

УДК 911.2.551.432

**ВЛАСНЕ АНТРОПОГЕННІ ДОРОЖНІ ЛАНДШАФТИ ПЕРЕДГІРСЬКИХ ТЕРИТОРІЙ***Вальчук-Оркуша О.М.**Вінницький державний педагогічний університет імені М. Коцюбинського*

Розглянуто проблему поділу дорожніх ландшафтів на три групи: власне дорожні антропогенні ландшафти, дорожні ландшафтно-інженерні й дорожні ландшафтно-техногенні системи. Звернено увагу на ознаки, які виокремлюють власне дорожні антропогенні ландшафти від другої та третьої груп. На створеній автором карті ділянки власне антропогенних дорожніх ландшафтів і дорожніх ландшафтно-інженерних систем показано відміни між ними та звернено увагу на ускладнення ландшафтної структури при формуванні власне дорожніх антропогенних ландшафтів розвитку в результаті небажаних процесів. Розглянуто також можливості раціонального використання власне дорожніх ландшафтів, зокрема, з метою поглиблення наукових досліджень, створення музеїв дорожніх ландшафтів під відкритим небом та ін. При цьому звернено увагу на те, що вирішення проблеми оптимізації власне дорожніх антропогенних ландшафтів залежить не лише від ландшафтознавців-географів але й від інженерів-будівельників, істориків та екологів.

**Ключові слова:** антропогенний ландшафт; дорожній ландшафт; ландшафт; дорожня ландшафтно-інженерна система; дорожня ландшафтно-техногенна система; оптимізація.

*Наявність проблеми.* В сучасних дослідженнях дорожніх ландшафтів явно переважає пізнання дорожніх ландшафтно-інженерних систем, тобто сучасних діючих доріг з їх ландшафтною і господарською інфраструктурою. Мало уваги поки що приділяється дорожнім ландшафтно-техногенним системам і, майже зовсім, не вивчаються власне дорожні ландшафти. Разом з тим, власне дорожні ландшафти є невід'ємним елементом сучасних дорожніх ландшафтів, зустрічаються у будь-якому регіоні України, особливо гірських та передгірських. Часто вони «засмічують» сучасні дорожні ландшафти і потребують заходів щодо оптимізації, раціонального використання та охорони. Це, в свою чергу, вимагає більш детального їх пізнання.

*Аналіз попередніх досліджень.* Вперше дорожні ландшафти виділив і дав загальну характеристику й об'єднав в окремий клас антропогенних ландшафтів Ф.М. Мільков [4]. Більш детально їх вивченням займався Г.І. Денисик [2]. Особливості дослідження саме власне антропогенних ландшафтів розглянуто у монографії [3]. Вивчення власне антропогенних ландшафтів Передгірських територій не здійснювалось.

*Мета:* розглянути структуру власне дорожніх ландшафтів, їх значення у функціонуванні сучасних дорожніх ландшафтів та можливості раціонального використання.

*Результати дослідження.* В антропогенному ландшафтознавстві уже визнаним є поділ антропогенних ландшафтів на три групи: власне антропогенні, ландшафтно-інженерні й ландшафтно-техногенні системи. У зв'язку з тим, що у формуванні та функціонуванні другої і третьої груп вирішальне значення має техніка, їх інколи об'єднують під загальною назвою – ландшафтно-технічні системи.

У дослідженнях дорожніх ландшафтів теж виокремлено три їх групи: власне дорожні ландшафти, дорожні ландшафтно-інженерні й дорожні ландшафтно-техногенні системи (ДЛТС). Якщо друга й третя група дорожніх ландшафтів не викликає, або майже не викликає, сумнівів, то перша часто підпадає під критичні зауваження науковців. Власне дорожні ландшафти суттєво відрізняються від дорожніх ландшафтно-інженерних і дорожніх ландшафтно-техногенних систем.

*Дорожні ландшафтно-інженерні системи (ДЛІС)* - це сучасні активно діючі дороги з усією інфраструктурою, що забезпечує належне її функціонування. Природні (натуральні й антропогенні) процеси ДЛІС повністю контролюються людиною, їх будь-які прояви оптимізуються й підтримуються у відповідному до потреб системи стані. Головну роль у функціонуванні дорожніх ландшафтно-інженерних систем відіграють технічний блок і блок контролю за їх станом.

