroitelstva.] Moskva: Strojizdat. 256 s. (in Russian).

Annotation

Liudmyla Hnes Associate Professor of the Department of Urban Planning and Design Lviv Polytechnic National University, Lviv.

The function of transport networks in the economic development of rural settlements

Developing market economy and European values in Ukraine, there are principles which are aimed at resolving social and economic requirements in areas that are designed to promote their efficient development. One of the principles of balanced development is the creation of a transport network, which will contribute to the development of the economic sphere of "peripheral territories" as well as social development. The transport network prompts investment attraction and, thanks to this, the territories get impetus for further development.

Nowadays, rural settlements in Ukraine are mostly concentrated along the roads at a distance between 5 and 15 km. Beside this, there is an interconnection between the type of transport network and the settlement pattern. Transport provides the migration mobility of the population, the intensity of land settlement, areas of reconstruction and new development. The transport system is closely interconnected with the development of cities and urban agglomeration, it provides interconnection

between cities and rural settlements, and the lack of roads causes the collapse of the whole rural infrastructure.

Comparing the main components of the impact on the development of rural areas, they should be considered from the standpoint of the theory of O. Gutnov, "skeleton and fabric", which are an integral part of the cyclical development and evolutionary dynamics of urban systems, while acting as a forming urban space, with the main components:

- communication framework (network of various categories of roads and their junctions); areas of social activity development fabric filled with a variety of spatially localized functions.

It has been determined that based on the theoretical model of O. Gutnov it could be possible to predict the dynamics of the impact of transport networks on the environment and on the development of existing settlements, to outline the modern system model of rural areas, as integration of subsystems:

On the basis of systematic research, the author analyzes the areas of Zhovkva district, Lviv region which are under the influence of highways and local roads, and notes their more intensive, more diverse development and their greater occupancy within 10-15 km of roads than more distant territories.

Key words: transport networks; rural settlements; communication; "skeleton and fabric" for rural settlements; settlement development fabric.