*Дорожні ландшафтно-техногенні системи (ДЛТС)* - це системи, у яких відсутній блок управління і лише частково функціонує технічний блок. Іншими словами, - це ДЛІС, що вийшла з активного функціонального використання. У такій системі всі інженерні споруди, зокрема й дорога, лише частково підтримуються людиною (за необхідністю), вони пасивно взаємодіють з довкіллям. На ДЛТС активніше починають впливати регіональні й зональні природні чинники, вони не є джерелом забруднення довкілля. У структурній організації дорожніх ландшафтів ДЛТС займають проміжне становище між ДЛІС і дорожніми ландшафтними комплексами, що вийшли з під контролю людини. Разом з тим, у функціонуванні ДЛІС і ДЛТС важливе значення має техніка, технічний блок, тому ці системи можна розглядати разом як *дорожні ланд-*

*шафтно-технічні системи.* Наявність технічного блоку і його контроль за функціонуванням дорожніх ландшафтних комплексів дає можливість віднести ДЛС до азональних, а ДЛТС до зонально-азональних, в яких розвиток окремих антропогенних елементів і природних (натуральних і антропогенних) процесів залежить від природних умов (табл.).

*Власне дорожні ландшафти (ВДЛ)* - це виведені з експлуатації дорожні ландшафти (технічний блок і блок управління відсутні), що розвиваються за природними закономірностями. Такі дорожні ландшафти й, особливо, дороги тривалий час зберігаються у вигляді витягнутих невисоких насипів різної конфігурації. Від прилеглих полів, лісів і лук вони відрізняються не лише геологічною будовою і поверхневими формами, але й рослинністю, характером розвитку ерозійно-аккумулятивних процесів, температурним режимом тощо [2]. Більше того, ландшафтна структура ВДЛ часто складніша, ніж ДЛС і ДЛТС (рис. 1).

Виділені групи дорожніх ландшафтів – системи з різною структурною організацією. Їх пізнання – процес значно складніший, ніж вивчення натуральних ландшафтів.

Власне дорожні ландшафти, як і натуральні (корінні, незаймані) – компонентні системи, єдиний комплекс рівнозначних компонентів. Проте, якщо в структурі натуральних ландшафтів наявні лише незаймані й докорінно не змінені людиною компоненти, то в структурі власне дорожніх ландшафтах окрім них переважають й визначають властивості та особливості функціонування технічні (інженерні споруди, дорога) й антропогенні (лісосмуги, виїмки, насипи, загатні болота й озера тощо) елементи.

Саморозвиваючись за природними закономірностями, ВДЛ поступово входять у стан рівноваги з навколишніми ландшафтами. Інколи їх, або їх окремі ландшафтні комплекси, здебільшого на рівні фацій та урочищ, навіть важко відрізнити від натуральних аналогів [1]. Із-за специфіки природних умов, характеру господарського освоєння та прояву низки небажаних процесів власне дорожні ландшафти у Передкарпатті розповсюджені значно ширше, ніж на прилеглих рівнинних територіях. Це не означає, що їх повсюдно необхідно знищувати. До оптимізації ВДЛ Передкарпаття необхідно підходити творчо, що значно зекономить час і кошти. Зокрема частину з них, з різним покриттям і ландшафтною структурою, можна залишити для подальших наукових досліджень – пізнання процесів руйнації дорожніх ландшафтів та специфіки відновлення у межах ВДЛ рослинного покриву. Інші ВДЛ можна перетворити в музеї під відкритим небом.

Для увіковічення транспортних засобів будують пам'ятники, спеціальні площадки, парки й полігони, де виставляються різні типи автомобілів, створюють музеї історії автомобілів й заводів, що їх випускають, детально вивчені біографії конструкторів тощо. На таку ж саму увагу заслуговують й дорожні ландшафти. Як і будь-які інші антропогенні ландшафти, - *дорожні не лише можна, але й необхідно заповідати.* Більше того, *необхідно створювати дорожню заповідну мережу.* При цьому можливі різні підходи до її створення. Це можуть бути ділянки старих покинутих доріг й сучасні – залишені в результаті їх спрямлення або переносу в інше місце; оригінальні урочища, що примикають або входять в структуру дорожніх ландшафтів в результаті їх парадинамічних зв'язків з прилеглими ландшафтами. До таких відносимо й частину діючих дорожніх ландшафтів, навіть ДЛС, що унікальні або оригінальні як такі (на Передкарпатті – це дорожні „серпантини”, дороги – тераси, оформлені каменем тощо). Вони створюють регіональний образ дорожніх ландшафтів, притаманний Передкарпаттю. За допомогою таких естетично оформлених дорожніх урочищ (відрізків, ділянок) цей „образ” необхідно не лише підтримувати, але й постійно поновлювати та збагачувати.

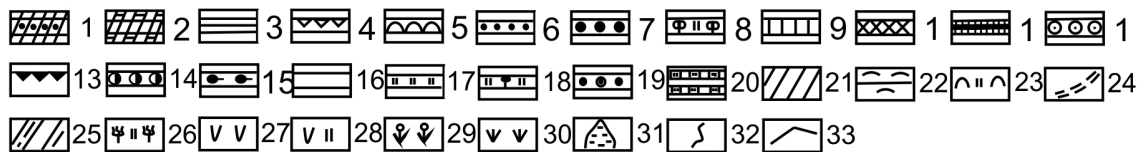
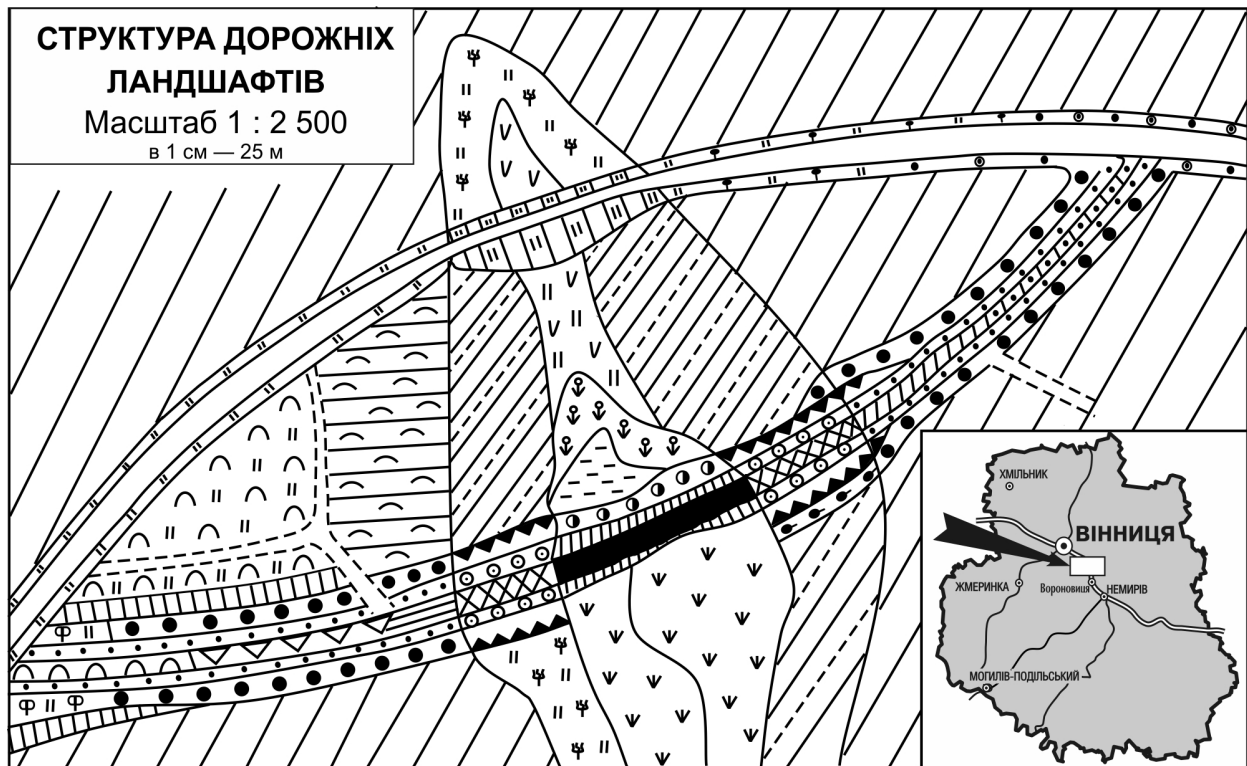
*Висновки.* Власне дорожні ландшафти в будь-якому регіоні України, особливо в гірських і передгірських, потребують в процесі дослідження такої ж уваги, як і ДЛС та ДЛТС. Їх не можна відносити до покинутих ландшафтних комплексів. ВДЛ повинні не «засмічувати» сучасні ландшафти, а прикрашати їх. Це вимагає від ландшафтознавців, інженерів, екологів та істориків сумісних зусиль у процесі вирішення проблем раціонального використання ВДЛ та їх охорони. У майбутньому власне дорожні ландшафти займуть належне ім місце у будь-якому регіоні України.

### Список літератури

1. Вальчук О.М. Структурна організація й рівні пізнання дорожніх ландшафтів / О.М. Вальчук // Наукові записки Вінницького державного педагогічного університету імені Михайла Коцюбинського. Серія: Географія. – Вінниця, 2003. – Вип. 5. – С. 65-69.
2. Денисик Г.І. Антропогенні ландшафти Правобережної України / Г.І. Денисик. – Вінниця: Арбат, 1998. – 292 с.
3. Денисик Г.І. Дорожні ландшафти Поділля / Г.І. Денисик, О.М. Вальчук. – Вінниця: ПП «Видавництво «Теза», 2005. – 178 с.
4. Мильков Ф.Н. Человек и ландшафты / Ф.Н. Мильков. – М.: Мысль, 1973. – 222 с.

**Дорога і дорожні ландшафти в структурі зональних ландшафтів**  
**Road and road landscapes in the structure of zonal landscapes**

Дорога	Інженерний елемент ландшафту	Азональний	Азональна
	Техногенний елемент ландшафту	Азональний	
	Власне антропогенний елемент	Зонально-азональний	
Дорожні ландшафти	Дорожні ландшафтно-інженерні системи	Азональні	Зонально-азональні
	Дорожні ландшафтно-техногенні системи	Зонально-азональні	
	Власне дорожні ландшафти	Зональні	



**Рис. 1. Структура дорожніх ландшафтів**  
**Pic.1. Structure of road landscapes**

*Дорожні ландшафти. Власне дорожні ландшафти. Вододільні. Покинута дорожня ділянка. Складне урочище дороги.*  
 Урочища: 1 – асфальтована, на невисокому насипі (0,5-0,7 м), шириною 5-6 м дорога, занедбана, з тріщинами й, частково, рудеральною рослинністю.; 2 – дорога на глинисто-суглинисто-гравійному насипі висотою до 0,7 м, шириною – 7 м без покриття, частково задернована різнотрав'ям; 3 – дорога на глинисто-суглинистому насипі висотою 0,5-0,7 м, шириною до 8-9 м, частково задернована різнотрав'ям, інколи використовується для проїзду рекреантів; 4 – залишки дорожнього насипу з лесоподібних суглинків висотою 0,7-1 м, шириною до 8 м, з окремими виїмками (0,2-0,3 м) заросла бур'янами й різнотрав'ям; 5 – повністю задернована різнотравно-злаковою рослинністю дорожня насип з лесоподібних суглинків висотою 2,5-2,7 м, шириною до 7-8 м; 6 – неглибокі (до 1 м) задерновані й зарослі кущами клену гостролистого, свидини, тополі, придорожні канали; 7 – придорожні лісосмуги з липи серцелистої (*Tilia cordata*) 200-300-річного віку на темно-сірих лісових ґрунтах; 8 – поодинокі вікові (200-300 р.) дерева липи серцелистої і дуба звичайного (*Quercus pedunculata*) в придорожніх лісосмугах на темно-сірих еродованих ґрунтах; 9 – круті (до 35-40°) складені лесоподібними суглинками схили дорожнього насипу задерновані злаковим різнотрав'ям. *Схиловобалочні*. Урочища: 10 – покаті (6-8°) дорожні насипи, висотою 0,3-0,5 м, шириною 6-7 м, частково еродовані й задерновані злаковою й бур'яною рослинністю; 11 – залишки заболоченої дороги, шириною 3-4 м на насипній із лесоподібних суглинків

дамби (греблі) шириною у підніжжі до 10 м з еродованими схилами, частково зарослими бур'яною рослинністю; 12 – неглибокі (0,5-0,6 м), шириною до 1,5-2 м придорожні канали, повністю зарослі бур'яновим різнотрав'ям і кущами клену американського (*Acer negundo*), тополею білою (*Populus alba*), вербою попелястою (*Salix cinerea*), шипшиною (*Rosa*) та свидиною (*Swida opiz*); 13 – круті (до 80°) урвища з лесоподібних суглинків, з осипами й одинокими деревами липи серцелистої, тополі (*Populus*) й акації білою (*Robinia pseudoacacia*); 14 – горбиста задернована поверхня з насипних лесових порід, із старими (до 60-70 років) тополями й липами (*Tilia*); 15 – поката лесова поверхня балки з придорожніми насадженнями старих (до 200 р.) лип.

*Дорожні ландшафтно-інженерні системи. Вододільні.* Урочища: 16 – асфальтобетонна дорога, шириною до 10 м, на невисокому насипі (0,7-1,2 м), складеному з гранітного щебеню і піску, з крутими (до 35°) задернованими схилами; 17 – придорожні водовідвідні канали глибиною до 1 м, шириною до 1,5-2 м задерновані різнотравно-злаковою рослинністю; 18 – молоді (до 10 р.) придорожні лісосмуги з липи серцелистої та грабу звичайного (*Carpinus betulus*); 19 – вікові (до 300 р.) двохрядні придорожні лісосмуги з липи серцелистої.

*Балкові.* Урочища: 20 – асфальтово-бетонна траса шириною до 12 м, на глиняно-гравійно-піщаному насипі, висотою 6-8 м, з крутими (до 35°) еродованими схилами, частково задернованими рудеральною рослинністю.

*Сільськогосподарські ландшафти. Польові. Вододільні.* Урочища: 21 – вирівняні розорані поверхні з темно-сірими лісовими ґрунтами під зерновими сівозмінами; 22 – мікрогорбисті поверхні залежів з темно-сірими, частково задернованими ґрунтами; 23 – мікрогорбисті, покати, задерновані поверхні з темно-сірими лісовими ґрунтами під випас; 24 – польові дороги, шириною до 4-5 м. *Балкові.* Урочища: 25 – покати (до 10-12°) лесові схили балок, з слабо еродованими темно-сірими лісовими ґрунтами під сільськогосподарськими культурами; 26 – покати (8-10°) лесові схили балки з темно-сірими ґрунтами задерновані злаковою рослинністю та кущами акації білої, шипшини глоду (*Crataegus*); 27 – вирівняне перезволене днище балки з болотною рослинністю (осока), під сінокоси; 28 – покате (6-8°) зволене днище балки, з лучно-болотними ґрунтами під різнотравно-осоковою рослинністю під сінокоси; 29 – покате (2-3°) перезволене поверхня днища балки зайнята осоковими заростями; 30 – вирівняна перезволене поверхня днища балки зайнята болотною рослинністю; 31 – підпірна (дорога) водойма, площею 0,1 га, глибиною до 1,5 м, частково замулена; 32 – верхів'я безіменної притоки р. Воронки, шириною до 0,5 м, глибиною 0,3-0,4 м, замулена.

Інші позначки: 33 – межі ландшафтних комплексів.

**Вальчук-Оркуша О.М. Непосредственно антропогенные дорожные ландшафты.** Рассмотрена проблема разделения дорожных ландшафтов на три группы: собственно дорожные антропогенные ландшафты, дорожные ландшафтно-инженерные и дорожные ландшафтно-техногенные системы. Обращено внимание на признаки, которые выделяют собственно дорожные антропогенные ландшафты от второй и третьей групп. На созданной автором карте участка собственно антропогенных дорожных ландшафтов и дорожных ландшафтно-инженерных систем показано различия между ними и обращено внимание на осложнения ландшафтной структуры при формировании собственно дорожных антропогенных ландшафтов развития благодаря нежелательных процессов. Рассмотрены также возможности рационального использования собственно дорожных ландшафтов, в частности, с целью их дальнейшего научного познания, создание музеев дорожных ландшафтов под открытым небом и др. При этом обращено внимание на то, что решение проблемы оптимизации собственно дорожных антропогенных ландшафтов зависит не только от ландшафтознавцев-географов, но и от инженеров-строителей, историков и экологов.

**Ключевые слова:** антропогенный ландшафт; дорожный ландшафт; ландшафт; дорожная ландшафтно-инженерная система; дорожная ландшафтно-техногенная система; оптимизация.

**Valchuk-Orkusha O.M. Properly road landscapes of foothills territories.** Considered the problem of separation of road landscapes in a three groups: properly road landscapes, engineering road landscape and man-made road landscape system. Drawn attention to the signs that distinguish properly road landscapes from the second and third groups, by example of mapped areas of properly road landscapes and engineering road landscape was shows the difference between them and complication of landscape structure in the formation of properly road landscapes development of not desirable processes caused because of them. Were also considered possibility of rational use of properly road landscapes, in particular, on purpose to they further scientific knowledge, creation of museum of road landscapes outdoors and others. Also it paid attention to what the solution of problem of optimization of properly road landscapes depends not only on landscape experts, but also from engineers, historians and environmentalists.

**Key words:** anthropogenic landscape; road landscape; landscape; engineering road landscape system; man-made road landscape system; optimization.